

Doc 8126
AN/872



Manual para los servicios de información aeronáutica

Aprobado por el Secretario General
y publicado bajo su responsabilidad

Sexta edición — 2003

Organización de Aviación Civil Internacional

**Doc 8126
AN/872**



Manual para los servicios de información aeronáutica

**Aprobado por el Secretario General
y publicado bajo su responsabilidad**

Sexta edición — 2003

Organización de Aviación Civil Internacional

PREÁMBULO

El Anexo 15 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional especifica que cada uno de los Estados contratantes suministrará un “servicio de información aeronáutica”. Se requiere un servicio de información aeronáutica (AIS) para reunir y divulgar la información necesaria para lograr la seguridad, regularidad y eficacia de la navegación aérea. Dicha información trata de la disponibilidad de las instalaciones y servicios de navegación aérea y de los procedimientos relacionados con los mismos, debe proporcionarse al personal y a los servicios de operaciones de vuelo responsables del servicio de información de vuelo y de los servicios de información previa al vuelo.

El funcionamiento eficaz del AIS depende del esfuerzo cooperativo de todos los servicios aeronáuticos, tales como los de comunicaciones, aeródromos y servicios de tránsito aéreo, puesto que la información básica debe originarse en dichos servicios. Por lo tanto, incumbe a la autoridad aeronáutica nacional asegurar que se proporcione toda la información necesaria al AIS lo más rápidamente posible.

El objeto de este manual es explicar las funciones básicas del AIS y describir el tipo de organización básica que se requiere. También tiene la finalidad de:

- a) ayudar a los Estados contratantes a que apliquen uniformemente las normas y métodos recomendados (SARPS) del Anexo 15;
- b) promover la máxima eficiencia en la organización y funcionamiento del AIS; y
- c) ayudar a los Estados contratantes a que instruyan al personal AIS.

Este manual se publica en cumplimiento de la Recomendación 4/1 de la Conferencia del Departamento de servicios de información aeronáutica y cartas aeronáuticas, de la OACI (celebrada en Montreal en abril de 1959). Debería leerse junto con las ediciones recientes de los siguientes documentos conexos de la OACI.

Anexo 4 — *Cartas aeronáuticas*

Anexo 15 — *Servicios de información aeronáutica*

Doc 8697 — *Manual de cartas aeronáuticas*

Doc 9674 — *Manual del sistema geodésico mundial — 1984 (WGS-84)*

En todo el manual las referencias a los SARPS correspondientes del Anexo 15 figuran entre corchetes.

ÍNDICE

	<i>Página</i>		<i>Página</i>
Capítulo 1. Introducción	1-1	Capítulo 4. Documentación integrada de información aeronáutica	4-1
1.1 Finalidad del servicio de información aeronáutica (AIS)	1-1	4.1 Generalidades	4-1
1.2 Información tramitada por un AIS	1-2	4.2 Elementos de la documentación integrada de información aeronáutica	4-1
1.3 Sistema de calidad	1-2		
1.4 Sistemas de referencia comunes para la navegación aérea	1-3	Capítulo 5. Publicación de información aeronáutica (AIP)	5-1
1.5 Consideraciones relativas a factores humanos	1-5	5.1 Introducción	5-1
1.6 Uso de la automatización	1-5	5.2 Contenido y formato	5-1
1.7 Derechos de propiedad intelectual y recuperación de los costos	1-5	5.3 Modelo de AIP y notas explicativas	5-2
		5.4 Recopilación y edición	5-2
Capítulo 2. Suministro de datos en bruto	2-1	5.5 Presentación de la información	5-3
2.1 Asignación de la responsabilidad para el origen de datos en bruto	2-1	5.6 Especificaciones para mapas índice y diagramas	5-4
2.2 Información básica	2-1	5.7 Cartas por incluir en la AIP	5-5
2.3 Información de carácter temporal y de corta duración	2-1	5.8 Notificación de diferencias en las AIP	5-5
2.4 Organización de las actividades	2-1	5.9 Enmiendas AIP	5-8
2.5 Modos de comunicación	2-2	5.10 Suplementos AIP	5-9
2.6 Reglamentación y control de información aeronáutica (AIRAC)	2-2	5.11 Distribución	5-10
		Apéndice. Notas explicativas para el modelo de AIP	5-A-1
Capítulo 3. Organización de un servicio de información aeronáutica (AIS)	3-1		
3.1 Situación de un AIS en la administración aeronáutica	3-1	Capítulo 6. NOTAM	6-1
3.2 Organización	3-1	6.1 Origen	6-1
3.3 Recursos	3-3	6.2 Distribución	6-4
3.4 Arreglos para el intercambio de información aeronáutica con otros Estados	3-4	6.3 Especificaciones para NOTAM	6-6
3.5 Registro, archivo y distribución de la información	3-5	6.4 Formato NOTAM	6-8
3.6 Textos básicos de referencia (Publicaciones de la OACI y de otras organizaciones internacionales)	3-7	6.5 Uso del código NOTAM y abreviaturas	6-9
		6.6 SNOWTAM	6-9
		6.7 ASHTAM	6-10
		Apéndice A. NOTAM, SNOWTAM y ASHTAM	6-A-1
		Apéndice B. Criterios de selección de los NOTAM	6-B-1

	<i>Página</i>		<i>Página</i>
Apéndice C. Guía sobre la utilización del servicio fijo aeronáutico (AFS)	6-C-1	9.5 Contenido de la base de datos	9-3
Capítulo 7. Circulares de información aeronáutica (AIC)	7-1	9.6 Armonización de la información AIS y MET	9-5
7.1 Contenido	7-1	9.7 Concepto de un sistema AIS automatizado e integrado	9-6
7.2 Examen anual y lista de verificación	7-2	9.8 Planificación y puesta en práctica de un sistema AIS automatizado e integrado	9-10
7.3 Distribución	7-2	9.9 Direccionamiento AFS	9-11
Capítulo 8. Información previa al vuelo y después del vuelo	8-1	Apéndice A. Aplicación de la automatización a la recopilación, procesamiento y distribución de los NOTAM	9-A-1
8.1 Suministro de servicio de información previa al vuelo	8-1	Apéndice B. Procedimientos comunes de interrogación AIS para autoexposición de los usuarios finales	9-B-1
8.2 Ubicación de una dependencia AIS	8-2	Apéndice C. Mensajes comunes de interrogación de otras bases de datos AIS	9-C-1
8.3 Configuración de una dependencia AIS	8-2	Capítulo 10. Preparación de la copia original, reproducción y distribución	10-1
8.4 Zona de cobertura	8-3	10.1 Procesos de reproducción	10-1
8.5 Información detallada que ha de mantenerse respecto a cada zona de cobertura	8-4	10.2 Preparación de la copia	10-2
8.6 Exposición oral	8-5	10.3 Selección del método	10-3
8.7 Autoexposición	8-6	10.4 Papel	10-4
8.8 Información después del vuelo	8-9	10.5 Equipo	10-4
Capítulo 9. Organización de un sistema automatizado de servicios de información aeronáutica	9-1	10.6 Mantenimiento de la lista de distribución	10-4
9.1 Generalidades	9-1	10.7 Venta de documentación AIS	10-5
9.2 Principios básicos	9-1	10.8 Correo	10-5
9.3 Requisitos operacionales de los usuarios en un sistema AIS automatizado	9-2	10.9 Automatización	10-5
9.4 Tipos de información por suministrar	9-3	MODELO DE AIP	

Capítulo 1

INTRODUCCIÓN

1.1 FINALIDAD DEL SERVICIO DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA (AIS)

Necesidades de los explotadores

1.1.1 Los explotadores de cualquier tipo de aeronave, ya sean pequeñas aeronaves privadas, ya sean grandes aeronaves de transporte, deben disponer de una diversidad de información relativa a las instalaciones y servicios de navegación aérea que se prevé hayan de ser utilizados. Por ejemplo, los explotadores deben conocer la reglamentación relativa a la entrada en el espacio aéreo de cada Estado en el que realizan operaciones y al tránsito por ese espacio aéreo, así como acerca de los aeródromos, helipuertos, ayudas para la navegación, servicios meteorológicos, servicios de comunicaciones y servicios de tránsito aéreo disponibles, así como los procedimientos y reglamentación conexos. Los explotadores deben también estar informados, con frecuencia con poca antelación, de cualesquiera modificaciones que afecten al funcionamiento de estas instalaciones y servicios y deben conocer cualesquiera restricciones en el espacio aéreo o peligros que probablemente afecten a los vuelos. Aunque esta información puede ser comunicada casi siempre antes del despegue, debe en algunos casos ser proporcionada durante el vuelo.

Responsabilidad del piloto al mando

1.1.2 Se estipula en el Capítulo 2 del Anexo 2 la obligación que tiene el piloto al mando de familiarizarse con toda la información disponible correspondiente a las operaciones previstas. En relación con el transporte aéreo internacional hay requisitos rigurosos de la OACI que solamente pueden satisfacerse mediante el suministro del tipo de información que normalmente proporciona un AIS. Los pilotos deben estar familiarizados con la reglamentación y procedimientos de todos los Estados por los que sobrevuelan. En el Anexo 6, Parte I, se especifica que varios tipos concretos de información deben transportarse a bordo de una aeronave y que no puede iniciarse ningún vuelo a menos que haya una garantía razonable de que se dispondrán y estarán en funcionamiento las instalaciones y servicios requeridos para el vuelo. Los

requisitos que figuran en el Anexo 6, Parte II y Parte III para la aviación general internacional y para operaciones internacionales de helicópteros, respectivamente, solamente pueden satisfacerse mediante el suministro del tipo de información que presta el AIS. Por consiguiente, la capacidad de cumplir con estos requisitos del Anexo 6 depende de la existencia de un AIS bien organizado y eficiente, con personal suficiente e instruido en esta especialidad.

Responsabilidad del servicio de información aeronáutica

[3.1]

1.1.3 En el Anexo 15 se especifica que cada Estado contratante debe proporcionar un AIS para la recopilación y distribución de información aeronáutica que haya de utilizarse en cualesquiera de los tipos de operaciones de aeronaves. Esta es la responsabilidad básica. Un Estado pudiera también:

- a) llegar a un acuerdo con uno o más Estados contratantes para el suministro conjunto del servicio AIS; o
- b) delegar la autoridad del suministro de servicios de información aeronáutica en un organismo no gubernamental, a condición de que se cumplan las normas y métodos recomendados del Anexo 15.

1.1.4 En el Anexo 15 se especifica también que el Estado interesado seguirá siendo responsable de la información aeronáutica publicada. Cuando se publique información aeronáutica en nombre de un Estado debe indicarse claramente que se publica bajo la autoridad de ese Estado.

1.1.5 Los principios subyacentes del Anexo 15, que proceden del Artículo 28 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, es que cada Estado es responsable de poner a disposición en interés de la aviación civil cualesquiera y toda la información que sea pertinente y necesaria para las operaciones de aeronaves que realizan operaciones de la aviación civil internacional dentro de su territorio, así como en zonas fuera de su territorio en las que el Estado haya asumido el control de tránsito aéreo u otras responsabilidades.

1.1.6 Aunque el Convenio y sus Anexos se refieren primordialmente a las operaciones aéreas internacionales, debe señalarse que la aviación nacional tiene la misma necesidad de un servicio AIS.

Necesidad de uniformidad

1.1.7 De conformidad con el Artículo 37 del Convenio, el Anexo 15 ha sido diseñado para promover la uniformidad en la recopilación y divulgación de información aeronáutica, en interés de la seguridad, eficiencia y economía de la aviación civil.

Intercambio internacional de información aeronáutica

[3.1]

1.1.8 Aunque el AIS a cargo de cada Estado tiene primordialmente la responsabilidad de proporcionar la información relativa a instalaciones y servicios situados dentro de su territorio, el intercambio de información análoga con los servicios AIS de otros Estados facilita el suministro del servicio de la información previa al vuelo necesaria en las operaciones internacionales que puedan realizarse a través de esos Estados y acerca de la información necesaria en las correspondientes dependencias de los servicios de tránsito aéreo respecto a aeronaves en vuelo. Será obvio que la cantidad y el ámbito de la información tramitada por un servicio AIS variarán considerablemente de un Estado a otro.

1.2 INFORMACIÓN TRAMITADA POR UN AIS

Origen de la información aeronáutica

1.2.1 Un AIS no es normalmente el originador de la información que tramita y que en último término expide. Los “datos básicos” deben ser suministrados por los responsables del funcionamiento de las diversas instalaciones y servicios de navegación aérea. Puesto que un AIS es uno de los diversos servicios que normalmente caen bajo el control de la administración aeronáutica de un Estado, y puesto que su eficacia depende en gran manera del suministro de la información requerida por otros servicios, es de suma importancia que se comprenda claramente el lugar que este AIS ocupa dentro del cuadro general y la responsabilidad de otros servicios de proporcionar la información requerida. La finalidad básica de un AIS es proporcionar la información necesaria para garantizar la seguridad, regularidad y eficiencia de la aviación civil y, sea cual fuere la eficiencia de su organización, la capacidad de desempeñar esta importante función dependerá en gran

manera de la idoneidad, exactitud y suministro oportuno de los datos básicos requeridos por cada uno de los servicios estatales asociados a operaciones de aeronaves. Para garantizarlo ha de establecerse un enlace fácil y efectivo entre el AIS y otros servicios conexos. Además, la categoría asignada al AIS dentro de la administración de aviación, así como su emplazamiento, deberían ser determinados con atención para asegurar las necesarias prioridades y enlaces.

Ámbito y tipo de la información

1.2.2 La información tramitada por un AIS puede ser muy diversa en términos del plazo de tiempo dentro del cual tenga aplicación. Por ejemplo, la información relacionada con aeropuertos y sus instalaciones y servicios puede continuar siendo válida por muchos años, mientras que los cambios en cuanto a la disponibilidad de tales instalaciones y servicios (p. ej., debido a construcciones o reparaciones), solamente será válida durante un breve período de tiempo. La información pudiera ser válida por un período tan breve como de días o de horas.

1.2.3 También puede ser variable la urgencia con la que se requiere esa información, así como la amplitud de su aplicación en término del número de explotadores o de tipos de operaciones afectados por la misma. La información puede ser muy profusa o muy concisa o incluir presentaciones gráficas.

1.2.4 Por consiguiente, la información aeronáutica se tramita de modo distinto en función de su urgencia, de su importancia para las operaciones, del ámbito, volumen y longitud de tiempo en el que permanecerá siendo válida y pertinente para los usuarios. En el Anexo 15 se especifica que la información aeronáutica ha de publicarse en forma de documentación integrada de información aeronáutica. Esta documentación comprende los siguientes elementos: la Publicación de información aeronáutica (AIP), incluido el servicio de enmiendas, Suplementos AIP, NOTAM, boletines de información previa al vuelo (PIB), Circulares de información aeronáutica (AIC), listas de verificación y listas de NOTAM válidos. Cada uno de estos elementos se utiliza para divulgar tipos concretos de información aeronáutica.

1.3 SISTEMA DE CALIDAD

[3.2]

1.3.1 La necesidad, función e importancia de la información y datos aeronáuticos han ido modificándose significativamente a medida que han evolucionado los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM). La implantación de la navegación de

área (RNAV), de la performance de navegación requerida (RNP) y de los sistemas de navegación por computadora a bordo han impuesto requisitos rigurosos de calidad (exactitud, resolución e integridad) de la información y datos aeronáuticos.

1.3.2 Es evidente, según lo estipulado en el Anexo 15, párrafo 3.2.8 a) que los usuarios dependen de la calidad de determinada información y datos aeronáuticos cuando se describen datos críticos, indicando que: “existe gran probabilidad de que utilizando datos críticos alterados, la continuación segura del vuelo y el aterrizaje de la aeronave se pondrán en grave riesgo con posibilidades de catástrofe”.

1.3.3 Puesto que la información y datos aeronáuticos corruptos o erróneos pueden posiblemente afectar a la seguridad de la navegación aérea, ya que los sistemas de a bordo y de base terrestre dependen directamente de los mismos, es imperativo que cada Estado se asegure de que los usuarios (industria aeronáutica, servicios de tránsito aéreo, etc.) reciben oportunamente la información y datos aeronáuticos de calidad durante el período de validez de su uso previsto.

1.3.4 Para lograrlo, y para demostrar a los usuarios la calidad requerida de la información y de los datos, los Estados deben establecer un sistema de calidad y procedimientos de gestión de calidad en todas las etapas (recepción u origen, cotejo o ensamblaje, edición, formateo, publicación, almacenamiento en memoria y distribución) del proceso de la información y datos aeronáuticos. Debe respaldarse con documentos el sistema de calidad y debe demostrarse para cada etapa de su función, asegurando que la estructura, procedimientos, procesos y recursos de organización han sido establecidos para detectar y corregir cualesquiera anomalías de información y de datos durante las fases de producción, mantenimiento y uso en las operaciones. Parte explícita de tal régimen de gestión de calidad es la posibilidad de seguir desde cualquier punto la pista hacia atrás a toda la información y datos, pasando por todos los procesos precedentes, hasta su origen.

1.3.5 Las auditorías frecuentes forman parte del sistema de calidad para asegurar su lógica y conformidad. Cuando se detecta alguna disconformidad, deben adoptarse medidas para determinar la causa y corregir la anomalía. Los informes, la anotación de registros y la documentación son parte integral de este proceso.

1.3.6 La Organización Internacional de Normalización (ISO) ha elaborado un conjunto de normas internacionales (serie ISO 9000) que trata de la gestión de calidad y de la garantía de calidad que se utilizan ampliamente en diversos sectores por todo el mundo. Muchos Estados han utilizado las normas ISO 9000 como base para sus sistemas de calidad. La

acreditación ISO 9000 es un modo por el que el AIS de un Estado puede demostrar que se ha establecido un sistema de calidad que les permitirá satisfacer los requisitos establecidos de los usuarios.

1.3.7 Al formular cualquier programa de garantía de calidad, una organización no debe limitar su atención a los procesos y procedimientos implicados en el suministro del servicio. Es de igual importancia que el personal, como parte integral del sistema, esté en posesión y aplique la pericia y la competencia necesarias para poder funcionar en el entorno de un sistema de calidad. En el contexto del sistema de calidad, los objetivos de la gestión de su pericia y competencia deben comprender lo siguiente:

- a) determinación de las funciones por desempeñar;
- b) determinación de los conocimientos y pericia requeridos en cada etapa de los procesos; y
- c) garantía de que el personal asignado a las funciones tiene los conocimientos y pericia requeridos y es competente para desempeñar estas funciones.

1.3.8 Además, de conformidad con los requisitos del sistema de calidad, es necesario mantener registros adecuados de las pericias de forma que pueda confirmarse la competencia del personal asignado a la realización de determinadas funciones. Deben emprenderse periódicamente verificaciones adecuadas para asegurar que el personal continúa satisfaciendo las normas requeridas y que se detectan, de haberlas, deficiencias en los conocimientos, pericia y competencias, y se adoptan medidas correctivas.

1.4 SISTEMAS DE REFERENCIA COMUNES PARA LA NAVEGACIÓN AÉREA

[3.7]

Sistema de referencia horizontal

1.4.1 El Sistema Geodésico Mundial — 1984 (WGS-84) debe utilizarse como sistema de referencia (geodésica) horizontal para la navegación aérea internacional. Por consiguiente, las coordenadas geográficas aeronáuticas publicadas (que indiquen la latitud y la longitud) se expresarán en función de la referencia geodésica WGS-84.

1.4.2 En el Manual del Sistema Geodésico Mundial — 1984 (WGS-84) (Doc 9674) figuran textos de orientación amplios relativos al WGS-84.

1.4.3 Las especificaciones que rigen la determinación y notificación (exactitud del trabajo de campo y de la integridad de los datos) del WGS-84 relativo a coordenadas aeronáuticas para las posiciones geográficas establecidas por los servicios de tránsito aéreo figuran en el Anexo 11, Capítulo 2, y en el Apéndice 5, Tabla 1; y, para puntos de referencia de aeródromos/helipuertos, en el Anexo 14, Volúmenes I y II, Capítulo 2, y Tabla A5-1 y Tabla 1 de los Apéndices 5 y 1, respectivamente.

1.4.4 Las coordenadas geográficas que se hayan transformado a coordenadas WGS-84, pero cuya exactitud del trabajo en el terreno original no satisfaga los requisitos del Anexo 11, Capítulo 2, y del Anexo 14, Volúmenes I y II, Capítulo 2, deben indicarse con un asterisco.

1.4.5 El grado de resolución en la publicación de las coordenadas geográficas debe ser el especificado en el Anexo 15, Apéndice 1 y Tabla A7-1 del Apéndice 7, mientras que el grado de resolución de las coordenadas geográficas en las cartas debe ser el especificado en el Anexo 4, Apéndice 6, Tabla 1.

1.4.6 En aplicaciones geodésicas precisas y en algunas aplicaciones de navegación aérea, deberían hacerse modelos y estimaciones con respecto a cambios provisionales en el movimiento de las placas tectónicas y efectos de las mareas sobre la corteza terrestre. Para que se refleje el efecto provisional, se deberá incluir la mención de la época con todo juego de coordenadas de estación absolutas.

1.4.7 La época del marco de referencia WGS-84 (G1150) último actualizado en el que figura un modelo de movimiento de placa es 2001.0. La G indica que las coordenadas se obtuvieron mediante técnicas del sistema mundial de determinación de la posición (GPS) y el número que sigue a la G indica el número de la semana GPS en que se aplicaron esas coordenadas en el proceso de estimación de efemérides precisas de la National Geospatial — Intelligence Agency (NGA) de los Estados Unidos de América.

1.4.8 Otro sistema mundial preciso de coordenadas terrestres es el Sistema internacional de referencia terrenal (ITRS) del Servicio internacional de rotación de la Tierra (IERS) y la realización del ITRS es el Marco de referencia terrestre (ITRF) del IERS. En el Apéndice C del Doc 9674 figuran textos de orientación relativos al ITRS. La última realización del WGS-84 (G1150) tiene como referencia época ITRF 2000. El WGS-84 (G1150) es coherente con el ITRF 2000 y la diferencia entre estos dos sistemas tiene una gama a nivel mundial de 1 a 2 cm, lo que significa que el WGS-84 (G1150) y el ITRF 2000 son esencialmente idénticos.

1.4.9 En la AIP debe proporcionarse una descripción breve del sistema de referencia (geodésica) horizontal empleado, como se especifica en el Anexo 15, Apéndice 1, GEN 2.1-3.

Sistema de referencia vertical

1.4.10 En la navegación aérea internacional debe utilizarse como sistema de referencia vertical el nivel medio del mar (MSL) que proporciona la relación de las alturas (elevaciones) relacionadas con la gravedad respecto de una superficie conocida como geoide.

1.4.11 El geoide a nivel mundial se aproxima muy estrechamente al MSL. Se define como la superficie equipotencial en el campo de gravedad de la Tierra que coincide con el MSL inalterado que se extiende de manera continua a través de los continentes.

1.4.12 Las alturas (elevaciones) relacionadas con la gravedad también se denominan alturas ortométricas y las distancias de un punto por encima del elipsoide se denominan alturas elipsoidales.

1.4.13 El Modelo Gravitacional de la Tierra — 1996 (EGM-96), en el que figuran datos de campos de gravedad de longitudes de onda largas al grado y orden de 360, debe utilizarse como modelo gravitatorio mundial para la navegación aérea internacional.

1.4.14 En las posiciones geográficas en que la exactitud del EGM-96 no cumple con los requisitos de exactitud para elevación y ondulación geoidal que se especifican en el Anexo 14, Volúmenes I y II, sobre la base de los datos EGM-96, se deben elaborar y utilizar modelos geoidales regionales o locales que contengan datos del campo gravitatorio de alta resolución (longitudes de onda corta). Cuando se utilice otro modelo geoidal que no sea el EGM-96, en la Publicación de información aeronáutica (AIP) debe proporcionarse una descripción del modelo utilizado, incluidos los parámetros requeridos para la transformación de la altura entre el modelo y el EGM-96. (Véase el Anexo 15, Apéndice 1, GEN 2.1.4).

1.4.15 En el Anexo 14, Volúmenes I y II, Capítulo 2, y Tablas A5-2 y 2 de los Apéndices 5 y 1, respectivamente, figuran especificaciones que rigen la determinación e informes (exactitud del trabajo de campo e integridad de datos) de la elevación y ondulación del geoide en posiciones específicas en aeródromos/helipuertos.

1.4.16 Además de la elevación por referencia al MSL (geoide) de las posiciones específicas en tierra objeto de levantamiento topográfico, también debe publicarse en la AIP la ondulación geoidal (por referencia al elipsoide WGS-84) con relación a dichas posiciones especificadas en el Anexo 15, Apéndice 1.

1.4.17 El grado de resolución de la publicación de las elevaciones y ondulaciones geoidales debe ser el especificado en el Anexo 15, Apéndice 1 y Tabla A7-2 del Apéndice 7, y el grado de la resolución de las cartas de elevaciones y ondulaciones geoidales será el especificado en el Anexo 4, Apéndice 6, Tabla 2.

1.4.18 En la AIP debe proporcionarse una descripción breve del sistema de referencia vertical empleado, como se especifica en el Anexo 15, Apéndice 1, GEN 2.1.4.

Sistema de referencia temporal

1.4.19 Para la aviación civil internacional se debe utilizar el calendario gregoriano y el Tiempo Universal Coordinado (UTC) como sistema de referencia temporal.

1.4.20 El Tiempo Universal Coordinado (UTC) es una escala de tiempo que mantienen la Oficina internacional de la hora (BIH) y el IERS y es la base para la distribución coordinada de frecuencias normalizadas y señales horarias. En el Adjunto D del Anexo 5 figuran textos de orientación en relación con UTC.

1.4.21 La Norma ISO 8601 determina la utilización del calendario gregoriano y 24 horas locales o el Tiempo Universal Coordinado (UTC) para el intercambio de información, y la Norma ISO 19108 establece el calendario gregoriano y el UTC como sistema de referencia temporal principal para utilizar con la información geográfica.

1.4.22 Si se utiliza un sistema de referencia temporal diferente en algunas aplicaciones, el catálogo de características o los metadatos relacionados con un esquema de aplicación o un conjunto de datos, según sea adecuado, incluirán una descripción de dicho sistema o la cita del documento que describe ese sistema de referencia temporal. En el Anexo D de la Norma ISO 19108 se describen algunos aspectos de calendarios que se deberían tener en cuenta en tal descripción.

1.4.23 En la AIP debe proporcionarse una descripción del sistema de referencia temporal empleado (calendario y horario), así como indicarse si se usa o no el horario de verano, como se especifica en el Anexo 15, Apéndice 1, GEN 2.1.2.

1.5 CONSIDERACIONES RELATIVAS A FACTORES HUMANOS

[3.6.8]

La organización de un AIS, así como el diseño, contenido, tramitación y distribución de la información aeronáutica deben incluir el estudio de los principios de factores humanos que facilitan su óptima utilización. Puede consultarse en el *Manual de instrucción sobre factores humanos* (Doc 9683) textos de orientación sobre los conceptos de factores humanos.

1.6 USO DE LA AUTOMATIZACIÓN

[3.6.6]

Siempre que sea posible, debería introducirse en el AIS la automatización con el objetivo de proporcionar a los usuarios finales un servicio más eficiente. En el Capítulo 9 se analiza con detalle lo relativo a la automatización del AIS.

1.7 DERECHOS DE PROPIEDAD INTELLECTUAL Y RECUPERACIÓN DE LOS COSTOS

[3.3, 3.4, 3.5]

Derechos de autor

1.7.1 Algunos Estados aplican los derechos de propiedad intelectual a sus productos AIS, de conformidad con las leyes nacionales (e internacionales) para recuperar parte de los costos asociados a la recopilación, cotejo, mantenimiento, publicación y distribución de información y datos aeronáuticos y para asegurar el control de su utilización. De conformidad con el Anexo 15, cualquier producto de un AIS de un Estado al que se haya concedido la protección de derechos de propiedad intelectual de ese Estado y que se haya prestado a otro Estado de conformidad con las especificaciones del Anexo, puede ponerse solamente a disposición de terceras partes a condición de que esa tercera parte haya sido informada de que el producto está sometido a la protección de derechos de propiedad intelectual y que el producto ha sido de esa forma anotado. Además, los Estados pueden decidir la aplicación del derecho de propiedad intelectual a sus productos AIS para asegurar que la información y datos aeronáuticos divulgados por conducto de un proveedor de información y datos de “segunda generación” provienen de una fuente autorizada y tienen la protección del sistema de calidad apropiado.

1.7.2 La aplicación de los derechos de propiedad intelectual no afecta al requisito de que los Estados se aseguren del libre intercambio de información y datos aeronáuticos entre Estados, de conformidad con los Artículos 28 c) y 37 del Convenio.

Recuperación de los costos

1.7.3 Aunque el Anexo 15 prevé el intercambio de información y datos aeronáuticos sin pago de derechos entre los Estados contratantes de la OACI, puede haber casos en los que otros Estados o entidades comerciales o privadas traten de adquirir información y datos aeronáuticos y otros documentos de navegación aérea. En tales casos, un AIS pudiera concertar un acuerdo por separado con la parte interesada respecto a las comisiones y costos, de haberlos, que serán aplicados al suministro de esa información y datos.

1.7.4 Los explotadores pueden optar por adquirir su información y datos aeronáuticos ya sea del AIS, del Estado de que se trate o de un vendedor comercial. Sin embargo, hay considerables costos asociados al suministro de información y datos aeronáuticos: en primer lugar, los costos generales asociados al funcionamiento permanente del AIS; en segundo lugar, los costos asociados a la recopilación, verificación, compilación y cotejo de la información y datos; y por último, los costos correspondientes a la publicación y distribución de la información y datos. Los Estados pudieran decidir si recuperan estos costos imponiendo derechos de usuario para la información y datos aeronáuticos que proporcionen. Se recomienda que estos costos se incluyan en la base de costos para los derechos por servicios de aeropuerto y de navegación aérea, según corresponda, de conformidad con los principios que figuran en el Doc 9082 — *Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea*.

Capítulo 2

SUMINISTRO DE DATOS EN BRUTO

2.1 ASIGNACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD PARA EL ORIGEN DE DATOS EN BRUTO

2.1.1 La autoridad aeronáutica del Estado debe asignar a sus departamentos técnicos en la sede la responsabilidad de dar origen a los datos en bruto requeridos por el servicio de información aeronáutica (AIS) para su promulgación en la Publicación de información aeronáutica (AIP), Suplementos AIP, NOTAM, boletines de información previa al vuelo (PIB) y Circulares de información aeronáutica (AIC). Por consiguiente, los departamentos técnicos deben asegurarse de que tienen líneas rápidas y fiables de comunicaciones con el AIS. Al recibirse los datos en bruto es responsabilidad del AIS verificarlos, anotarlos y editarlos a fin de distribuirlos en un formato normalizado. Entre los datos en bruto se incluyen tanto la información básica como la de carácter temporal y deberían presentarse al AIS en el formato de avisos para promulgación de información aeronáutica (véase la Figura 2-1).

2.1.2 Idealmente el objetivo sería el de que el AIS esté en posición de toda la información, regularmente enmendada, que requieran o probablemente requieran los explotadores nacionales que vuelan desde el Estado y los explotadores internacionales que vuelan a través del Estado, atendiéndose debidamente a los vuelos que ocasionalmente realizan los explotadores de servicios chárter.

2.2 INFORMACIÓN BÁSICA

La información básica se extiende habitualmente a textos de carácter más permanente o estático destinados a ser incluidos en la AIP y, como tales, deben tener preferiblemente la autorización de los departamentos de política a nivel de la sede a fin de asegurar el formato uniforme y el cumplimiento de la política actual o futura. Debe proporcionarse toda la información básica muy por adelantado al AIS a fin de que haya tiempo suficiente de procesarla y distribuirla, para que los explotadores puedan recibir un aviso con antelación razonable.

2.3 INFORMACIÓN DE CARÁCTER TEMPORAL Y DE CORTA DURACIÓN

2.3.1 Puede también dar origen a la información de índole temporal o con validez de corta duración los departamentos o secciones técnicos, por ejemplo, cuando se incorporan cambios temporales a la información básica, cuando se introducen procedimientos especiales para corto plazo o con ocasión de algunos avisos para la navegación.

2.3.2 La responsabilidad de dar origen a la mayoría de esa información (que cubre, p. ej., los trabajos en curso en aeropuertos/helipuertos e instalaciones de radio, las condiciones de fuera de servicio, o el retiro temporal o nuevas instalaciones operacionales) debería, sin embargo, delegarse en la autoridad local a la cual debería facilitarse la comunicación directa con el servicio AIS para asegurar que se toman las medidas requeridas con la mayor rapidez posible.

2.4 ORGANIZACIÓN DE LAS ACTIVIDADES

2.4.1 Para asegurar que la información aeronáutica se distribuye con prontitud y exactitud, cada uno de los servicios responsables de proporcionar al AIS los datos en bruto debería designar a algunas personas que sean responsables de mantener el enlace directo y continuo con el AIS.

2.4.2 Además, debe disponerse lo necesario para el enlace y deben concertarse, de ser necesario, acuerdos locales entre las dependencias AIS de aeródromo o de helipuerto y aquellas autoridades locales de los aeródromos, comunicaciones, meteorología, servicios de tránsito aéreo, búsqueda y salvamento y facilitación que tienen la responsabilidad de dar origen a la información vigente sobre condiciones y servicios en aeródromos y helipuertos. Éstos deberían incluir el estado de funcionamiento y operacional de las ayudas visuales y no visuales y la condición del área de maniobras. Esto es para asegurar la divulgación rápida por parte del AIS de información temporal que interese a las fases del vuelo de aproximación, aterrizaje y salida.

2.5 MODOS DE COMUNICACIÓN

Entre los modos de comunicación requeridos para la presentación de datos en bruto al AIS deberían incluirse los siguientes:

- a) *servicio de mensajería*: en todos los casos donde exista tal servicio y lo permita el tiempo (es necesario tener presentados los datos en forma tipografiada en el formulario de avisos para promulgación de información aeronáutica puesto que esto proporciona un registro autoritativo);
- b) *servicio de correos*: en todos los casos en que no se dispone de servicio de mensajería;
- c) *servicio fijo aeronáutico*: en todos los casos en los que el servicio de mensajería o de correos no satisficiera el factor de tiempo. (Esto debería estar seguido de un formulario completado de avisos para promulgación de información aeronáutica.);
- d) *telefax*;
- e) *teléfono*: solamente en casos de emergencia. (Esto debe confirmarse mediante un formulario completado de avisos para promulgación de información aeronáutica.);
- f) *red de computadoras*; y
- g) *Internet (correo electrónico y sitios web)*.

2.6 REGLAMENTACIÓN Y CONTROL DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA (AIRAC)

Necesidad de control

2.6.1 La información relativa a cambios de las instalaciones, servicios o procedimientos exige en la mayoría de los casos incorporar enmiendas a los manuales de operaciones de las líneas aéreas o a otros documentos publicados por diversos organismos aeronáuticos. Las organizaciones responsables de mantener estas publicaciones actualizadas trabajan habitualmente mediante un programa de publicación preestablecido. Si se publicaran sin discriminación las enmiendas AIP o los suplementos AIP relativos a tal información con una diversidad de fechas de entrada en vigor, sería imposible mantener actualizados los manuales y otros documentos. Por otro lado, si las fechas predeterminadas en las que entran en vigor los cambios fueran fijas durante el año, sería posible contar con un programa en el que se tengan en cuenta o que se base en estas fechas predeterminadas.

Sistema reglamentado

[6.1.1, 6.1.2, 6.1.4, 6.2.1]

2.6.2 Puesto que muchas de las modificaciones de instalaciones, servicios y procedimientos pueden preverse y entrar en vigor de conformidad con un calendario predeterminado de fechas de entrada en vigor, el Anexo 15, 6.1 insta al uso de un sistema reglamentado que haya sido diseñado para garantizar, a no ser que no sea práctico por motivos operacionales, que:

- a) la información relativa a las circunstancias mencionadas en el Apéndice 4 del Anexo 15 se expedirá en forma de enmiendas AIP o suplementos AIP (véase la Figura 2-1, anverso). Estas enmiendas y suplementos deben identificarse mediante el acrónimo “AIRAC” y distribuirse, respectivamente para los cambios usuales y los cambios importantes, por lo menos con 42 y 58 días de antelación respecto a la fecha de entrada en vigor de manera que los destinatarios los reciban, respectivamente para los cambios usuales y los cambios importantes, por lo menos con 28 y 44 días de antelación;
- b) las fechas de entrada en vigor AIRAC deben conformarse al calendario de fechas de entrada en vigor predeterminadas, internacionalmente convenidas que se basan en un intervalo de 28 días, incluido el 29 de enero de 1998; y
- c) la información así notificada no debe modificarse por lo menos hasta otros 28 días después de la fecha indicada de entrada en vigor, a no ser que las circunstancias notificadas sean de carácter temporal y no subsistan por todo el período.

2.6.3 **No deben utilizarse** esencialmente fechas de aplicación distintas a las fechas de entrada en vigor AIRAC respecto a modificaciones planeadas, importantes para las operaciones que exijan trabajos cartográficos, ni para actualizar las bases de datos de navegación.

2.6.4 El ciclo de procesamiento relativo a las bases de datos de navegación de a bordo exige que la base de datos se entregue por lo menos siete días antes de la fecha de entrada en vigor. Se requieren por lo menos ocho días para preparar los datos en la base de datos; por lo tanto, las empresas de acopio de datos agregados de navegación dan, por lo general, un plazo de 20 días antes de la fecha de entrada en vigor, a fin de asegurarse de que se cumplan los hitos subsiguientes. Los datos que se proporcionan después del plazo de 20 días no se incluyen, normalmente, en la base de datos para el próximo ciclo (véase la Figura 2-2).

2.6.5 Además del uso de un calendario predeterminado fechas de entrada en vigor AIRAC, también debe usarse el

Tiempo Universal Coordinado (UTC) para indicar la hora en que entrará en vigor la información AIRAC. Puesto que en el Anexo 15, 3.7.3, se especifica que debe usarse el calendario gregoriano y el UTC como el sistema de referencia temporal para la aviación civil internacional, además de las fechas AIRAC, cuando se aplique una fecha de entrada en vigor distinta a 0000 UTC, la hora de entrada en vigor debe incluirse explícitamente con la información AIRAC.

Calendario de fechas de entrada en vigor AIRAC

2.6.6 En la Tabla 2-1 se presenta el calendario de fechas de entrada en vigor AIRAC predeterminadas, internacionalmente convenidas para los años 2009 a 2018 inclusive.

Coordinación

2.6.7 Para que el sistema AIRAC funcione satisfactoriamente, es esencial que los departamentos técnicos de la autoridad de aviación del Estado a los que se haya asignado la responsabilidad de proporcionar datos en bruto al AIS estén muy familiarizados con el sistema AIRAC. En particular, deben estar al tanto no solamente de las fechas de entrada en vigor sino también de las fechas límites a las que los datos en bruto deban recibirse en el AIS para que se publique una enmienda AIP o un suplemento AIP y lleguen a los destinatarios por lo menos con una antelación de 28 días respecto a la fecha de entrada en vigor. Es responsabilidad del AIS determinar esas fechas límite para la publicación de las enmiendas y suplementos que satisfagan las correspondientes fechas de entrada en vigor AIRAC.

Tabla 2-1. Calendario de fechas de entrada en vigor AIRAC, 2009-2018

2009	2010	2011	2012	2013
15 de enero	14 de enero	13 de enero	12 de enero	10 de enero
12 de febrero	11 de febrero	10 de febrero	9 de febrero	7 de febrero
12 de marzo	11 de marzo	10 de marzo	8 de marzo	7 de marzo
9 de abril	8 de abril	7 de abril	5 de abril	4 de abril
7 de mayo	6 de mayo	5 de mayo	3 de mayo	2 de mayo
4 de junio	3 de junio	2 de junio	31 de mayo	30 de mayo
2 de julio	1 de julio	30 de junio	28 de junio	27 de junio
30 de julio	29 de julio	28 de julio	26 de julio	25 de julio
27 de agosto	26 de agosto	25 de agosto	23 de agosto	22 de agosto
24 de septiembre	23 de septiembre	22 de septiembre	20 de septiembre	19 de septiembre
22 de octubre	21 de octubre	20 de octubre	18 de octubre	17 de octubre
19 de noviembre	18 de noviembre	17 de noviembre	15 de noviembre	14 de noviembre
17 de diciembre	16 de diciembre	15 de diciembre	13 de diciembre	12 de diciembre
2014	2015	2016	2017	2018
9 de enero	8 de enero	7 de enero	5 de enero	4 de enero
6 de febrero	5 de febrero	4 de febrero	2 de febrero	1 de febrero
6 de marzo	5 de marzo	3 de marzo	2 de marzo	1 de marzo
3 de abril	2 de abril	31 de marzo	30 de marzo	29 de marzo
1 de mayo	30 de abril	28 de abril	27 de abril	26 de abril
29 de mayo	28 de mayo	26 de mayo	25 de mayo	24 de mayo
26 de junio	25 de junio	23 de junio	22 de junio	21 de junio
24 de julio	23 de julio	21 de julio	20 de julio	19 de julio
21 de agosto	20 de agosto	18 de agosto	17 de agosto	16 de agosto
18 de septiembre	17 de septiembre	15 de septiembre	14 de septiembre	13 de septiembre
16 de octubre	15 de octubre	13 de octubre	12 de octubre	11 de octubre
13 de noviembre	12 de noviembre	10 de noviembre	9 de noviembre	8 de noviembre
11 de diciembre	10 de diciembre	8 de diciembre	7 de diciembre	6 de diciembre

Un modo conveniente de informar a los departamentos técnicos acerca de esas fechas es el de que estas se impriman en el reverso del aviso de promulgación de información aeronáutica (véase la Figura 2-1, anverso). Además, el AIS publica anualmente, habitualmente en forma de una AIC, una lista de las fechas de entrada en vigor AIRAC, las fechas de publicación y las fechas límite que los textos han de llegar al AIS. Los departamentos técnicos deben tratar de presentar los datos en bruto al AIS tan pronto como les sea posible y no esperar hasta la fecha límite. Esto se aplica particularmente cuando se trate de anteproyectos prolongados o complicados. La recepción temprana permitirá al AIS procesar los datos con la rapidez normal, mientras que la recepción tardía significaría normalmente que se apresurara su procesamiento con el consiguiente aumento de la posibilidad de error.

Fechas importantes

[6.1, 6.2, 6.3]

2.6.8 Hay tres fechas importantes asociadas al sistema AIRAC:

- a) la fecha de entrada en vigor;
- b) la fecha de publicación; y
- c) la fecha límite para que los textos en bruto lleguen al AIS.

2.6.9 Debe haber un intervalo de 42 días entre la fecha de distribución y la fecha de entrada en vigor. Esto deja un período de hasta 14 días para su distribución, **por los medios más rápidos**, a fin de que los destinatarios reciban la información con una antelación de por lo menos de 28 días respecto a la fecha de entrada en vigor.

2.6.10 En casos en los que se prevén cambios importantes (es decir, cambios extensos en los procedimientos o servicios que afectarán al transporte aéreo internacional) y se desee y sea posible un aviso más anticipado, debería aplicarse una fecha de distribución de 56 días (o incluso más) antes de la fecha de entrada en vigor. Como ejemplos de cambios importantes se tiene:

- a) la introducción de un nuevo aeródromo;
- b) la introducción de procedimientos nuevos de aproximación y/o salida en aeródromos internacionales; y
- c) la introducción de nuevas rutas ATS.

2.6.11 Cuando el AIS no reciba los textos AIRAC de las autoridades u organismos responsables para su publicación en la siguiente fecha programada de entrada en vigor AIRAC, debe expedir una notificación NIL mediante NOTAM (u otros medios), por lo menos un ciclo (28 días o más) antes de la fecha de entrada en vigor AIRAC de que se trate.

Uso del sistema AIRAC durante períodos de fiestas

[6.1.5]

2.6.12 En algunas partes del mundo el uso de la fecha de entrada en vigor AIRAC ocurre dentro de períodos importantes de fiesta (p. ej., Navidades, Año nuevo, Haj, Mardi Gras, vacaciones estivales) lo que crea dificultades en procesar los textos recibidos por razón de que hay menos personal durante estos períodos. Además, la carga mayor de los servicios de correos durante tales períodos frecuentemente lleva a retardos de entrega de los textos AIRAC, causando problemas considerables a los usuarios.

2.6.13 Para mejorar la situación durante el período festivo de fin de año, se recomienda que las fechas del ciclo AIRAC que ocurran dentro del período de 28 días desde el 21 de diciembre al 17 de enero inclusive no sean utilizadas para fechas de entrada en vigor AIRAC relativas a la introducción de cambios operacionales de importancia. Los Estados que tengan problemas similares durante otros períodos festivos pudieran adoptar un sistema similar.

2.6.14 Sin embargo, debe hacerse hincapié, en que en el sistema AIRAC se prevé una considerable flexibilidad para su aplicación, con la opción de trece fechas de entrada en vigor AIRAC cada año civil. Teniendo en cuenta que muchos cambios importantes de instalaciones, servicios y procedimientos pueden preverse muy por adelantado, puede seleccionarse una fecha de entrada en vigor conveniente que no esté en conflicto con un período festivo importante. Además, puede seleccionarse una fecha de publicación que proporcione la mayor antelación posible para el aviso. En el Anexo 15, 6.2.1, se especifica que los textos AIRAC deben llegar a los destinatarios por lo menos con una antelación de 28 días respecto a la fecha de entrada en vigor AIRAC. De preferencia tales textos deberían llegar a los destinatarios con una antelación superior a 28 días respecto a su fecha de entrada en vigor (p. ej., 42 ó 56 días o más). En el marco del sistema AIRAC, es esencial cumplir con el período máximo de notificación anticipada. Si se aplica esta política se concederá a los usuarios tiempo suficiente para procesar las modificaciones de la información esencial, incluso si la fecha de entrada en vigor cae dentro de un importante período festivo.

Suministro de información aeronáutica en forma impresa y en forma electrónica

[6.2, 6.3]

2.6.15 El sistema AIRAC ha demostrado ser un medio eficaz de reglamentar y controlar el suministro de información aeronáutica que afecte a las operaciones de las aeronaves. Además, se ha utilizado el sistema AIRAC como fuente básica de información para la actualización de los sistemas de navegación por computadora. Recientemente, los Estados han introducido la automatización, o lo están haciendo cada vez más, con el objetivo de mejorar la rapidez, precisión, eficiencia y rentabilidad de los servicios de información aeronáutica. Pronto podrá proporcionarse la información aeronáutica a los usuarios en línea y en tiempo real, lo cual puede servir para modificar el sistema AIRAC. Sin embargo, un gran sector de la comunidad aeronáutica continuará recibiendo la información aeronáutica (documentación) en forma impresa, y los Estados que introduzcan el suministro de información aeronáutica en forma electrónica deben continuar proporcionándola también en forma impresa. Por consiguiente, el sistema AIRAC debe aplicarse al suministro de información aeronáutica en cualquier entorno de presentación, tanto impresa como electrónica.

2.6.16 En atención a lo precedente, la información en el sistema AIRAC debe siempre publicarse en forma impresa y distribuirse por el AIS con una antelación mínima de 42 días respecto a la fecha de entrada en vigor AIRAC, para que llegue a los usuarios por lo menos con una antelación de 28 días respecto a la fecha de entrada en vigor.

2.6.17 Los Estados que cuenten con sistema automatizados AIS deben garantizar que las fechas de entrada en vigor de la información en la base de datos son las mismas que las fechas de entrada en vigor AIRAC utilizadas para el suministro de información impresa. El AIS debe asegurar que los textos AIRAC que se proporcionen en formato electrónico lleguen a los usuarios por lo menos con una antelación de 28 días respecto a la fecha de entrada en vigor AIRAC. Cuando se prevean cambios importantes, la información proporcionada en forma electrónica debe ser expedida por lo menos con una antelación de 56 días respecto a la mencionada fecha de entrada en vigor.

Ejemplo

2.6.18 A continuación se presenta un ejemplo de la aplicación del sistema AIRAC:

- a) El 1 de enero de 2003 la autoridad competente de una administración de aviación de un Estado decide que pondrá en servicio una nueva ayuda para la aproxi-

mación final en un determinado aeródromo en un plazo de tres meses.

- b) Esta autoridad consulta el calendario de fechas de entrada en vigor AIRAC y decide que el 15 de mayo de 2003 sería la fecha más conveniente.
- c) También toma nota de que la correspondiente fecha de publicación es el 3 de abril de 2003 y que la información que desea expedir debe proporcionarse al AIS el 27 de marzo de 2003 a más tardar, es decir, un semana antes de la fecha de publicación.
- d) La información se proporciona al AIS el 25 de marzo de 2003, se publica junto con otra información similar el 3 de abril de 2003, y todos los asuntos cubiertos por la enmienda AIP o el suplemento AIP de que se trate entran en vigor en la misma fecha — el 15 de mayo de 2003.
- e) Los destinatarios ordinarios de las enmiendas AIP o de los suplementos AIP sabrán que normalmente los textos AIRAC se publicarán el 3 de abril de 2003, que habitualmente se requiere una semana para que los reciban y que puedan planificar las enmiendas necesarias de su publicación el 10 de abril de 2003 o alrededor de esa fecha. Si varios Estados han adoptado este procedimiento, los destinatarios podrán preparar una enmienda que cubra la información recibida de todos esos Estados.

Importancia

2.6.19 Se verá claramente con este ejemplo que los beneficios por conseguir de tal sistema dependen casi en su totalidad del grado con el que se observen las fechas de entrada en vigor AIRAC y se utilicen por las autoridades que tiene la responsabilidad de dar origen a modificaciones de instalaciones, servicios o procedimientos. Estas autoridades deben prever tales modificaciones y deben seleccionar las fechas de entrada en vigor AIRAC, conformes al calendario de fechas de entrada en vigor AIRAC, con suficiente antelación para que pueda expedirse la información pertinente de conformidad con el procedimiento prescrito. La OACI utiliza las fechas de entrada en vigor AIRAC, cuando corresponda, como fechas de aplicación de las enmiendas de las normas, métodos recomendados y procedimientos de la OACI.

Recepción tardía de publicaciones AIRAC

2.6.20 Cuando no se reciban las enmiendas o suplementos AIP de la AIRAC por lo menos 28 días antes de la fecha de entrada en vigor AIRAC, es responsabilidad del AIS

destinatario investigar si la recepción tardía se debe a demoras administrativas, del servicio postal local o de las aduanas y, de ser así, tomar las medidas correctivas que se requieran. De lo contrario, el AIS destinatario informará acerca de esto al AIS originador, cuya función será la de investigar y eliminar la causa de la demora.

Aplazamiento de cambios en la información aeronáutica

2.6.21 El aplazamiento de los cambios introducidos en las circunstancias enumeradas en el Anexo 15, Apéndice 4, tiene por efecto cancelar la información notificada por AIRAC y reincorporar la información que era válida previamente. De hacer lo mismo por NOTAM con menos de 28 días de anticipación a la fecha de entrada en vigor de los cambios introducidos en las circunstancias enumeradas en el Apéndice 4, Partes 1 y 3, no se dará, por lo general, suficiente tiempo para que la información que era válida previamente se reincorpore en las bases de datos de navegación de a bordo, con el resultado de que se presentaría a las tripulaciones de vuelo información errónea. Además, puesto que las cartas que utilizan las tripulaciones de vuelo y ATC se actualizan según un calendario diferente al de las bases de datos de navegación

de a bordo, es posible que información válida no reflejada en la base de datos de a bordo aparezca, no obstante, en las cartas. La resultante falta de coincidencia en la información originaría dificultades operacionales considerables y posibles peligros para la seguridad operacional. En el peor de los casos, los procedimientos RNAV que requieren de una base de datos de navegación pueden no llevarse a cabo (ponerse en operación).

2.6.22 A fin de evitar las consecuencias negativas para la seguridad y eficiencia de los vuelos, deben tomarse todas las medidas posibles para garantizar que los cambios introducidos en las circunstancias enumeradas en el Anexo 15, Apéndice 4, Partes 1 y 3, se hagan, según lo notificado, en la fecha AIRAC. Esto exigirá una planificación minuciosa de los cambios introducidos en la información aeronáutica y la cooperación de todas las partes interesadas, incluido el AIS.

2.6.23 Es importante reconocer que un cambio (o aplazamiento) en la fecha de entrada en vigor es una información que debe notificarse por AIRAC y, por consiguiente, constituye una “eliminación”, según se establece en el Anexo 15, Apéndice 4. Los aplazamientos por NOTAM deberían emitirse con más de 28 días de anticipación a la fecha de entrada en vigor indicada previamente, a menos que las circunstancias sean de naturaleza temporal y no persistan durante todo el período.

DEPARTAMENTO DE AVIACIÓN CIVIL

ENMIENDAS AIP, SUPLEMENTOS AIP Y NOTAM

Deben llenarse todas las partes de este formulario. Debería presentarse un ejemplar de este formulario para cada sección de la AIP afectada (p. ej., GEN, ENR, AD).

A: AIS Originador:
 Sección:
 Tel.: Tel.:
 Copia a: Fecha:

Referencia del fichero del originador	Referencias AIP (según corresponda)				Texto de NOTAM, Enmienda y/o Suplemento AIP	Fecha de entrada en vigor	Para promulgación por †
	Página (fecha)*	Párrafo	Línea	Columna			

- * Deberían anotarse todas las páginas AIP afectadas por cada enmienda.
- † Insértese a, b o c, según corresponda, siendo: a — Suplemento AIP e inclusión subsiguiente en la página AIP de nueva impresión.
 b — Página AIP, cuando el texto haya de imprimirse de nuevo (no se requiere Suplemento AIP).
 c — Solamente Suplemento AIP (es decir, información temporal).

AIRAC — De ser aplicable pero no aplicado, indique los motivos: Las Direcciones generales o los departamentos siguientes han sido consultados respecto a:

..... a) Política b) Precisión de la información

..... Firmado Jefe del
 (Departamento originador)

..... Fecha

Los anteriores detalles particulares y/o el proyecto adjunto fueron autorizados para publicación según lo indicado.

..... (Dirección general/
 Firmado Jefe de departamento) Fecha

Figura 2-1. Formulario de aviso de promulgación de información aeronáutica

INFORMACIÓN QUE HA DE NOTIFICARSE POR AIRAC

(Véase el Anexo 15, Capítulo 6 y Apéndice 4)

Parte 1	Parte 2
1. El establecimiento, eliminación y cambios significativos premeditados (incluso pruebas operacionales) de:	2. El establecimiento, eliminación y cambios significativos premeditados de:
1.1 Límites (horizontales y verticales), reglamentos y procedimientos aplicables a: Límites (horizontales y verticales), reglamentos y procedimientos aplicables a:	2.1 Posición, altura e iluminación de obstáculos para la navegación.
a) regiones de información de vuelo;	2.2 Horas de servicio de aeródromos, instalaciones y servicios.
b) áreas de control;	2.3 Servicios de aduanas, inmigración y sanidad.
c) zonas de control;	2.4 Zonas peligrosas, prohibidas y restringidas con carácter temporal y peligros para la navegación, ejercicios militares y movimientos en masa de aeronaves.
d) áreas con servicio de asesoramiento;	2.5 Zonas o rutas, o partes de las mismas en las que temporalmente existe la posibilidad de interceptación.
e) rutas ATS;	
f) zonas permanentemente peligrosas, prohibidas y restringidas (comprendidos el tipo y períodos de actividad cuando se conozcan) y ADIZ;	
g) zonas o rutas, o partes de las mismas en las que, con carácter permanente, existe la posibilidad de interceptación.	
1.2 Posiciones, frecuencias, distintivos de llamada, irregularidades conocidas y período de mantenimiento de radio-ayudas para la navegación e instalaciones de comunicaciones.	Parte 3
1.3 Procedimientos de espera y aproximación, de llegada y de salida, de atenuación del ruido y cualquier otro procedimiento ATS pertinente.	3. El establecimiento y cambios significativos premeditados de:
1.4 Niveles de transición, altitudes de transición y altitudes mínimas de sector.	3.1 Nuevos aeródromos para operaciones IFR internacionales.
1.5 Instalaciones y servicios meteorológicos (comprendidas las radiodifusiones) y procedimientos.	3.2 Nuevas pistas para operaciones IFR en aeródromos internacionales.
1.6 Pistas y zonas de parada.	3.3 Diseño y estructura de la red de rutas de servicios de tránsito aéreo.
1.7 Calles de rodaje y plataformas.	3.4 Diseño y estructura de un conjunto de procedimientos de terminal (incluyendo cambio de marcaciones del procedimiento debido a cambio en la variación magnética).
1.8 Procedimientos de aeródromo para operaciones en tierra (incluyendo procedimientos para escasa visibilidad).	3.5 Las circunstancias mencionadas en la Parte 1, si todo el Estado o una parte considerable del mismo, está afectada o si se requiere coordinación transfronteriza.
1.9 Luces de aproximación y de pista.	
1.10 Mínimos de utilización de aeródromo, si los publica el Estado.	

Fechas predeterminadas AIRAC

Se expedirán los cambios operacionales a los que se aplica el sistema reglamentado (AIRAC) como Enmiendas o Suplementos AIP.

La tabla siguiente ilustra las fechas límite en las cuales deben llegar los textos al AIS para que sean promulgados en una de las fechas seleccionadas de publicación. De ser posible, deberían entregarse los textos mucho antes de estas fechas. A fin de asegurar que las cartas y los manuales de rutas sean correctos en la fecha de publicación, es esencial que la fecha de entrada en vigor no se notifique hasta que haya un alto grado de incertidumbre de que se cumplirá. En el Doc 8126, Capítulo 2, figura una lista completa de las fechas de entrada en vigor AIRAC para los años 2009 a 2018.

Fecha de llegada al AIS para cambios importantes	Fecha de publicación para cambios importantes*	Fecha de llegada al AIS para cambios normales	Fecha de publicación para cambios normales (jueves)	Fecha de entrada en vigor (jueves)
5 de febrero de 2009	12 de febrero de 2009	19 de febrero de 2009	26 de febrero de 2009	9 de abril de 2009
5 de marzo de 2009	12 de marzo de 2009	19 de marzo de 2009	26 de marzo de 2009	7 de mayo de 2009
2 de abril de 2009	9 de abril de 2009	16 de abril de 2009	23 de abril de 2009	4 de junio de 2009
30 de abril de 2009	7 de mayo de 2009	14 de mayo de 2009	21 de mayo de 2009	2 de julio de 2009
28 de mayo de 2009	4 de junio de 2009	11 de junio de 2009	18 de junio de 2009	30 de julio de 2009
		etc.		

* El objetivo de estas fechas es que se tenga en cuenta el tiempo necesario para el procesamiento y subsiguiente entrega por correo al usuario, de forma que se proporcione un aviso con suficiente anticipación; puede ser necesario ajustarlas en función de la experiencia práctica.

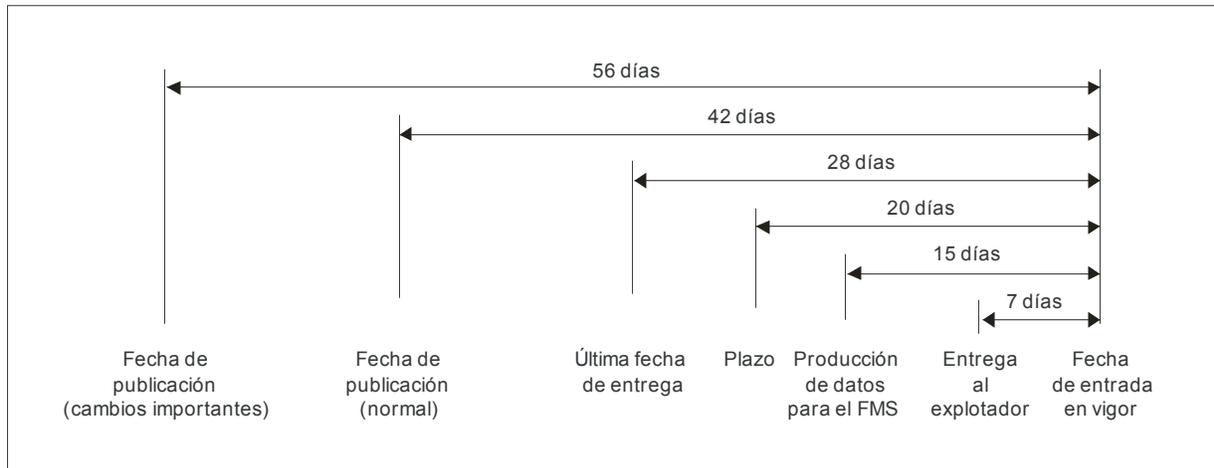


Figura 2-2. Ciclo de procesamiento relativo a las bases de datos de navegación de a bordo

Capítulo 3

ORGANIZACIÓN DE UN SERVICIO DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA (AIS)

3.1 SITUACIÓN DE UN AIS EN LA ADMINISTRACIÓN AERONÁUTICA [Capítulo 1]

El objetivo de los servicios de información aeronáutica

3.1.1 El objetivo de los servicios de información aeronáutica, según lo indicado en el Anexo 15, es asegurar la circulación de la información necesaria para la seguridad, regularidad y eficiencia de la aviación civil internacional.

Orientación técnica, categoría y establecimiento

3.1.2 El usuario más obvio de la información aeronáutica es el piloto. Otra categoría de usuarios está representada por aquellos que se ocupan del control de las operaciones de las líneas aéreas, los organismos que publican cartas aeronáuticas y documentos, y los servicios de tránsito aéreo. Por lo tanto el AIS está técnicamente orientado por la índole del servicio que proporciona.

3.1.2.1 En este contexto debe hacerse hincapié en que:

- a) el Estado es responsable de la exactitud de la información aeronáutica proporcionada por el AIS;
- b) la función y la importancia de la información aeronáutica se modificaron significativamente con la implantación de la navegación de área (RNAV), de la performance de navegación requerida (RNP) y de los sistemas de navegación por computadora a bordo; y
- c) la información aeronáutica corrupta o errónea puede posiblemente afectar a la seguridad operacional de la navegación aérea.

3.1.2.2 Por consiguiente, es esencial establecer un elevado nivel de competencia técnica dentro del AIS. Además,

debería asignarse al AIS una categoría apropiada dentro de la administración de aviación civil, de conformidad con la función importante que desempeña en el suministro de información aeronáutica precisa.

3.1.2.3 Debería establecerse un AIS como entidad independiente dentro de la administración de aviación civil. Este servicio pudiera ser una entidad con responsabilidad directa subordinada al jefe de la administración de aviación civil o una entidad al mismo nivel de otros servicios de navegación aérea, tales como el de los departamentos de aeródromos (AGA), comunicaciones (COM) o servicios de tránsito aéreo (ATS). No debería establecerse como parte de cualesquiera de estos departamentos. Además, los funcionarios AIS deben recibir una remuneración por lo menos del mismo nivel que la del personal de los departamentos AGA, COM y ATS.

3.1.2.4 En la Figura 3-1 se presentan propuestas relativas a la categoría de un servicio AIS dentro de la estructura administrativa.

3.2 ORGANIZACIÓN

Magnitud y ámbito del AIS del Estado

3.2.1 El volumen de operaciones de aeronaves y la amplitud con la que se proporcionan instalaciones y servicios de aviación civil determinarán la magnitud y el ámbito del AIS del Estado. Aunque la cantidad de información que ha de procesarse variará de un Estado a otro, la índole de las responsabilidades continúa siendo básicamente la misma.

Arreglos de trabajo

3.2.2 Los arreglos eficientes de trabajo en cada uno de los Estados han subrayado varios factores comunes que contribuyen a una base firme de organización. El aspecto principal es el de la coordinación de la sede del AIS con:

- a) servicios técnicos relacionados;

- b) oficina NOTAM internacional (NOF);
- c) dependencias AIS de aeródromo/helipuerto;
- d) servicios cartográficos;
- e) servicios de imprenta y distribución;

e instalaciones eficientes de comunicaciones, particularmente enlaces por teleimpresora, telefax y conexión con la Internet (correo-e) para que esta coordinación funcione eficazmente (véase la Figura 3-2).

Enlace con servicios conexos

[3.1, 3.3]

3.2.3 Para cumplir eficientemente la función doble de recopilar y distribuir información desde y hacia todos los interesados, todo AIS debe también establecerse y mantener un enlace directo y continuo con los servicios conexos de la forma siguiente:

- a) los AIS de otros Estados desde los cuales sea necesario recibir información para satisfacer los requisitos operacionales dentro del Estado respecto a la información previa al vuelo;
- b) los servicios técnicos dentro del Estado que están directamente interesados en el suministro y mantenimiento de las diversas instalaciones, servicios y procedimientos de navegación aérea — los cuales, a su vez, son necesarios para asegurar la distribución oportuna de toda la información significativa tanto dentro del Estado como para otros Estados según sea necesario;
- c) servicios militares dentro del Estado, según sea necesario, para recibir y distribuir información relativa a avisos de navegación (ejercicios militares, etc.) o cualesquiera instalaciones o procedimientos militares especiales de que se disponga o que afecten a la aviación civil;
- d) servicios de tránsito aéreo dentro del Estado, para asegurar la transmisión inmediata de toda la información requerida a los servicios para control de tránsito aéreo y para fines de información en vuelo;
- e) todos los organismos de explotación de aeronaves que realicen operaciones en el Estado o a través del Estado, para asegurar que se satisfacen de modo adecuado los requisitos de información previa al vuelo;
- f) cualesquiera otros servicios que puedan ser fuente de información de interés para la aviación civil o tengan un motivo legítimo de solicitar información relativa a la aviación civil.

Oficina NOTAM internacional

[3.3.3, Capítulo 9]

3.2.4 En el Anexo 15 se define una oficina NOTAM internacional (NOF) como “oficina designada por un Estado para el intercambio internacional de NOTAM”. El anexo indica además que “los servicios de información aeronáutica harán los arreglos necesarios para satisfacer los requisitos operacionales relativos a la expedición y recibo de los NOTAM distribuidos por telecomunicaciones.”

3.2.5 Cada NOF debe estar conectada, por medio del servicio fijo aeronáutico (AFS), con los siguientes puntos del territorio al cual presta servicio:

- a) centros de control de área y centros de información de vuelo; y
- b) aeródromos/helipuertos que tienen servicio de información de conformidad con el Capítulo 8 del Anexo 15.

Las conexiones permitirán las comunicaciones por teleimpresora.

3.2.6 Para fines de organización esto significa que habitualmente las NOF han de tener personal las 24 horas del día, por ser el centro de coordinación en el Estado para la expedición y recibo de NOTAM que se envíen a otros Estados y se reciban de los mismos.

Disponibilidad del servicio

[3.1.1.3, 3.1.2, 3.3.3]

3.2.7 Las disposiciones del Anexo 15 son aplicables a todos los tipos de aviación civil internacional y esto comprende los requisitos de la aviación general internacional. Sería imposible que un AIS satisfaga las necesidades para información en vuelo (véase el Anexo 15, 3.1.2) a menos que se disponga del servicio durante el período cuando una aeronave está en vuelo en el área de responsabilidad de ese servicio. Además, el requisito en el Anexo 15, 3.3.3 para que un servicio AIS satisfaga los requisitos operacionales relativos a la expedición y recepción de NOTAM distribuidos por telecomunicaciones implica la ampliación del servicio para satisfacer requisitos operacionales siempre que sea necesario. Cuando no se proporciona servicio las 24 horas del día, debe por consiguiente estar disponible durante todo el período en el que una aeronave esté en vuelo en el área de responsabilidad de un AIS, además de un período por lo menos de dos horas antes y después de que una aeronave entre o abandone el área de responsabilidad.

3.2.8 Además, el servicio debe estar disponible en todo momento en el que pueda ser solicitado por cualquier organización de tierra que requiera de modo legítimo la información aeronáutica necesaria para la seguridad, regularidad o eficiencia de las operaciones de vuelo internacionales, a condición de que la información que se requiera caiga dentro de la responsabilidad del servicio y sea relativa a la etapa de la ruta cuyo origen sea un aeródromo/heliuerto dentro de su área de responsabilidad. Las dependencias afectadas por tales ampliaciones del servicio deberían normalmente estar en las NOF y en cualquier dependencia AIS de aeródromo o de heliuerto interesadas en las operaciones de vuelo.

Estructura en línea y circulación de la información

3.2.9 Para fines de organización, en la Figura 3-2 se muestran los principios generales de la estructura en línea y de la circulación de la información. Estos deben adaptarse para satisfacer las necesidades locales. Por ejemplo, una administración de menor magnitud de aviación puede considerar más conveniente y económico emplazar toda la organización AIS en el principal aeropuerto internacional. Si la sede del AIS y la NOF están en el mismo lugar se facilita el recibo, la verificación y el despacho de la información. También se disminuye el número de dependencias por administrar de modo independiente, así como el número de registros y documentos de referencia que han de ser conservados. Tal emplazamiento común es por lo tanto una fuente de ahorros. Además, los servicios de imprenta y de distribución son normalmente más rápidos y más económicos si están situados bajo el control directo del AIS, ya sea en el entorno de la organización AIS o por medio de contratos locales.

3.3 RECURSOS

Recursos adecuados

3.3.1 Lo mismo que con cualquier otro servicio aeronáutico, es esencial contar con recursos adecuados para el AIS. El personal altamente calificado y competente en número suficiente, el alojamiento conveniente y el equipo necesario son prerequisites para el suministro expedito de información aeronáutica.

Instrucción

3.3.2 Aunque el entorno operacional en el que trabaja el personal del AIS y las tareas que pueden ser requeridas de ellos pueden variar de un Estado a otro, es necesario establecer

una norma común para el grado de profundidad y el alcance de los conocimientos, pericias y aptitud que deben satisfacer todos los oficiales técnicos del AIS. En la Parte E-3 del Doc 7192 (*Manual de instrucción*) figura un programa de estudio para la instrucción de oficiales técnicos AIS y se proporciona orientación a los Estados para que preparen sus propios planes de estudio que hayan de utilizarse en los cursos para dicha instrucción.

Requisitos mínimos de personal y de alojamiento

3.3.3 Se presenta en la siguiente tabla una orientación general en cuanto a los requisitos mínimos de personal y alojamiento:

	Oficiales técnicos	Oficiales auxiliares	Espacio en metros cuadrados (pies cuadrados)
Sede			
grande	3	3-6	28-93+ (300-1 000+)
pequeña	2	1-2	14 (150)
Oficina NOTAM (24 horas)			
grande	5-6	3	28-37 (300-400)
pequeña	4	1	14 (150)
Dependencia AIS de aeródromo/heliuerto			
aeropuerto principal (24 horas)	5-6	5-6	28+ (300+)
aeropuerto (horas limitadas)	2 +	2 +	14 (150)

Instalaciones y equipo mínimos

3.3.4 Como mínimo deberían proporcionarse en la sede AIS y en cada una de las NOF y dependencias AIS de aeródromo/heliuerto las siguientes instalaciones y equipo además del mobiliario y artículos de oficina básicos:

Sede AIS

- computadoras personales (PC) para cada puesto, impresora y conexión con Internet
- equipo de fotocopidora
- terminal de teleimpresora (conexión AFS/AFTN)
- teléfonos
- equipo para telefax
- reloj.

NOF y dependencia AIS de aeródromo/helipuerto

- mesa adecuada/espacio para procesamiento de la información
- sistemas adecuados para llenar y tener un índice de tarjetas
- servicio completo de teleimpresora (recibir y transmitir) enlazados con el AFS
- terminal de PC/computadora, impresora, conexión con Internet y teleimpresora (de ser necesaria)
- fotocopidora para la producción de boletines de información previa al vuelo
- teléfono
- equipo de telefax
- un reloj fiable, y para la NOF, un reloj de marcación del tiempo, mostrándose en ambos la hora UTC y, de ser apropiado, un segundo reloj con la hora local
- cartas y documentos de referencia requeridos para consulta y para la exposición previa al vuelo.

3.4 ARREGLOS PARA EL INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA CON OTROS ESTADOS

[3.1.5, 3.3.1, 3.3.4, 3.3.5]

3.4.1 El Anexo 15 exige que el AIS del Estado proporcione con prontitud a los AIS de otros Estados contratantes toda la información aeronáutica que requieran.

3.4.2 Se requiere que cada Estado designe una oficina u oficinas a las que han de dirigirse todos los elementos de la documentación integrada de información aeronáutica que tengan su origen en otros Estados. Esto debe publicarse en la parte GEN (GEN 3.1) de la publicación de información aeronáutica (AIP) del Estado. Tales oficinas deben tener la autoridad y estar equipadas para atender a solicitudes de información de otros Estados. Debe disponerse gratis, a solicitud, de un ejemplar de todos los elementos de la documentación integrada de información aeronáutica en forma impresa, electrónica, o ambas, para los AIS de otros Estados contratantes. Es habitualmente suficiente ponerse directamente en contacto con el AIS de otro Estado para los arreglos relativos a los ejemplares necesarios de la AIP, enmiendas de AIP y suplementos, circulares de información aeronáutica (AIC), listas de verificación y listas de NOTAM válidos y a su incorporación a su lista de distribución de NOTAM.

3.4.3 En general, la finalidad debería ser la de:

- a) establecer los niveles y fuentes a partir de los cuales puede reunirse fiablemente la información;
- b) asegurarse de que la información nueva o modificada se pone prontamente a disposición de las sedes AIS para procesamiento y distribución, prestándose particular atención a los requisitos del sistema AIRAC de notificación anticipada; y
- c) asegurar la exactitud de los datos en bruto notificados al AIS así como la notificación inmediata de errores u omisiones en la información aeronáutica publicada.

Designación de canales

3.4.4 En los arreglos con otros Estados debería preverse el uso de un solo canal para la circulación de toda la información requerida. Esto debería incluir, por ejemplo, los datos topográficos necesarios para la preparación de cartas aeronáuticas. Sin embargo, los elementos de la documentación integrada de información aeronáutica entregados a suscriptores extranjeros deberían enviarse directamente a la dirección del abonado. Se intercambian los NOTAM entre oficinas NOTAM por conducto del AFS.

Conservación de los canales

3.4.5 Siempre que sea posible debería continuar el intercambio de información aeronáutica incluso cuando dos Estados se encuentren temporalmente en situación de una desavenencia diplomática. Debe tenerse en cuenta que se requiere la información no solamente para las líneas aéreas nacionales de los respectivos Estados sino también para los

explotadores internacionales que vuelan por rutas que conectan los Estados. Con toda probabilidad, estos explotadores, no forman parte de la desavenencia y no hay ninguna justificación para castigarlos denegándoles la información esencial para la seguridad de sus operaciones. En tales casos, el AIS debería considerarse del mismo modo que los servicios meteorológicos o los de la Organización Mundial de la Salud y el mantenimiento de los canales existentes de comunicaciones debería estar protegido, teniéndose en cuenta las obligaciones internacionales.

Fuentes de alternativa

3.4.6 Cuando se requiera información de Estados que todavía no han publicado su AIP, es necesario encontrar una fuente de información de alternativa. Puede lograrse mucho mediante el uso inteligente de NOTAM, si se publican. Si la administración de aviación civil no publica nada, puede frecuentemente obtenerse información útil de textos o manuales militares producidos por organismos privados de servicios aeronáuticos o por las líneas aéreas. Sin embargo, debe tenerse en cuenta que tal información puede frecuentemente ser breve y estar meramente destinada a determinados tipos de operaciones. Además, es probable que en tal información se incluya poco o nada relacionado con formalidades y procedimientos asociados al tráfico internacional y, por consiguiente, deben ser considerada con precaución.

3.5 REGISTRO, ARCHIVO Y DISTRIBUCIÓN DE LA INFORMACIÓN

Generalidades

3.5.1 Los requisitos esenciales son que los textos entrantes y salientes puedan identificarse fácilmente mediante su número de serie y la fecha y que la información suplementaria pueda de modo análogo verificarse y, de ser necesario, ser autenticada.

3.5.2 Los datos en bruto recopilados dentro de un Estado para su publicación en la AIP o en un suplemento AIP deberían presentarse en orden cronológico en archivos adecuados, junto con un registro de las medidas adoptadas y una copia de la publicación. Probablemente se comprobará que es necesario proporcionar un fichero independiente para cada tema, parte, sección o subsección de la AIP y, dependiendo del volumen de información tramitada y de la organización empleada, pueden también ser útiles archivos duplicados de las "políticas". La información efímera puede archivararse del mismo modo pero en el caso de información a corto plazo, tal como condiciones de estar fuera de servicio, para su

distribución mediante NOTAM, puede también considerarse ser adecuado y más conveniente un sistema con índice de tarjetas. Es aconsejable tener una tarjeta por separado para cada instalación o aeródromo/heliporto (véase la Figura 3-3). El período de conservación de toda la información nacional, incluso cuando es anticuada, debe ser determinado por la autoridad competente de cada Estado teniendo en cuenta la planificación posible o su valor como antecedente.

Listas de distribución

3.5.3 Normalmente, la sede del AIS es responsable de la distribución de información pertinente a todas las dependencias AIS de aeródromo/heliporto para que puedan mantener y tener a su disposición información actualizada. Puede que no sea tan difícil como parece a primera vista resolver los problemas administrativos asociados a la distribución selectiva necesaria de la información entrante, especialmente de los NOTAM. La solución más sencilla es adoptar un sistema de lista para su distribución a múltiples destinatarios. Algunos de los textos entrantes serán comunes para todas las dependencias AIS de aeródromo/heliporto. Todos estos textos deberían asignarse a la lista 1. Otros rubros serán comunes para la mayoría de los aeródromos/heliportos y se asignarán a la lista 2. Los textos comunes para subgrupos de aeródromos/heliportos deberían ser asignados a listas subsiguientes hasta que se haya tenido en cuenta toda la información entrante. Seguidamente, cuando se reciban textos será meramente necesario determinar con qué lista están relacionados y volverlos a distribuir de conformidad con esa lista de direcciones.

NOTAM de otros Estados

3.5.4 Los NOTAM recibidos de otras NOF deberían anotarse en un cuaderno de señales tan pronto como se reciban. En este cuaderno debería anotarse lo siguiente:

- a) Estado de origen;
- b) indicador de originador;
- c) serie y número;
- d) hora de recepción;
- e) hora de distribución; y
- f) direcciones a las que ha de enviarse.

3.5.5 Estas entradas representan lo mínimo necesario para el funcionamiento con éxito y para la investigación de quejas por haberse recibido tarde o por no haberse recibido.

Después de que se haya procesado un NOTAM estos deben archivar. El ejemplar nuevamente distribuido puede adjuntarse al original. La presentación debería realizarse por el Estado y, cuando hay un elevado volumen de tráfico de un Estado particular, puede ser aconsejable subdividir de nuevo los NOTAM presentándolos en relación con instalaciones o temas dentro de ese Estado. De ser apropiado, deberían utilizarse los NOTAM para anotar la AIP pertinente. En esta anotación deberían incluirse la serie, número y fecha del NOTAM.

3.5.6 El sistema propuesto en 3.5.4 y 3.5.5 requiere de algún modo bastante tiempo y solamente puede ser adaptable a una gran organización en la que la clasificación amplia de los NOTAM entrantes puede realizarse antes de su nueva distribución. Para una dependencia de menor magnitud pudiera ser suficiente lo siguiente:

- a) En la estación de comunicaciones que presta servicio a la NOF, debería marcarse la hora de llegada de cada mensaje inmediatamente después de recibido. Después de la retransmisión en la estación de comunicaciones, debería marcarse de nuevo la hora en un ejemplar del mensaje.
- b) Cada mensaje entrante en el que se incluya la palabra "NOTAM" al principio del texto debería seguidamente transmitirse inmediatamente al operador de teleimpresora en la estación de comunicaciones de la NOF, dependencias AIS de aeródromo/helipuerto, explotadores de aeronaves, etc., mediante teleimpresora o télex, utilizándose retransmisión en cinta y sin cambiar la sección de dirección del NOTAM. Debería tener lugar alguna clasificación puesto que todos los NOTAM se transmiten a la NOF. La NOF pudiera delegar la responsabilidades de clasificación a la estación de comunicaciones que le presta servicio o a una determinada dependencia AIS de aeródromo/helipuerto. Puesto que el mensaje se retransmite por cinta magnética en todo su camino desde la estación originadora hasta la NOF, las dependencias AIS de aeródromo/helipuerto, los explotadores de aeronaves, etc., se elimina la fuente de errores durante la transmisión. En la NOF y en todas las dependencias AIS de aeródromo/helipuerto debería marcarse la hora de recepción de todos los mensajes.
- c) Si se ha perdido un número de NOTAM, o si el NOTAM es ilegible o requiere alguna explicación, deben adoptarse las medidas necesarias en la NOF para corregir la pérdida o la incongruencia y el resultado o la medida debería automáticamente transmitirse a todos los interesados. Si una dependencia AIS requiere una explicación, la NOF pudiera responder o pudiera ser necesario que pida información al originador.
- d) En la NOF y en las dependencias AIS de aeródromo/helipuerto, deberían presentarse los NOTAM en carpetas sencillas, una para cada oficina NOTAM remitente y el contenido debería subdividirse en las secciones convenientes (en consonancia con la subdivisión de la información incluida en los boletines de información previa al vuelo). En cada carpeta debería haber una lista de verificación en la que se incluyan solamente la serie y número de cada NOTAM y la sección en la carpeta en la que se encuentra el mensaje. A partir de esa lista de verificación será fácil determinar si se ha perdido un NOTAM. Al cancelarse, debería tacharse el número y el NOTAM debería suprimirse de la carpeta. Por lo tanto, en la lista se indicarán solamente los números de NOTAM válidos y en las carpetas se incluirán solamente los NOTAM válidos.

Convalidación y verificación de los NOTAM entrantes

3.5.7 Es imperativo que se verifiquen todos los NOTAM entrantes puesto que es posible que se modifiquen las cifras o grupos o estén accidentalmente corrompidos durante la transmisión. Cuando se reciba un NOTAM que esté, por ejemplo, relacionado con una pista en un aeródromo/helipuerto extranjero, debería realizarse una verificación por comparación con la AIP del Estado proveedor para asegurar que el NOTAM está en consonancia con la información publicada antes de que se distribuya de nuevo. Tal NOTAM también debería ser objeto de verificación después de la transmisión para asegurarse de que no ocurren errores similares durante el proceso. (Véase también el Capítulo 6.)

Enmiendas AIP, suplementos AIP y circulares de información aeronáutica de otros Estados

3.5.8 La sede AIS debería conservar un registro de todas las enmiendas AIP, suplementos AIP y AIC y un registro de solicitudes relativas a textos que se hayan perdido que procedan de la sede AIS. Deberían anotarse los suplementos AIP y las AIC en un registro en el que se indique, según corresponda:

- a) Estado de origen;
- b) número de serie y año;
- c) series (de haberlas);
- d) fecha de recepción;

- e) direcciones a las que ha de remitirse; y
- f) fecha del despacho.

3.5.9 Después de que se hayan anotado, deberían presentarse por el Estado en series o secuencialmente. Los suplementos AIP y las AIC cancelados deberían tacharse del registro y retirarse de la carpeta. En el registro deberían indicarse las iniciales del oficial autorizado a realizar la entrada o la supresión, junto con la fecha en la que se adoptó tal medida. Para las entradas y supresiones pueden utilizarse colores contrastantes. Deberían anotarse las enmiendas AIP para indicar:

- a) Estado de origen;
- b) número y fecha;
- c) fecha de recepción;
- d) direcciones a las que ha de remitirse; y
- e) fecha del despacho.

3.6 TEXTOS BÁSICOS DE REFERENCIA (PUBLICACIONES DE LA OACI Y DE OTRAS ORGANIZACIONES INTERNACIONALES)

Publicaciones OACI

3.6.1 Puesto que las normas, reglamentación, procedimientos y características de las instalaciones y servicios nacionales se basan en los textos normativos y de orientación de la OACI, es aconsejable conservar algunos documentos de la OACI para fines de referencia tanto en las sedes AIS como en las dependencias AIS de aeródromo y de helipuerto.

3.6.2 Se requieren como mínimo los anexos relacionados con el suministro de instalaciones o servicios, junto con cualesquiera otros procedimientos conexos para los servicios de navegación aérea.

Normas y métodos recomendados

- Anexo 2 — *Reglamento del aire*
- Anexo 3 — *Servicio meteorológico para la navegación aérea internacional*
- Anexo 4 — *Cartas aeronáuticas*
- Anexo 5 — *Unidades de medida que se emplearán en las operaciones aéreas y terrestres*
- Anexo 6 — *Operación de aeronaves*
 - Parte I — *Transporte aéreo comercial internacional — Aviones*

- Parte II — *Aviación general internacional — Aviones*
- Parte III — *Operaciones internacionales — Helicópteros*
- Anexo 7 — *Marcas de nacionalidad y de matrícula de las aeronaves*
- Anexo 9 — *Facilitación*
- Anexo 10 — *Telecomunicaciones aeronáuticas —*
 - Volumen I — *Radioayudas para la navegación*
 - Volumen II — *Procedimientos de comunicaciones, incluso los que tienen categoría de PANS*
 - Volumen III — *Parte I — Sistemas de comunicaciones de datos digitales*
- Anexo 11 — *Servicios de tránsito aéreo*
- Anexo 12 — *Búsqueda y salvamento*
- Anexo 14 — *Aeródromos*
 - Volumen I — *Diseño y operaciones de aeródromos*
 - Volumen II — *Helipuertos*
- Anexo 15 — *Servicios de información aeronáutica*
- Anexo 16 — *Protección del medio ambiente*
 - Volumen I — *Ruido de las aeronaves*
 - Volumen II — *Emisiones de los motores de las aeronaves*
- Anexo 17 — *Seguridad*
- Anexo 18 — *Transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea*

Procedimientos para los servicios de navegación aérea

- Doc 4444 — *Gestión del tránsito aéreo (PANS-ATM)*
- Doc 7030 — *Procedimientos suplementarios regionales (SUPPS)*
- Doc 8168 — *Operación de aeronaves (PANS-OPS)*
 - Volumen I — *Procedimientos de vuelo*
 - Volumen II — *Construcción de procedimientos de vuelo visual y por instrumentos*
- Doc 8400 — *Abreviaturas y códigos de la OACI (PANS-ABC)*

Designadores e indicadores

- Doc 7910 — *Indicadores de lugar*
- Doc 8585 — *Designadores de empresas explotadoras de aeronaves, de entidades oficiales y de servicios aeronáuticos*
- Doc 8643 — *Designadores de tipos de aeronave*

Manuales

- Doc 8126 — *Manual para los servicios de información aeronáutica*
- Doc 8697 — *Manual de cartas aeronáuticas*

Doc 8896 — *Manual de métodos meteorológicos aeronáuticos*

Doc 9674 — *Manual del sistema geodésico mundial — 1984 (WGS-84)*

3.6.3 Además, se dispone en la OACI de varios documentos sobre instalaciones y servicios de cobertura mundial y publicaciones de navegación aérea para cada región de la OACI. Los últimos proporcionan información útil sobre las principales instalaciones previstas para la navegación aérea internacional y se presenta un cuadro general de las instalaciones que requieren la coordinación entre Estados, tales como las redes radiotelefónicas de alta frecuencia.

Documentos sobre instalaciones y servicios

Doc 7100 — *Manual de tarifas de aeropuertos y de servicios de navegación aérea*

Doc 7101 — *Catálogo de cartas aeronáuticas*

Doc 7383 — *Servicios de información aeronáutica suministrados por los Estados*

Planes de navegación aérea — Publicaciones

Doc 7474 — *Región África-Océano Índico*

Doc 7754 — *Región Europa*

Doc 8733 — *Regiones del Caribe y de Sudamérica*

Doc 8755 — *Regiones del Atlántico septentrional, América del Norte y del Pacífico*

Doc 9634 — *Región del Atlántico septentrional*

Doc 9635 — *Documento sobre las instalaciones y servicios (FASID) — Región del Atlántico septentrional*

Doc 9673 — *Regiones del Asia y del Pacífico*

Doc 9708 — *Región de Oriente Medio*

Otras publicaciones

3.6.4 En otras publicaciones de organizaciones internacionales relacionadas con algunos aspectos de la aviación se proporcionan también textos útiles de referencia, p. ej.:

Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA)/ International Aeradio Limited (IAL)

Manual de distancias en vuelo IATA/IAL

Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT)

Lista de estaciones de radiodifusión que funcionan en las bandas de frecuencia por debajo de 5950 kHz

Lista de estaciones del servicio de radiodeterminación y especial (Lista VI UIT)

Reglamento de radiocomunicaciones

Reglamento telegráfico

Organización Meteorológica Mundial (OMM)

Notificación meteorológica — OMM — núm. 9. TP.4

Volumen A — Estaciones de observación

Volumen C — Transmisión

Manual de claves

Volumen I.1 — Claves internacionales

*Parte A — Claves alfanuméricas — OMM
núm. 306*

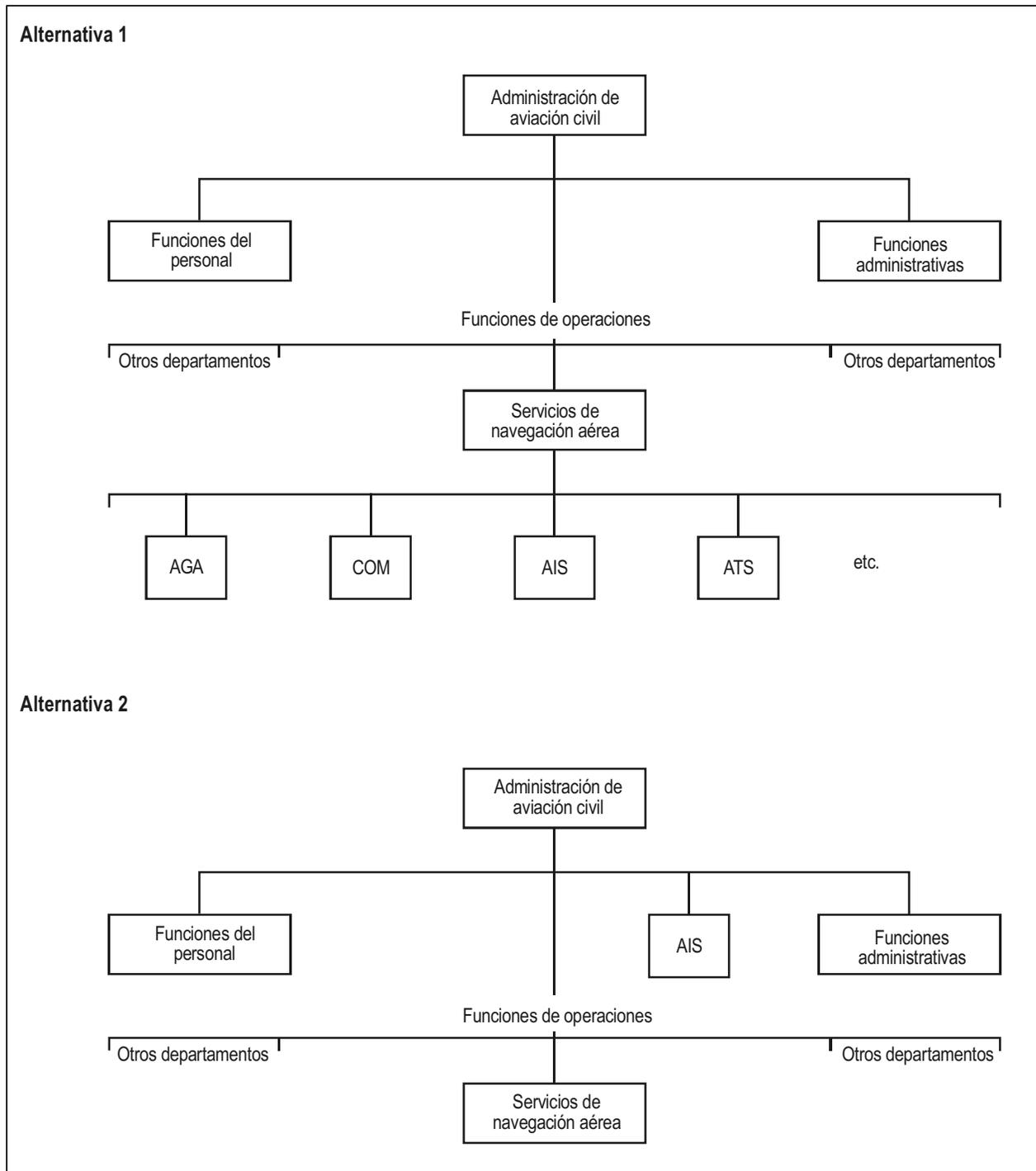


Figura 3-1. Emplazamiento del AIS dentro de la administración de aviación

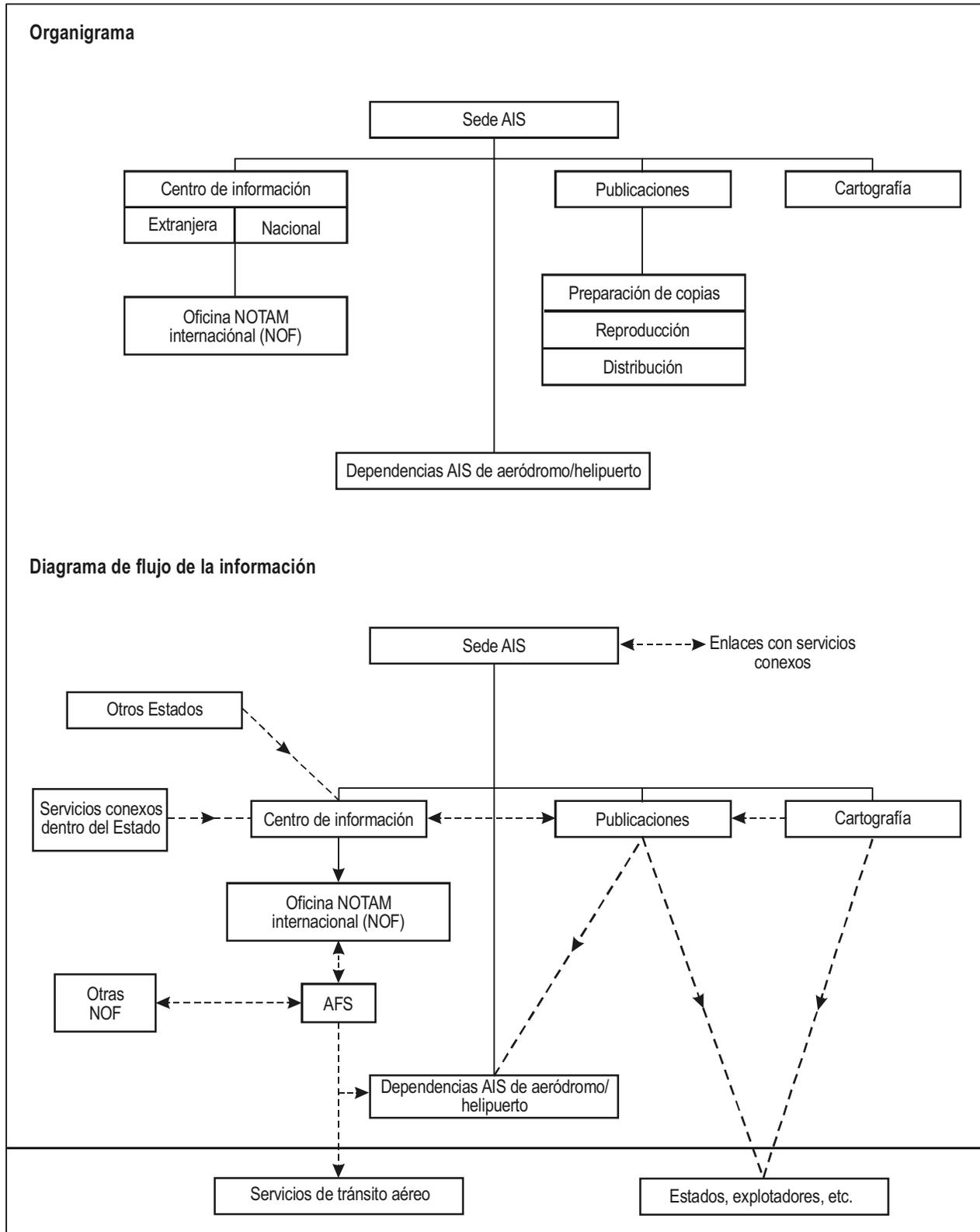


Figura 3-2. Organigrama y diagrama de flujo de la información

<i>Nombre de la instalación o aeródromo/helipuerto</i>				
<i>Número de NOTAM</i>	<i>Fecha</i>	<i>Texto del NOTAM</i>	<i>Cancelado (C)/Remplazado (R)</i>	
			<i>Número de NOTAM</i>	<i>Fecha</i>
A0121/03	030602	Luces de aproximación RWY 27 U/S	C A0123/03	030603
A0130/03	030607	Radar de movimiento en la superficie en ensayos		

Figura 3-3. Muestra de tarjeta de índice para registro de información NOTAM efímera

Capítulo 4

DOCUMENTACIÓN INTEGRADA DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA

4.1 GENERALIDADES

[3.1.7, 3.6.1]

4.1.1 Se publican los textos que han de proporcionarse a los Estados e intercambiarse entre los mismos como documentación integrada de información aeronáutica [es decir, la publicación de información aeronáutica (AIP), incluidos el servicio de enmiendas, suplementos AIP, NOTAM, boletines de información previa al vuelo (PIB), Circulares de información aeronáutica (AIC), listas de verificación y listas de NOTAM válidos]. Se describen a continuación y se ilustran en la Figura 4-1 los elementos de la documentación integrada de información aeronáutica.

4.1.2 Mientras los diversos elementos de la documentación integrada de información aeronáutica se emplean en la distribución de información aeronáutica, en el Anexo 15 se presentan criterios concretos para el uso de cada elemento. Estos criterios están relacionados con la duración de la “vida en estante” de la información, la amplitud de los cambios de la información vigente y el aviso anticipado de la información. En la Figura 4-2 se presenta orientación sobre la tramitación de los diversos tipos de información.

4.1.3 Cada elemento de la documentación integrada de información aeronáutica para distribución internacional debe incluir el texto en inglés de aquellas partes que se expresan en lenguaje ordinario.

4.2 ELEMENTOS DE LA DOCUMENTACIÓN INTEGRADA DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA

Publicación de información aeronáutica (AIP)

[3.1, 4.1 y Apéndice 1]

4.2.1 Varios tipos de la información que tramita un AIS no son objeto de cambios frecuentes y pueden proporcionarse de forma óptima como manual. Entre estos se incluye

información tal como la de las características físicas de un aeródromo y de las instalaciones conexas, los tipos y lugar de las ayudas para la navegación a lo largo de aerovías, la gestión del tránsito aéreo, los servicios de comunicaciones y meteorológicos proporcionados y los procedimientos básicos asociados a esas instalaciones y servicios. El Capítulo 3 del Anexo 15 insta a la publicación de tal manual, conocido como Publicación de información aeronáutica, a título de elemento básico de la documentación integrada de información aeronáutica. Los tipos de información que han de incluirse en el manual se especifican en el Capítulo 4 y en el Apéndice 1 del Anexo 15. (Véase también el Capítulo 5 del presente manual.)

Enmiendas AIP

[4.3]

4.2.2 Se expiden enmiendas AIP siempre que haya nueva información que exija un cambio permanente o una adición a la información que ya figura en la AIP.

Suplementos AIP

[4.4]

4.2.3 Se publican y distribuyen como suplementos AIP las modificaciones temporales de larga duración (de tres meses o más) o las modificaciones que requieran la expedición de textos amplios o gráficos que afectan al contenido de una AIP.

NOTAM

[3.1, 4.2, 5.1, 5.2]

4.2.4 Algunos tipos de información que tratan de modificaciones de las instalaciones y servicios son de carácter temporal o de corta duración. Además, la notificación de modificaciones importantes para las operaciones de índole temporal o permanente requiere a veces un aviso temprano. Por ejemplo, las construcciones en un aeródromo pueden exigir el cierre de una pista, o puede retirarse una radioayuda

para la navegación del servicio para modificación o mantenimiento de 24 a 48 horas, o puede retirarse de modo permanente del servicio una ayuda visual. Se expide tal información en forma de un aviso conocido como "NOTAM" y se distribuye por el servicio fijo aeronáutico (AFS). En el Capítulo 5 del Anexo 15 se especifican los tipos de información que han de distribuirse como NOTAM. (Véase también el Capítulo 6 del presente manual.)

Circulares de información aeronáutica (AIC)

[7.1, 7.2]

4.2.5 Para prever la posible necesidad de distribuir información que no reúne condiciones para incluirla en la AIP o en un NOTAM, se incluyen en el Anexo 15 las especificaciones relativas a circulares de información aeronáutica (AIC). Estas se extienden a cuestiones tales como la notificación anticipada a largo plazo de importantes cambios en procedimientos o instalaciones, la información de índole explicativa o de asesoramiento, o la información relativa a cuestiones administrativas. (Véase también el Capítulo 7 del presente manual.)

Boletines de información previa al vuelo (PIB)

[Capítulo 8]

4.2.6 Los boletines de información previa al vuelo incluyen los datos sobre la situación de las instalaciones y servicios que han sido extraídos de los NOTAM vigentes y que se ponen a disposición de las tripulaciones de vuelo. (Véase también el Capítulo 8 del presente manual.)

Listas de verificación y listas de NOTAM válidos

[5.2.8.3]

4.2.7 Deben expedirse periódicamente por conducto del AFS (por lo menos cada mes) las listas de verificación de los NOTAM válidos. Además, las listas de verificación deben incluir las últimas enmiendas de la AIP, suplementos AIP y, por lo menos, las AIC de distribución internacional. Además, debe entregarse a todos los destinatarios de la documentación integrada de información aeronáutica una lista mensual impresa en lenguaje claro de los NOTAM válidos, incluidas referencias a las últimas enmiendas AIP, AIC expedidas y listas de verificación de suplementos AIP. (Véase también el Capítulo 6 del presente manual.)

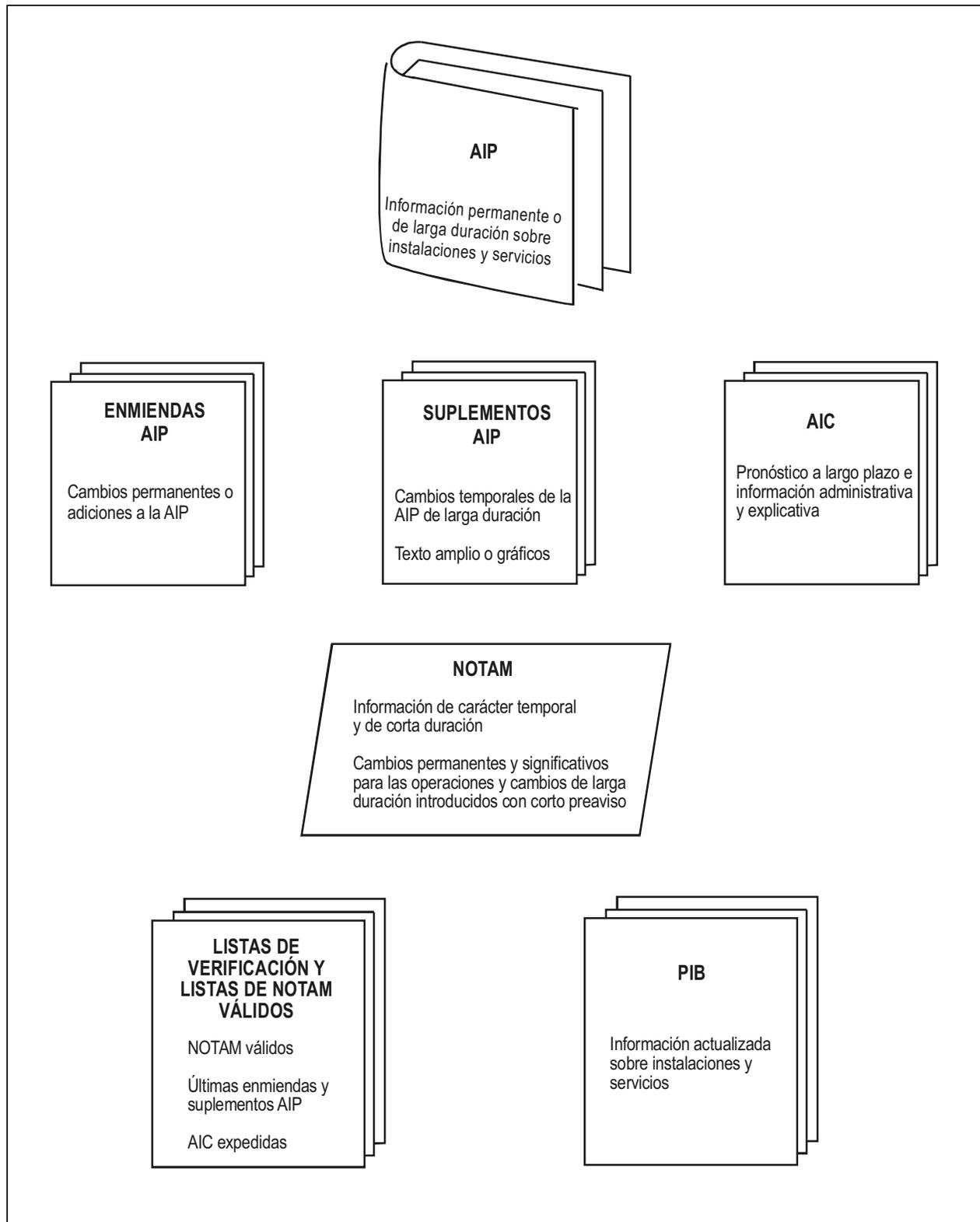
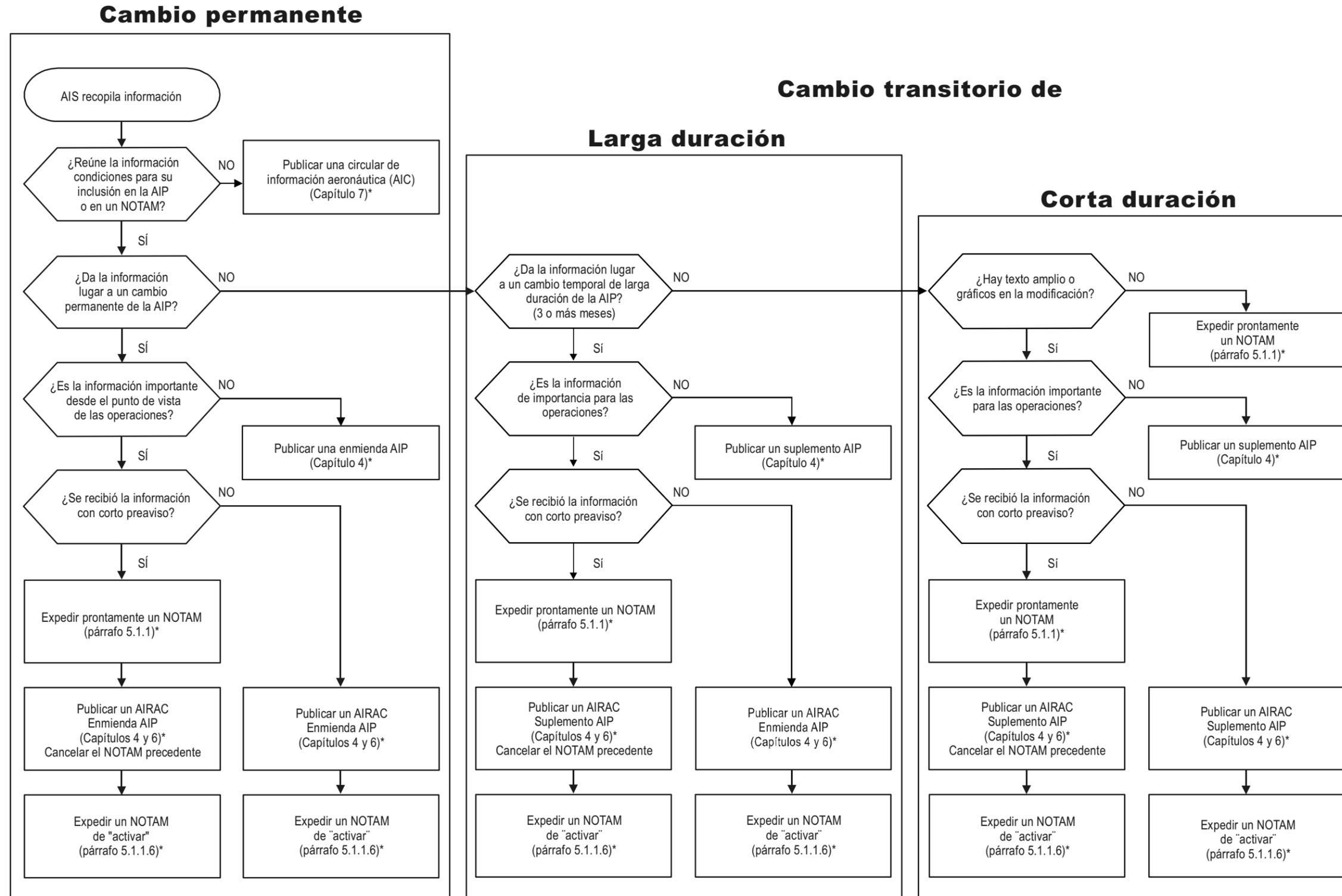


Figura 4-1. Documentación integrada de información aeronáutica



* Véase Anexo 15 — Servicios de información aeronáutica

Figura 4-2. Tramitación de tipos de información de carácter permanente y de carácter temporal

Capítulo 5

PUBLICACIÓN DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA (AIP)

5.1 INTRODUCCIÓN

[4.1, 4.2]

5.1.1 La AIP es el elemento básico de la documentación integrada de información aeronáutica. Incluye información aeronáutica de carácter permanente y modificaciones temporales de larga duración de esta información. Es tarea de cada AIS proporcionar un documento completo para mantenerlo actualizado y para que sea de fácil utilización.

5.1.2 El contenido de una AIP está reglamentado por los párrafos 4.1, 4.2 y Apéndice 1 del Anexo 15, con el complemento de la orientación que figura en este manual acerca de la forma óptima de satisfacer los requisitos. Teniendo en cuenta el uso creciente de la automatización en el AIS, se organizó la información que figura en la AIP de tal modo que se prestara a la automatización, tanto para la producción de la AIP “impresa” como para la creación de una base de datos de la que pueda retirarse esa información. Además, se evitó una duplicación de la información. Con la amplitud posible se ha concebido también la AIP de forma que sea fácil consultarla en vuelo.

5.1.3 En la AIP debe incluirse información concisa y vigente relacionada con los siguientes títulos de temas que figuran en el Anexo 15, Apéndice 1. Esto facilita localizar la información bajo un título concreto y el almacenamiento y retiro de la información por conducto de procesamiento automatizado. Si no se proporcionan instalaciones ni servicios o no se dispone de información para ser publicada respecto a una de las categorías de información especificadas en el Anexo 15, Apéndice 1, debe indicarse las circunstancias a las que se aplica (p. ej., “NIL” o “no AVBL”).

5.1.4 La estructura básica y las referencias deben ser comunes para todas las AIP, pero al mismo tiempo deben satisfacerse los requisitos concretos de cada Estado respecto a la cantidad y a la índole de la información que haya de incluirse. Cada uno de los números especificados de referencia “obligatoria” de una sección o subsección deben estar relacionados con el mismo tema en cada AIP, excepto que pudiera indicarse como “no aplicable” en algunos casos y tener mayor o menor cantidad de información en otros casos.

El suministro de referencias facultativas adicionales lo decide cada Estado de forma que pueda añadir tipos de información propios de sus circunstancias.

5.2 CONTENIDO Y FORMATO

[3.1.7, 4.1, 4.2 y Apéndice 1]

5.2.1 La AIP debe ser autónoma e incluir un índice. Debe publicarse en un formato de hojas sueltas a no ser que la publicación completa se expida a intervalos frecuentes.

5.2.2 La AIP se subdivide en tres partes:

PARTE 1 — GENERAL (GEN), que consta de cinco secciones, con información de carácter administrativo y explicativo que no sea de tal importancia o cuyo significado obliguen a la expedición de un NOTAM;

PARTE 2 — EN RUTA (ENR), que consta de siete secciones con información relativa al espacio aéreo y a su utilización; y

PARTE 3 — AERÓDROMOS (AD), que consta de cuatro secciones, con información relativa a los aeródromos/helipuertos y a su utilización.

5.2.3 Muchos Estados podrán publicar la AIP en un volumen. Si esto no es práctico y la AIP se publica y se pone a disposición en más de un volumen, en cada uno de los volúmenes debe incluirse un servicio independiente de enmiendas y de suplementos, y en cada volumen deben incluirse las siguientes secciones independientes:

- Prefacio
- Registro de enmiendas AIP
- Registro de los suplementos AIP
- Lista de verificación de páginas de la AIP
- Lista de enmiendas vigentes incorporadas a mano.

5.2.4 Cuando se publique la AIP en un volumen, las subsecciones anteriormente mencionadas figuran solamente en

la Parte 1 — GEN y debe incluirse la anotación “no aplicable” en cada una de estas subsecciones para las Partes 2 y 3.

5.2.5 Cuando se publica una AIP en dos o más volúmenes, en cada volumen debería indicarse que en los otros volúmenes puede consultarse información adicional.

5.2.6 Cuando tengan que incluirse un pequeño número de cartas aeronáuticas y el tamaño no sea superior a 210 mm × 297 mm o sea posible doblarlas para que tengan estas dimensiones, deberían incluirse en la AIP. Si, por otro lado, es elevado el número de las cartas o son objeto de frecuentes enmiendas, pudiera ser conveniente colocarlas en un volumen por separado con un servicio de suscripción también por separado.

5.2.7 El Estado que expide y la autoridad que publica la AIP deben indicarse claramente en la portada. Cuando dos o más Estados publican en común una AIP, esto debe indicarse claramente tanto en la portada como en el índice.

5.2.8 Debe indicarse la fecha de cada AIP. En el caso de que la AIP se expida en formato de hojas sueltas, debe indicarse la fecha en cada página. La fecha, constituida por el día, mes (nombre) y año, debe ser la fecha de publicación o la fecha de entrada en vigor (AIRAC) de la información.

5.3 MODELO DE AIP Y NOTAS EXPLICATIVAS

5.3.1 Se proporciona un modelo de AIP al final de este manual (páginas celestes). Se incluye un ejemplo de las páginas, tablas y cartas AIP indicándose el formato y la estructura **requeridos**, subdivisión y clasificación. Las notas explicativas asociadas a cada parte del modelo de AIP, presentado en el apéndice de este capítulo, proporcionan orientación sobre la información facultativa por incluir y, de ser apropiado, acerca de su presentación.

5.3.2 El formato y la distribución de una AIP deben conformarse lo más posible a lo indicado en el modelo de AIP. Además de asegurarse la uniformidad de presentación deseada, tal medida aligerará la carga de trabajo de las dependencias que tramitan un número elevado de AIP y en general hará más fácil y más rápido para los usuarios la tarea de localizar determinada información.

5.3.3 Es necesario prestar especial atención al aplicar el sistema de referencias indicado en el modelo de AIP a fin de facilitar la introducción del recibo electrónico de la información AIP.

5.3.4 Los títulos utilizados en el modelo de AIP son una orientación acerca de la disposición y ubicación de la información. Sin embargo, cuando se haya concebido una AIP o un volumen de una AIP concretamente para facilitar el uso operacional en vuelo, el formato y la disposición pueden variar a condición de que se incluya un índice adecuado.

5.4 RECOPIACIÓN Y EDICIÓN

[3.2.1, 3.6.1, 4.2.1.1]

5.4.1 No puede exagerarse la importancia de prestar gran atención a la recopilación de una AIP. Antes de todo, la información debería verificarse cuidadosamente para asegurarse de que es auténtica. Seguidamente, debería editarse y presentarse de la forma más sencilla posible, tanto para que la cantidad y los textos en las AIP se restrinjan a lo necesario para lograr su finalidad como para que los que no estén plenamente familiarizados con el lenguaje utilizado comprendan e interpreten la información. En la AIP no debe duplicarse la información de otras partes de la misma ni la de otras fuentes. Cuando la información se considere dudosa debe asignarse un nivel de fiabilidad a la misma y esto debe indicarse claramente.

Idiomas

5.4.2 En la AIP debe incluirse el texto en inglés de aquellas partes que se expresan en lenguaje claro ordinario. Se reconoce obviamente la necesidad de utilizar idiomas locales. Si se emprende la publicación en más de un idioma, es habitualmente más económico publicar una edición bilingüe o bien trilingüe en lugar de una edición independiente para cada idioma. Ello ayuda a evitar que el texto pueda erróneamente interpretarse pues existe la posibilidad de comparar dos idiomas. Esto es particularmente cierto cuando el Estado que publica no es angloparlante y la traducción al inglés pudiera no ser perfecta.

Repercusiones del diseño

5.4.3 Aunque la preparación de una AIP se conformará en general a las prácticas establecidas para la mayoría de las publicaciones en hojas sueltas, hay algunas prácticas peculiares de una publicación aeronáutica de este tipo, que deberían tenerse en cuenta:

- a) imprimir en ambos lados de cada hoja;
- b) no utilizar una hoja solamente para la página de carátula de una sección — sino incluir también en la misma página cualesquiera textos de introducción;

- c) utilizar con poca frecuencia hojas para separación, es decir, emplearlas solamente cuando las partes de la AIP están constituidas por un número significativo de páginas;
 - d) puesto que la mayoría de las páginas serán sustituidas con bastante frecuencia, no ha de utilizarse papel de gran calidad;
 - e) puesto que la rapidez es más importante que la calidad de la reproducción, no han de emplearse métodos de impresión que impidan la rapidez;
 - f) al incluir datos en tablas, prevéase el espacio requerido para poder añadir textos en el futuro, sin tener que volver a imprimir o sustituir una serie de páginas;
 - g) selecciónese una encuadernación que sea duradera, fácil de utilizar en un pupitre y que permita insertar hojas sustitutivas sin dificultad.
- b) Al presentar listas de lugares, la ciudad o población debería ir con mayúsculas seguidas, cuando la instalación sea un aeródromo o helipuerto o esté situada en un aeródromo o helipuerto, por un trazo oblicuo y el nombre del aeródromo/helipuerto en mayúsculas pequeñas o en minúsculas. A no ser que se indique de otro modo, la lista debería presentarse en orden alfabético.
 - c) El deletreo de nombres de lugar debe conformarse al uso local, con una transliteración, de ser necesaria, al alfabeto romano (véase el Anexo 15, Capítulo 3, 3.6.2). Debería utilizarse un solo sistema de traducción a cualquier idioma en la transferencia de nombres, ya sea a partir de ideogramas, del alfabeto romano, de escritura silábica o no romana y el objetivo debería ser que se deformen lo menos posible los nombres en cada deletreo o pronunciación. Este sistema debería invariablemente basarse en el sistema normalizado (cuando se haya adoptado a nivel internacional) para la romanización de los nombres geográficos en un Estado. Puesto que los acentos y signos diacríticos que acompañan a las letras del alfabeto romano de muchos idiomas constituyen una parte integral del deletreo en estos idiomas, por cuanto con ellos se expresan características esenciales tales como el acento tónico, la longitud y grado de apertura de las vocales y otros aspectos significativos de pronunciación y significado, todos los nombres geográficos escritos oficialmente en estos alfabetos por los Estados de que se trate, deberían mantenerse, en el uso internacional, sin modificaciones y conservar sus marcas distintivas, incluso cuando se escriban en mayúsculas.

5.5 PRESENTACIÓN DE LA INFORMACIÓN

5.5.1 Debería adoptarse un sistema de numeración de páginas que se preste a añadir o suprimir algunas. En el número de la página debería incluirse:

- una identificación de la parte de la AIP;
- la sección; y
- la subsección, de ser aplicable;

por lo que se crea un conjunto separado de números para cada tema (p. ej., GEN 2.1-3, ENR 4.1-1 o AD 2.2-3). Se ha utilizado este sistema en el modelo de AIP y debería seguirse lo más posible, reservándose la numeración, según se indica, para páginas que incluyan la información y tablas conexas. Cualquier laguna en la secuencia de las páginas debería constar en la lista de verificación de las páginas, figurar en la página GEN 0.4-1 (o ENR 0.4-1 y AD 0.4-1 si la AIP se publica en tres volúmenes por separado). Debería indicarse la paginación de los mapas y cartas del mismo modo que para otros textos.

5.5.2 Hay varias prácticas comunes para presentar la información que ha sido omitida de las notas explicativas asociadas a cada tema, es decir:

- a) Deberían utilizarse siempre que sea posible abreviaturas OACI puesto que esto ayudará a reducir la cantidad de páginas impresas y facilitará el uso del documento por parte de aquellos que no estén familiarizados con el idioma inglés.

- d) En la indicación de las coordenadas geográficas de un lugar:
 - debería ir primero la latitud;
 - deberían omitirse los símbolos para grados, minutos o segundos;
 - deberían utilizarse siempre dos dígitos al expresar valores inferiores a 10° de latitud; y
 - deberían utilizarse tres dígitos para expresar valores inferiores a 100° de longitud.

Por ejemplo, 050735N 0652542W significa cinco grados, siete minutos y treinta y cinco segundos norte; sesenta y cinco grados, veinticinco minutos y cuarenta y dos segundos oeste.

Con fecha de entrada en vigor el 1 de enero de 1998, las coordenadas geográficas de latitud y longitud deben expresarse por referencia al Sistema geodésico mundial — 1984 (WGS-84). Deben indicarse mediante un

asterisco las coordenadas geográficas que hayan sido transformadas a coordenadas WGS-84 pero cuya precisión de levantamiento topográfico original no satisfaga los requisitos indicados en el Anexo 11, Capítulo 2 y en el Anexo 14, Volúmenes I y II, Capítulo 2.

- e) Las horas de funcionamiento de las diversas instalaciones y servicios deben presentarse en términos de tiempo universal coordinado (UTC) o mediante el uso de una de las siguientes abreviaturas:

HJ — salida a puesta del sol
 HN — puesta a salida del sol
 HO — servicio disponible para satisfacer los requisitos operacionales
 HS — servicio disponible durante horas de operaciones programadas
 HX — ninguna hora específica de trabajo
 H24 — servicio continuo de día y de noche.

- f) Al describir períodos de actividad, disponibilidad o funcionamiento, debería evitarse el uso de la expresión “días de semana” y deberían mencionarse concretamente el día o días en cuestión; si se utilizara la expresión “fin de semana” debería siempre completarse con la fecha, día y horas concretos para que no haya ninguna posibilidad de duda.
- g) Deberían emplearse uniformemente las unidades de medida seleccionadas para ser utilizadas en la AIP, p. ej., dimensiones en aeródromos, distancias, elevaciones o altitudes, y éstas deberían conformarse a lo indicado en el Anexo 5.

Deberían efectuarse las mediciones y los cálculos por lo menos hasta un lugar decimal más del que sea necesario precisar como valor final en la publicación. Cuando el mismo valor calculado se utilice para más de una aplicación, la resolución de la medición o del cálculo debe corresponder a la del valor más crítico (por ejemplo, la resolución para un tramo de aproximación tiene prevalencia respecto a la de un tramo en ruta). La cifra resultante en el lugar decimal extra se utilizará seguidamente para indicar la resolución de la publicación, de conformidad con la siguiente regla convencional de redondeo:

- 1) si la cifra en el lugar decimal extra es 5, 6, 7, 8 ó 9, la cifra última del valor final para publicación se redondeará al valor inmediatamente superior;
- 2) si la cifra en el lugar decimal extra es inferior a 5, se truncará ésta y cualesquiera otras cifras que hayan sido trasladadas en el cálculo a lugares decimales adicionales.

Debe prestarse atención a impedir un doble redondeo. Puede ocurrir un doble redondeo cuando se utiliza el mismo valor calculado para más de una aplicación, siendo distintos los requisitos de resolución de cada una para su publicación. Por ejemplo, la distancia de un tramo de aproximación se calcula normalmente hasta dos lugares decimales y se redondea para la representación en la carta publicada a una resolución de una décima de una milla marina. En muchos casos este tramo de aproximación se aplica también a un tramo de aerovía superpuesto siendo entonces la resolución en la carta publicada hasta la milla marina más próxima. Durante estos cálculos, ocurrirán ocasionalmente valores de lugar decimal de 0,45 a 0,49 que se redondearán para el tramo de aproximación a un solo valor decimal superior (p. ej., 12,46 se redondeará a 12,5). Se debe tener la precaución de asegurar de que el valor en ruta se redondea hacia abajo dos lugares decimales originales y no se redondea hacia arriba a partir del valor de aproximación.

5.6 ESPECIFICACIONES PARA MAPAS ÍNDICE Y DIAGRAMAS [4.1.4]

Las cartas, mapas y diagramas han de sustituir a tablas y texto siempre que sea posible. También deben utilizarse, de ser necesario, para una mayor explicación o para complementar tablas o textos. Los mapas índice y diagramas incluidos en la AIP deberían cumplir con las siguientes especificaciones:

Mapa básico: el mapa básico debería ser un mapa en esbozo del área, adaptado a partir de textos actuales con detalles generales. Las retículas, la topografía y otros detalles deberían ser lo más sencillos posibles para facilitar su rápida reproducción y enmienda. Deberían indicarse e identificarse las subdivisiones políticas. Debería publicarse en un solo color.

Tamaño y escala de las hojas: las dimensiones generales deberían ser de 210 mm × 297 mm. Si se requiere un mapa de mayores dimensiones, debería doblarse para que se conforme a este tamaño. Debería utilizarse una escala uniforme para todas las cartas publicadas en forma de series y para otras cartas, de ser posible.

Título y notas al margen: el título debería indicarse en el borde superior y debería ser lo más breve y sencillo posible.

Colores: debería reducirse a un mínimo el número de colores utilizados. Si se utiliza más de un color, los colores deberían resaltar de forma adecuada.

Símbolo: los símbolos, de ser posible, deberían conformarse a los símbolos cartográficos de la OACI indicados en el Anexo 4, Apéndice 2. Los símbolos básicos para fines generales en los mapas índices de la AIP son un círculo lleno ● y un círculo vacío ○. Salvo cuando los símbolos utilizados no requieran explicación, debería proporcionarse una leyenda. Respecto a los detalles, en el caso de que no se proporcione ningún símbolo OACI, puede optarse por cualquier símbolo apropiado a condición de que no esté en conflicto con ninguno de los símbolos OACI.

5.7 CARTAS POR INCLUIR EN LA AIP

Las siguientes cartas para los aeródromos/helipuertos que figuran en la lista de la Parte 3 — Aeródromos (AD) — deben, de estar disponibles, formar parte de la AIP a no ser que se distribuyan mediante un servicio de suscripción independiente. Cuando se incluyan en las AIP, estas cartas — deberían estar en la Parte 3 — Aeródromos (AD), sección 2, subsección 24 para aeródromos, o sección 3, subsección 23 para helipuertos, siguiendo inmediatamente a las tablas para el aeródromo o helipuerto de que se trate. Las cartas, de ser apropiado, deberían incluirse en el orden siguiente:

- Plano de aeródromo/helipuerto — OACI
- Plano de estacionamiento/atraque de aeronaves — OACI
- Plano de aeródromo para movimientos en tierra — OACI
- Plano de obstáculos de aeródromo — OACI, tipo A (para cada pista)
- Carta topográfica para aproximaciones de precisión — OACI (pistas para aproximación de precisión de Cat II y III)
- Carta de área — OACI (rutas de salida y tránsito)
- Carta de altitud mínima radar — OACI
- Carta de salida normalizada — vuelo por instrumentos (SID) — OACI
- Carta de área — OACI (rutas de llegada y tránsito)
- Carta de llegada normalizada — vuelo por instrumentos (STAR) — OACI
- Carta de aproximación por instrumentos — OACI (para cada pista y tipo de procedimiento)
- Carta de aproximación visual — OACI
- Concentración de aves en las proximidades del aeródromo.

5.8 NOTIFICACIÓN DE DIFERENCIAS EN LAS AIP

[4.1.2 y Apéndice 1]

5.8.1 La finalidad primaria de notificar las diferencias es la de promover la seguridad y eficiencia de la navegación

aérea asegurándose de que los organismos gubernamentales y otros, incluidos los explotadores, interesados en la aviación civil internacional, son conscientes de toda la reglamentación y prácticas nacionales por cuanto difieran de lo prescrito en los Anexos, procedimientos para los servicios de navegación aérea y procedimientos suplementarios regionales de la OACI. Si se indican en la AIP, las diferencias significativas deberían proporcionar no solamente un cuadro claro de la importancia para las operaciones de los usuarios de esas diferencias en el documento, sino también para facilitar el proceso de aislar y eliminar aquellas que no tengan una repercusión importante en la seguridad operacional de la navegación aérea o no estén en consonancia con los objetivos de las disposiciones de la OACI.

5.8.2 En el Anexo 15 se estipula que un Estado contratante anote en su AIP cualesquiera diferencias significativas entre su reglamentación y prácticas nacionales y las correspondientes disposiciones de la OACI. Se desea que cualesquiera de tales diferencias se incluyan en la GEN 1.7 de la AIP. Esto es para asegurar que una AIP proporcionará información actualizada sobre la situación de aplicación de normas, métodos recomendados y procedimientos (SARPS), particularmente los que se refieren a las operaciones de aeronaves y al suministro de instalaciones y servicios. Cualquier diferencia respecto a los SARPS que haya de tenerse en cuenta en las operaciones de aeronaves, según lo indicado a continuación, constituye una “diferencia importante”.

5.8.3 Deben también incluirse en la AIP todas las diferencias importantes notificadas a la OACI, en un formulario que permita al usuario distinguir fácilmente la reglamentación y prácticas nacionales de un Estado y las correspondientes disposiciones de la OACI. Comprenden diferencias respecto a:

- a) cualesquiera normas internacionales;
- b) métodos recomendados que son importantes para la seguridad de la navegación aérea o, en el caso de facilitación, para la tramitación y despacho rápidos por aduanas, inmigración, etc., de aeronaves y de la carga que transportan;
- c) procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS) que son importantes para la seguridad de la navegación aérea; y
- d) procedimientos suplementarios regionales (SUPPS) que son importantes para la seguridad de la navegación aérea.

5.8.4 Por consiguiente, todas las disposiciones en los Anexos de la OACI con categoría de normas son importantes y cualesquiera diferencias entre la reglamentación o prácticas

nacionales de un Estado y las correspondientes normas de la OACI son diferencias que deben notificarse. Esta es una obligación que dimana del Artículo 38 del Convenio. En cuanto a los métodos recomendados, PANS y SUPPS, solamente son importantes aquellas diferencias que sean de importancia para la seguridad de la navegación aérea o, en el caso de facilitación, para la tramitación y despacho rápidos por aduanas, inmigración, etc., de las aeronaves y de su carga. Por su índole, la mayoría de los métodos recomendados que figuran en los Anexos de la OACI contribuyen a la seguridad de la navegación aérea.

5.8.5 Las diferencias respecto a los PANS-ABC (Doc 8400) no constituirían diferencias “importantes”. Sin embargo, en el Anexo 15, Apéndice 1, GEN 2.2 se requiere incluir en la AIP, una lista de las abreviaturas, con sus respectivos significados, utilizadas por el Estado en su AIP y en la divulgación de la información aeronáutica. En esta lista deben convenientemente indicarse aquellas abreviaturas o su significado que difieran de las correspondientes abreviaturas o significados de la OACI. El resto del Doc 8400 incluye señales, designaciones y códigos que se aplican universalmente.

5.8.6 En general, la notificación de las diferencias importantes estará limitada a casos en los que la reglamentación o prácticas nacionales del Estado difieren de las normas, métodos recomendados y procedimientos de la OACI. Cuando la reglamentación o prácticas nacionales son esencialmente las mismas que las disposiciones de la OACI pero no idénticas, o cumplen las disposiciones de la OACI pero con diferencias particulares en determinados emplazamientos, no debería notificarse ninguna diferencia puesto que los detalles de los procedimientos e instalaciones existentes son tema de notificación mediante la AIP. En líneas generales, la determinación debería basarse en los siguientes criterios, en términos de si el conocimiento de las diferencias es necesario para la seguridad de la navegación aérea internacional:

- a) impone la diferencia una obligación:
 - en el ámbito del Anexo, PANS o SUPPS que no está cubierta por una disposición de la OACI; o
 - de carácter distinto a la correspondiente disposición de la OACI; o
- b) es la reglamentación o práctica nacional aplicable más restrictiva o protege menos que la correspondiente disposición de la OACI.

5.8.7 Cuando la reglamentación o prácticas nacionales son más estrictas que las disposiciones de la OACI, no debería notificarse ninguna “diferencia”, puesto que la AIP del Estado

debe corresponder a la situación actual. Deben adoptarse medidas similares respecto a procedimientos que no han sido desaprobados por el Estado pero que todavía no se han implantado o que están implantándose progresivamente.

5.8.8 Al notificarse una diferencia, es necesario hacer una declaración explícita de la intención de cumplir si realmente se tiene tal intención, o, si no se tiene esa intención, indicar las diferencias que existirán. Esta declaración debe hacerse respecto a la totalidad del Anexo o documento de la OACI de que se trate, es decir, incluidas cualesquiera enmiendas asociadas y debería referirse a las instalaciones existentes así como a las nuevas. Además, cuando se tenga la intención de cumplir, debería darse una indicación en términos generales, si por un determinado período habrá casos en los que las instalaciones y servicios no se proporcionarán de conformidad con las disposiciones de un anexo, pero sin dar los detalles de tales diferencias puesto que serán notificadas mediante la AIP. Cuando en los SARPS se prevea un modo de proceder de alternativa, debe indicarse la opción seleccionada.

5.8.9 La notificación de diferencias respecto a anexos tales como el Anexo 11, que trata del suministro de servicios de tránsito aéreo, solamente puede ser determinada por el Estado de que se trate, aunque las recomendaciones de las reuniones regionales de navegación aérea serán de una ayuda considerable. En el caso del Anexo 11, las diferencias caerán en general bajo dos títulos generales:

- a) no se han adoptado los procedimientos para los servicios de tránsito aéreo que figuran en el anexo; y
- b) no se proporcionan las instalaciones para servicios de tránsito aéreo;

aunque en este Anexo la subdivisión entre instalaciones y procedimientos es menos distintiva que en otros anexos. Las diferencias en relación con el inciso a) es probable que sean más numerosas que las relacionadas con el inciso b).

5.8.9.1 En cuanto atañe al inciso b) — el que no se proporcionen las instalaciones — es probable que sea una cuestión de si se ha proporcionado o no el equipo físico especificado en el Anexo. En la práctica, los casos más comunes de “no se proporcionan” se refieren probablemente al equipo de comunicaciones y de registro necesarios para satisfacer las especificaciones del Anexo 11, Capítulo 6.

5.8.10 En el caso del Anexo 3, habría una diferencia por notificar si la información meteorológica, disponible para las aeronaves que salen y para las aeronaves que llegan, correspondiera a observaciones, cálculos o presentación que difieren considerablemente de lo dispuesto en el Anexo (sin que la índole ajena a normas de la información meteorológica sea

conocida por el piloto). Por ejemplo, de conformidad con 4.7.13 del Anexo 3, cualquier valor observado del alcance visual en la pista que no caiga dentro de la escala de notificación en uso, debería “redondearse al valor más cercano inferior de la escala”; de modo análogo, de conformidad con 4.11.4 y 4.11.5, los valores QNH o QFE deberían “redondearse al hectopascal entero inferior más próximo”. Cualquier redondeo de tales valores a un valor superior, o el suministro de unidades distintas del hectopascal, llevaría a datos ajenos a la norma y posiblemente conducentes a error y debería notificarse. Sin embargo, tales casos se entiende que son muy raros. En la mayoría de los casos, en la AIP debería en general indicarse cuáles de los formatos, métodos y medios de alternativa para proporcionar la información meteorológica previstos en el Anexo 3 han sido seleccionados y son aplicados por el Estado. Por ejemplo, en una AIP debería indicarse cuáles de las distintas clases de documentación de vuelo prescritas en el Anexo 3, Capítulo 9, están disponibles así como los procedimientos y métodos utilizados para proporcionarlas a los explotadores o a los miembros de la tripulación de vuelo.

5.8.11 En general, existen diferencias importantes respecto al Anexo 14, Volumen I cuando:

- a) *Letras de clave de referencia (Capítulo 1)*: se utiliza un método distinto para clasificar los aeródromos. Sin embargo, no deberían ser objeto de notificación pequeñas diferencias consiguientes que pudieran ser consecuencia de la práctica nacional de clasificar los aeródromos;
- b) *Datos de aeródromo (Capítulo 2)*: se emplea un método distinto ya sea para determinar, ya sea para poner a disposición los datos del aeródromo;
- c) *Número de orientación de las pistas (Capítulo 3)*: los criterios o métodos utilizados para determinar el número y orientación de las pistas difiere significativamente de lo indicado en el Anexo;
- d) *Características físicas (Capítulo 3)*:
 - 1) las prácticas del Estado no proporcionan tanta protección como los requisitos del Anexo;
 - 2) las prácticas del Estado difieren en principio de los requisitos estipulados en el Anexo 14, Volumen I; (debe señalarse que las cifras del Capítulo 3 para las dimensiones y distancias de separación de las diversas instalaciones de aeródromo son casi todas requisitos mínimos, mientras que los relativos a pendientes son valores máximos);

e) *Limitación y retiro de obstáculos (Capítulo 4)*:

- 1) las prácticas del Estado en cuanto a proporcionar superficies limitadoras de obstáculos son distintas en principio a las del Anexo 14, Volumen I;
- 2) la dimensión y las pendientes de una superficie limitadora de obstáculos no ofrecen tanta protección como las del Anexo 14, Volumen I;
- 3) las prácticas del Estado no obligan a restringir o eliminar un objeto según lo requerirían las especificaciones del Anexo 14, Volumen I;

f) *Ayudas visuales (Capítulos 5, 6 y 7)*:

- 1) la práctica del Estado no lleva a que se proporcione la ayuda de conformidad con los criterios especificados en el Anexo 14, Volumen I;
- 2) las características (color, intensidad, régimen de destellos, etc.) o la configuración (longitud, anchura, espaciado de las luces, etc.) difieren de las prescritas en el Anexo 14, Volumen I;

g) *Fuente secundaria de energía (Capítulo 8)*:

- 1) el Estado no proporciona una fuente secundaria de energía para las condiciones o ayudas especificadas;
- 2) los tiempos máximos de conmutación son superiores a los indicados en la Tabla 8-1;

h) *Servicios (Capítulo 9)*:

- 1) la práctica del Estado no consiste en proporcionar en un aeródromo uno de los servicios especificados en el Anexo 14, Volumen I;
- 2) en el servicio proporcionado no se sigue una práctica propugnada en el Anexo 14, Volumen I.

5.8.12 Se presenta a continuación un ejemplo de notificación de diferencias:

Todavía tienen aplicación las enunciaciones que figuran en el presente suplemento respecto a los párrafos Deben eliminarse los párrafos siguientes del suplemento. Además, deberían incluirse en el suplemento del Anexo 14, Volumen I, las siguientes diferencias:

Capítulo 3, 3.1.1 — La utilización pudiera disminuir al 92% (en lugar del 95%) para las letras de clave D o E.

Capítulo 5, 5.2.2.4 — Esta administración no utiliza un cero delante de una señal de designación de pista de un solo dígito.

Capítulo 5, 5.2.7 — No se proporciona. Esta administración está considerando la cuestión de las señales de faja lateral de pista.

Capítulo 8, 8.1.3 — Se dispone de fuente secundaria de energía en pistas para aproximación de precisión. Sin embargo, los tiempos de conmutación son superiores a los especificados en la Tabla 8-1.

5.9 ENMIENDAS AIP

[4.2.4, 4.2.8, 4.2.9, 4.3.2]

5.9.1 Los cambios de carácter permanente y las adiciones a la información que figura en la AIP se expiden como enmiendas AIP. Cualquier información que figure en un NOTAM o suplementos AIP que haga necesaria una enmienda AIP debe confirmarse mediante una enmienda o revisión oficiales con una demora mínima. A cada enmienda AIP debe asignársele un número de serie que debe ser consecutivo. Deben reducirse a un mínimo las enmiendas o anotaciones hechas a mano. El método normal de enmienda debe ser el de expedir páginas sustitutivas. Debe enmendarse o reeditarse la AIP a tales intervalos regulares que sean necesarios para asegurar que la información que figura en la AIP es completa y está actualizada. A este respecto, debe señalarse que cualesquiera modificaciones importantes para las operaciones en una AIP deben indicarse de conformidad con los procedimientos AIRAC y señalarse claramente como tal. En las Figuras 5-1 y 5-2 se presentan modelos de páginas de cubierta de enmienda AIP. La lista de NOTAM válidos en lenguaje claro impresa mensualmente incluye una indicación de las últimas enmiendas AIP.

Establecimiento de intervalos regulares entre enmiendas

5.9.2 Cada Estado es libre de establecer el intervalo regular entre enmiendas de su AIP, que debería seleccionarse para satisfacer los requisitos, circunstancias y capacidades particulares del Estado, prestándose atención a lo siguiente:

- a) la zona cubierta por la AIP y el número de instalaciones y servicios en la misma;
- b) la frecuencia a la que se prevé que se modifique la información; y

- c) los recursos disponibles en el servicio AIS tales como los de personal, instalaciones de reproducción y de imprenta.

5.9.3 Un Estado puede decidir que se expida una enmienda de su AIP el primer día de cada mes mientras que otro Estado pudiera considerar que expedir una enmienda al año servirá a sus fines. Debe tenerse en cuenta, sin embargo, que la finalidad de expedir enmiendas AIP es mantener actualizada la información. Una AIP que no esté actualizada puede poner en peligro la seguridad de la navegación aérea.

5.9.4 Algunos Estados pudieran preferir que el intervalo entre enmiendas AIP esté programado cada tres, cuatro, seis meses o más. Por ejemplo, si se decide expedir tres enmiendas al año, las fechas de publicación seleccionadas pudieran ser 1 de enero, 1 de mayo y 1 de septiembre, o 31 de marzo, 31 de julio y 30 de noviembre. Si se consideran suficientes dos enmiendas al año, las fechas de publicación pudieran ser 1 de enero y 1 de julio o 1 de marzo y 1 de septiembre. Puede utilizarse cualquier combinación de fechas.

5.9.5 Si se prefieren las fechas comunes de entrada en vigor AIRAC como base para las fechas de publicación, debe optarse por elegir entre 13 fechas al año (véase 2.6.5). Puede decidirse que una enmienda cada tres o seis períodos AIRAC es suficiente para mantener actualizada la AIP. Utilizando como ejemplo las fechas de entrada en vigor AIRAC de 2003 (véase el Capítulo 2, Tabla 2-1), las fechas de publicación pudieran ser:

- a) para una enmienda cada tres períodos AIRAC:
20 de febrero, 15 de mayo, 7 de agosto, 30 de octubre;
- b) para una enmienda cada seis períodos AIRAC:
20 de febrero, 7 de agosto.

5.9.6 Un Estado pudiera decidir que las fechas de entrada en vigor AIRAC están muy distanciadas para mantener actualizada su AIP y pudiera decidir expedir una enmienda cada 14 días. Otros Estados pudieran decidir que las enmiendas se expidan solamente en una fecha AIRAC por año. Considerando que deben publicarse en la AIP las modificaciones de importancia para las operaciones, de conformidad con los procedimientos AIRAC, los Estados pudieran comprobar que el uso de las fechas de entrada en vigor AIRAC es más conveniente para programar la expedición de sus enmiendas AIP. Siempre que las enmiendas AIP se publiquen de conformidad con los procedimientos AIRAC, se añade a la página de cubierta del AIRAC el acrónimo "AIRAC" y a la página de cubierta de la enmienda y en el número de enmienda para cada página sustitutiva el acrónimo

“AIRAC”. En 2.6 se explica este procedimiento de forma más detallada.

Publicación del intervalo regular

5.9.7 Cuando un Estado haya establecido el intervalo regular o las fechas de publicación de sus enmiendas AIP, estos intervalos o fechas de publicación deben publicarse en la AIP, Parte 1 — Generalidades (GEN). Por ejemplo, en GEN 3.1 — Servicio de información aeronáutica, bajo 3.1.3 — Publicaciones aeronáuticas, pudiera incluirse un párrafo que empiece así “las enmiendas de las AIP se expiden en” por completar “el primer día de cada mes” o “el primer día de los meses de enero, abril, julio y octubre” o “en cada una de las fechas de entrada en vigor AIRAC” o “cada cuarta fecha de entrada en vigor AIRAC incluido el 29 de enero de 1998” o en cualesquiera otras fechas de calendario o de publicación seleccionadas.

Notificación NIL cuando no hayan de publicarse las enmiendas AIP programadas

[4.3.7]

5.9.8 Debe expedirse una notificación NIL cuando no haya de publicarse la enmienda AIP a los intervalos regulares establecidos ni en la fecha de publicación. Debería incluirse esta notificación NIL en la lista de NOTAM válidos en lenguaje claro impresa mensualmente (véase 6.1.11).

Publicación de enmiendas AIP entre intervalos regulares establecidos o fechas de publicación

5.9.9 Los intervalos regulares establecidos o las fechas de publicación de las enmiendas AIP no deberían impedir que el AIS publique una enmienda adicional. Sin embargo, esto debería estar estrictamente limitado a casos de necesidad urgente.

Identificación de cambios

[4.2.7]

5.9.10 La información nueva o revisada que figura en las páginas sustitutivas de la AIP debe identificarse mediante una anotación al margen. Es suficiente para identificar el cambio una línea vertical negra o, cuando el cambio incorporado cubre una línea solamente o parte de una línea, una flecha horizontal en negro denso.

Fecha de publicación/de entrada en vigor

[4.3.3, 4.3.4]

5.9.11 En cada página de una enmienda AIP, incluida la página de cubierta, debe indicarse la fecha de publicación. En cada página de enmienda AIP AIRAC, incluida la hoja de cubierta, deben indicarse las fechas de publicación y de entrada en vigor.

Referencias e indicación del tema

[4.3.5, 4.3.6]

5.9.12 Cuando se expida una enmienda AIP, debe incluirse una referencia a los números de serie de aquellos elementos, si los hubiera, de la documentación integrada de información aeronáutica que han sido incorporados a la enmienda. Debe incluirse en la hoja de cubierta de la enmienda AIP una breve indicación de los temas afectados por la enmienda.

Lista de verificación de páginas

5.9.13 En cada enmienda debe incluirse una lista de verificación con la fecha actual de cada página suelta en la AIP, a no ser que estén implicadas solamente dos o tres hojas sustitutivas, y debe proporcionarse una recapitulación de cualesquiera correcciones pendientes que se hayan hecho a mano. En la lista de verificación debe incluirse tanto el número de página como la fecha.

5.10 SUPLEMENTOS AIP

[4.2.8, 4.4.1]

5.10.1 Puesto que la AIP es un documento operacional y por consiguiente sujeto a cambios frecuentes, existen disposiciones pertinentes a su actualización continua. Además, se requieren frecuentemente cambios de carácter temporal que afectan al contenido de una AIP para tener en cuenta circunstancias imprevistas o, en algunos casos, modificaciones previstas de un servicio o de una instalación. El objetivo del suplemento AIP es señalar a la atención de los usuarios tanto los cambios temporales de larga duración (tres meses o más) como la información de corta duración que contenga texto amplio o gráficos que afecten a una o más partes de la AIP. Los cambios importantes para las operaciones expedidos en la AIP, a título de suplemento AIP, deben publicarse en el marco de los procedimientos AIRAC (véase 2.6).

Especificaciones para los suplementos AIP

[4.4.2, 4.4.3, 4.4.6, 4.4.7]

5.10.2 Debe asignarse un número de serie a cada suplemento AIP que debe ser consecutivo basado en el año civil (p. ej., 2/03). Deben imprimirse las páginas en un papel de color (preferiblemente amarillo) para que sean perceptibles. Las páginas deben mantenerse en la AIP siempre que todo o parte de su contenido continúen siendo válidos. Aunque se recomienda que se conserven las páginas de suplementos AIP como el primer rubro en una carpeta de AIP, debe ser más apropiado para los Estados expedir los suplementos subdivididos por partes concretas (p. ej., GEN, ENR, AD) para su inserción en cada parte de la AIP, según sea necesario. Con esto se suprimiría la necesidad de referirse continuamente a la cubierta de la AIP respecto a la información necesaria en casos en los que el suplemento afecta a varias páginas AIP. Cada página del suplemento AIP debe indicar una fecha de publicación. Cada página del suplemento AIP AIRAC debe indicar las fechas de publicación y de entrada en vigor. En las Figuras 5-3 y 5-4 se presentan modelos de suplementos AIP.

Suplemento AIP que sustituye a un NOTAM

5.10.3 Los cambios temporales que se prevé que duren menos de tres meses se consideran como información de corta duración, que se distribuye mediante NOTAM. Cuando se excede de este período y se prevé que dure otros tres meses o más, se expide el suplemento AIP en sustitución del NOTAM. Siempre que se expida un suplemento AIP en sustitución de un NOTAM, debe incluirse una referencia a la serie y número de NOTAM.

Lista de verificación de suplementos AIP

[4.4.5]

5.10.4 Debe expedirse una lista de verificación de todos los suplementos AIP que están actualmente en vigor a intervalos no superiores a un mes. Tal información ha de incluirse en la lista mensualmente impresa en lenguaje claro de NOTAM válidos (véase 6.1.11).

5.11 DISTRIBUCIÓN

[4.5, 5.1.1.6]

5.11.1 Todas las AIP, enmiendas AIP y suplementos AIP deben distribuirse a los destinatarios de la documentación integrada de información aeronáutica por los medios más rápidos posibles.

5.11.2 Cuando se publique una enmienda AIP o un suplemento AIP de conformidad con los procedimientos AIRAC, debe darse origen y debe promulgarse un NOTAM de “activación”. La finalidad de este NOTAM es que sirva como recordatorio en el boletín de información previa al vuelo (PIB), señalando la pronta entrada en vigor de cambios en la AIP permanentes o temporales importantes para las operaciones, con lo que se asegura que los usuarios son conscientes de las modificaciones que pudieran afectar a sus vuelos. También sirve como recordatorio para los oficiales AIS responsables de actualizar la AIP de que ha de insertarse una nueva enmienda AIP o un nuevo suplemento AIP en la AIP afectada relativos a la fecha de la entrada en vigor de la enmienda o suplemento. Consúltense en el Capítulo 6, Apéndice A la orientación sobre la organización y distribución de NOTAM de activación.

<p>TEL: 0123 697 3464 FAX: 0123 697 3474 Télex: 99 1236 AFS: EADDYAYX Correo-e: AIS@donc.xx</p>	<p>REPÚBLICA DE DONLON DEPARTAMENTO DE AVIACIÓN CIVIL SERVICIO DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA P.O. BOX 744 DONLON CITY</p>	<p>AIP Enmienda 10 1 de abril de 2003</p>
<p>1. <i>Insértense</i> las páginas sustitutivas adjuntas. (La nueva información debería señalarse en estas páginas mediante un símbolo o anotación distintivos).</p> <p>2. <i>Suprimanse</i> las siguientes páginas: (Sólo es necesario mencionar en este lugar las páginas anticuadas que ya no se sustituyen).</p> <p>3. <i>Regístrese</i> la entrada de la enmienda en la página 0-2.</p> <p>4. En esta enmienda se incorpora información que figura en los siguientes suplementos AIP y NOTAM que se cancelan por la presente: Suplemento AIP: 1/03, 3/03. NOTAM: A0101/03, A0305/03.</p>		

Figura 5-1. Modelo de página de cubierta de enmienda AIP

<p>TEL: 0123 697 3464 FAX: 0123 697 3474 Télex: 99 1236 AFS: EADDYAYX Correo-e: AIS@donc.xx</p>	<p>REPÚBLICA DE DONLON DEPARTAMENTO DE AVIACIÓN CIVIL SERVICIO DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA P.O. BOX 744 DONLON CITY</p>	<p>AIRAC AIP Enmienda 11 1 de mayo de 2003</p>
---	---	---

FECHA DE ENTRADA EN VIGOR: 12 de junio de 2003

1. Contenido

AD Donlon/Internacional — Adiciones a la SID y a la STAR
2. El 12 de junio de 2003, elimínense e insértense las siguientes páginas:

AD 2-31
AD 2-35
3. Regístrese la entrada de la enmienda en la página 0-2.
4. En esta enmienda se incorpora información que figura en los siguientes suplementos AIP y NOTAM que se cancelan por la presente:

NOTAM A0350/03

Figura 5-2. Modelo de página de cubierta de enmienda AIP AIRAC

<p>TEL: 0123 697 3464 FAX: 0123 697 3474 Telex: 99 1236 AFS: EADDYAYX E-mail: AIS@donc.xx</p>	<p>REPÚBLICA DE DONLON DEPARTAMENTO DE AVIACIÓN CIVIL SERVICIO DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA P.O. BOX 744 DONLON CITY</p>	<p>AIP Suplemento 15 1 de abril de 2003</p>
---	---	--

HORAS DE OPERACIÓN DE LAS DEPENDENCIAS ATS, COM Y MET

1. Las horas de operación de las dependencias ATS, COM y MET en los aeródromos de Donlon del 26 de junio de 2003, 0100 UTC al 4 de septiembre de 2003, 0100 UTC figuran en las páginas 3-4.

En ciertos aeródromos, las horas de operación están sujetas a cambios frecuentes. Consúltese el último NOTAM.

2. Abreviaturas:

H24 = Servicio continuo durante el día y la noche

HO = Servicio disponible para cumplir los requisitos operacionales

MON.SUN = Días de la semana

O/R = A solicitud

3. Observaciones

3.1 Las solicitudes relativas a los servicios ATC, COM y MET y a los de salvamento y extinción de incendios que se requieran para una aeronave fuera de las horas de operación prescritas deberían dirigirse al aeródromo correspondiente durante el horario de oficina.

En casos urgentes, la solicitud puede insertarse en la partida 18 RMK del formulario del plan de vuelo. Sin embargo, el aeródromo correspondiente confirmará la solicitud.

3.2 El Departamento de Aviación Civil garantiza servicios apropiados de salvamento y extinción en sus aeropuertos durante las horas de operación de las dependencias ATC y AFIS, primordialmente durante las horas de los servicios programados.

Se pide a los explotadores de vuelos chárter, etc. que establezcan por adelantado las normas que se requieren para el salvamento y extinción de incendios en el aeropuerto correspondiente.

Figura 5-3. Modelo de página de Suplemento AIP

TEL: 0123 697 3464 FAX: 0123 697 3474 Télex: 99 1236 AFS: EADDYAYX Correo-e: AIS@donc.xx	REPÚBLICA DE DONLON DEPARTAMENTO DE AVIACIÓN CIVIL SERVICIO DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA P.O. BOX 744 DONLON CITY	AIRAC AIP Suplemento 16 1 de mayo de 2003
FECHA DE ENTRADA EN VIGOR: 12 de junio de 2003		
INTERRUPCIÓN TEMPORAL DE SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO EN LAS FIR DONLON Y FIR NOVA OCEANIC		
<p>Del 12 de junio de 2003, 0001 UTC al 20 de junio de 2003, 2400 UTC se interrumpirán los servicios de tránsito aéreo en la región de información de vuelo (FIR) Donlon y en la FIR Nova Oceanic.</p>		
<p>Debido a la interrupción de los servicios de tránsito aéreo, no se permitirán en la FIR Donlon operaciones internacionales.</p>		
<p>En la FIR Nova Oceanic se aplicará lo siguiente:</p>		
<ul style="list-style-type: none"> a) se proporcionará a las operaciones internacionales solamente el servicio de información en vuelo; b) las aeronaves que estén dotadas de TCAS en condiciones de servicio y equipo de transpondedor tendrán seleccionado el equipo en todo momento; c) se aplicarán los procedimientos de radiodifusión de información del tránsito de las aeronaves (TIBA). Continuarán proporcionándose informes de posición e información AIREP a Nova Radio en HF. Se permite SELCAL. Los pilotos presentarán informes TIBA y se mantendrán continuamente a la escucha en la frecuencia 128,95 MHz; d) se realizarán los vuelos aprobados solamente a lo largo de rutas ATS designadas; e) los vuelos internacionales dentro de la FIR Nova Oceanic por encima del FL 245 volarán en crucero al nivel de vuelo apropiado al sentido del vuelo. Los vuelos se mantendrán en la horizontal en ruta. No están autorizados procedimientos de ascenso y de descenso; f) los vuelos que entren en la FIR Nova Oceanic a una altura superior al FL 245 procedentes de la FIR adyacente estarán separados en sentido vertical o en sentido horizontal a 20 minutos de distancia cuando realicen operaciones en derrotas del mismo sentido. 		
<p>Referencia AIP ENR 2.1, ENR 3.1 y ENR 3.2.</p>		

Figura 5-4. Modelo de página de Suplemento AIP AIRAC

Apéndice del Capítulo 5

NOTAS EXPLICATIVAS PARA EL MODELO DE AIP

1. El modelo de AIP que figura al final del presente manual ha sido preparado de conformidad con el Anexo 15. Se subdivide en tres partes:

Parte 1 — Generalidades (GEN), contiene información de carácter administrativo y explicativo, cuya importancia no justifica que se publiquen NOTAM;

Parte 2 — En ruta (ENR), contiene información relativa al espacio aéreo y a su utilización; y

Parte 3 — Aeródromos (AD), contiene información relativa a los aeródromos y helipuertos, y a su utilización.

2. En este Apéndice se presenta un modelo de AIP con la explicación de cada elemento, y está redactado para cubrir problemas relacionados con la selección de la información que haya de incluirse en la AIP, con la forma de presentarla y con el uso de terminología adecuada, a fin de mantener la uniformidad de estas publicaciones. Evidentemente, es imposible que en el modelo se prevean todas las contingencias, particularmente por el hecho de que las administraciones aeronáuticas varían ampliamente de un Estado a otro.

3. Los datos enumerados en las notas explicativas son los que se encuentran en el Apéndice 1 del Anexo 15. Cuando estos temas figuran en la lista de títulos, ya sea en subsecciones ya sea en tablas, puede utilizarse una breve descripción del título.

4. Se proporcionan, hasta cierto punto, cartas o diagramas destinados a complementar o a remplazar la información en forma de tablas. Sin embargo, deberían usarse cartas cuando contribuyan a la presentación sencilla de la información requerida (véase el Anexo 15, Capítulo 4, 4.1.3 y 4.1.4).

5. En la mayoría de los formularios tabulares se ha incluido una columna de “Observaciones”. A menos que se indique lo contrario, la finalidad de esta columna es la de incluir información adicional a la que se muestra en otras columnas del formulario, o algunas excepciones. Cuando no sea evidente que se aplica la información dada en la columna de observaciones, debería usarse un símbolo para identificar el tema pertinente.

PARTE 1 — GENERALIDADES (GEN)

GEN 0.**GEN 0.1 PREFACIO**

Una breve descripción de la Publicación de información aeronáutica (AIP), que comprenda:

- 1) Nombre de la autoridad responsable de la publicación

Una indicación de la autoridad responsable de publicar la AIP.
- 2) Documentos de la OACI aplicables

Una lista de los documentos de la OACI pertinentes para la publicación de la AIP y, en caso de haber diferencias, una referencia al lugar en que están enumeradas.
- 3) Estructura de la AIP e intervalo regular establecido para las enmiendas

Descripción de la estructura de la AIP, con una breve enumeración del contenido de sus principales componentes. Además, debería formularse una exposición con respecto al intervalo regular establecido para las enmiendas.
- 4) Servicio con el que se ha de establecer comunicación en caso de detectarse errores u omisiones en la AIP

Indicación del nombre y dirección del servicio u oficina con los que deberá establecerse comunicación cuando se adviertan errores u omisiones en el contenido de la AIP y para correspondencia general relacionada con el AIS.

GEN 0.2 REGISTRO DE ENMIENDAS AIP

Registro de enmiendas AIP y de enmiendas AIRAC (publicadas con arreglo al sistema AIRAC) de la AIP. Deberían figurar dos tablas separadas, cada una de las cuales estará constituida por cuatro columnas, en las que se indicará:

- 1) Número de la enmienda

Consiste en el número de serie consecutivo basado en el año civil.

- 2) Fecha de publicación

- 3) Fecha anotada

Contiene la fecha anotada en la AIP (para las enmiendas AIP ordinarias) o la fecha en que surten efecto las enmiendas (para las enmiendas AIRAC de la AIP).

- 4) Anotada por

Las iniciales del funcionario que insertó la enmienda.

GEN 0.3 REGISTRO DE SUPLEMENTOS AIP

El registro de Suplementos AIP es una tabla con cinco columnas, en las que se indicará:

- 1) Número del Suplemento

El número y año del Suplemento AIP.
- 2) Asunto del Suplemento

El asunto de que se trata en el Suplemento AIP.
- 3) Secciones de la AIP afectadas

Las secciones de la AIP afectadas por el Suplemento AIP.
- 4) Período de validez

El plazo durante el cual será válida la información contenida en el Suplemento AIP.
- 5) Registro de cancelación

Indica la información o publicación que anuló el Suplemento AIP.

GEN 0.4 LISTA DE VERIFICACIÓN DE PÁGINAS DE LA AIP

Una lista de verificación de páginas de la AIP, que contendrá:

- 1) Número de la página
- 2) Fecha (día, mes, año) de publicación o de entrada en vigor de la información aeronáutica.

GEN 0.5 LISTA DE ENMIENDAS INCORPORADAS A MANO A LA AIP

Lista actualizada de las enmiendas incorporadas a mano a la AIP. Esta subsección de la AIP debería consistir en una lista de todo cambio en la información contenida en la AIP, hasta que se reimpriman las páginas afectadas. Deberá contener, en tres columnas, lo siguiente:

- 1) Páginas de la AIP afectada
Una referencia o identificación de las páginas en las que se ha hecho la corrección.
- 2) Texto de la enmienda
Pormenores precisos de la corrección que debe hacerse.
- 3) Número de la enmienda AIP a la cual se ha incorporado a mano una enmienda

GEN 0.6 ÍNDICE DE LA PARTE 1

Lista de secciones y subsecciones de la Parte 1 — Generalidades (GEN).

Indica los números de la sección o subsección, sus títulos y números de página.

GEN 1. REGLAMENTOS Y REQUISITOS NACIONALES

GEN 1.1 AUTORIDADES DESIGNADAS

Una lista de las direcciones de las autoridades designadas que se ocupan de la facilitación de la navegación aérea internacional. Deberían incluirse las direcciones de las siguientes autoridades:

- 1) Aviación civil
- 2) Meteorología
- 3) Aduanas
- 4) Inmigración
- 5) Sanidad
- 6) Derechos por servicios en ruta y de aeródromo/helipuerto
- 7) Cuarentena agrícola
- 8) Investigación de accidentes de aviación.

Para cada autoridad, debería incluirse en la dirección:

- 1) La autoridad designada
- 2) El nombre de la autoridad
- 3) La dirección postal
- 4) El número telefónico
- 5) El número de telefacsimile
- 6) El número de télex
- 7) La dirección del servicio fijo aeronáutico (AFS).

GEN 1.2 ENTRADA, TRÁNSITO Y SALIDA DE AERONAVES

Reglamentos y requisitos relativos a la notificación anticipada y solicitudes de permiso pertinentes a la entrada, tránsito y salida de aeronaves en vuelos internacionales. (Véase también el Anexo 9.)

- 1) Generalidades

Suele ser útil la información sobre reglamentos aplicables a todos los tipos de operaciones en la forma que se indica en el ejemplo y, dentro de lo posible, debería incluirse como se indica a continuación.

- 2) Vuelos regulares

Generalidades. Proporcionese información que permita a los explotadores de aeronaves determinar las condiciones en que puede emprenderse un servicio regular al territorio de un Estado o a través del mismo. Indíquese si el Estado es signatario del Acuerdo relativo al tránsito de los servicios aéreos internacionales o del Acuerdo sobre transporte aéreo internacional.

Requisitos relativos a la documentación para el despacho de las aeronaves. Enumérense todos los documentos necesarios para el despacho de las aeronaves, agrupándolos en “llegada”, “tránsito”¹ y “salida”. Indíquense el número de copias necesario de cada documento y los organismos gubernamentales a los cuales deben presentarse. Si su gobierno necesitara información adicional o diferente de la que se

1. Los requisitos que deben indicarse bajo este título deberían limitarse a los casos en que no se embarquen o desembarquen pasajeros y no se carguen o descarguen mercancías; en todos los demás casos los requisitos deberían enumerarse bajo los títulos “llegada” o “salida”, respectivamente.

suministra en el documento normalizado correspondiente del Anexo 9 o documentos de despacho adicionales o diferentes, especifíquese la información requerida al respecto. Menciónense brevemente los reglamentos pertinentes a la confección de los documentos para el despacho de aeronaves. En lo referente al despacho de la carga de las aeronaves, los requisitos gubernamentales deberían enumerarse bajo los títulos respectivos [cuestiones 3) y 4) siguientes].

3) Vuelos (comerciales) no regulares

Procedimientos. Especifíquese los procedimientos que debe seguir un explotador de vuelos (comerciales) no regulares. Si las aeronaves necesitan permiso previo² para embarcar o desembarcar pasajeros, carga o correo, indíquense el nombre y dirección del departamento gubernamental al que debe presentarse la solicitud, la antelación respecto a la llegada de la aeronave con que debe recibirse la solicitud, la información que debe darse en la solicitud, etc.

Requisitos relativos a la documentación para el despacho de aeronaves. A menos que estos requisitos sean diferentes de los que se aplican a los vuelos regulares, bastará hacer una referencia a la información indicada en GEN 1.2.

4) Vuelos privados

Notificación previa de llegada. Proporcionese información relativa a la notificación previa de llegada, especialmente si la información contenida en un plan de vuelo es aceptada por las autoridades como suficiente notificación previa de llegada, y especifíquese el plazo mínimo requerido por las autoridades respectivas para recibir la notificación previa. Si, por razones de seguridad de vuelo, se requiere permiso especial, además de presentar un plan de vuelo, indíquense la antelación con que debe presentarse la solicitud y el nombre y dirección del organismo que deba autorizarla.

Requisitos relativos a la documentación para el despacho de aeronaves. Tómense las medidas que se sugieren en 3) bajo este mismo título. Además, indíquese si las aeronaves extranjeras se admiten sin garantías por derechos aduaneros o, alternativamente, la forma de garantía requerida (p. ej., carnet de passages en douane), duración de la permanencia permitida, etc.

5) Medidas de sanidad pública aplicadas a las aeronaves

Describáanse las medidas de sanidad pública, si las hay, aplicadas a las aeronaves. En particular, debería mencionarse si la desinsectación, si se requiere, se reconoce cuando se efectúa antes de la llegada; en caso de pulverización a la llegada, declárese si se permite desembarcar de la aeronave a los pasajeros y a la tripulación antes de llevar a cabo la desinsectación.

GEN 1.3 ENTRADA, TRÁNSITO Y SALIDA DE PASAJEROS Y TRIPULACIONES

Reglamentos (incluso los aduaneros, de inmigración y cuarentena, y requisitos relativos a la notificación anticipada y solicitudes de permiso) pertinentes a la entrada, tránsito y salida de pasajeros no inmigrantes y tripulaciones. (Véase también el Anexo 9.)

1) Requisitos de aduana

Proporcionese información sobre los requisitos de aduanas (agrupados separadamente, dentro de lo posible, en llegada, tránsito y salida) relativos, entre otras cosas, a la aceptación de declaraciones orales o trámites requeridos respecto al equipaje acompañado de los pasajeros y la tripulación, certificado de pago de impuestos, donde todavía se exija, etc.

2) Requisitos de inmigración

Proporcionese un resumen de los documentos y trámites de despacho necesarios (agrupados separadamente, dentro de lo posible, en llegada, tránsito y salida), incluso cuestiones tales como visados (de entrada/salida), cuando sean necesarios, tarjetas de embarque/desembarque, pasaportes, aceptación de documentos de identidad existentes en vez de pasaportes válidos y, respecto a los miembros de la tripulación, licencias y certificados en vez de pasaportes y visados. Indíquese específicamente si se requieren formularios de despacho diferentes de los que se mencionan en el Anexo 9 o además de estos, o si se exige información diferente de la que se muestra en los formularios modelo en los apéndices correspondientes del Anexo 9.

3) Requisitos de sanidad pública

Debería suministrarse información respecto a los requisitos de sanidad pública concernientes a los pasajeros y a la tripulación, incluso el relativo a certificados de vacunación o revacunación, etc.

2. El Artículo 5 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional dispone, en su primer párrafo, que las aeronaves de los Estados contratantes tienen derecho a realizar vuelos comerciales no regulares sobre el territorio de otros Estados contratantes y hacer en él escalas con fines técnicos, sin necesidad de obtener permiso previo.

GEN 1.4 ENTRADA, TRÁNSITO Y SALIDA DE MERCANCÍAS

Reglamentos (incluso los aduaneros, y requisitos relativos a la notificación anticipada y solicitudes de permiso) pertinentes a la entrada, tránsito y salida de mercancías. (Véase también el Anexo 9.)

- 1) Requisitos aduaneros relativos a la carga (incluso suministros, correo, equipaje no acompañado, etc.)

Inclúyase información respecto a los trámites (facturas, certificados, licencias de importación/exportación, trámites consulares, si procede) requeridos para el despacho de la carga aérea (agrupada separadamente por requisitos de importación, exportación y transbordo). Si están en vigor arreglos para el despacho simplificado de envíos que no excedan de cierto valor o peso, indíquese esta limitación de valor o peso. Inclúyanse también los requisitos relativos a documentación para el despacho de otros artículos (tales como suministros, correo, etc.).

- 2) Requisitos de cuarentena agrícola

Especifíquense los certificados sanitarios o documentos afines que se necesiten en relación con el despacho de envíos de animales y plantas determinados, así como todo otro requisito sanitario relativo a esas expediciones.

Nota.— Las disposiciones tendientes a facilitar la entrada y salida para búsqueda, salvamento, investigación, reparación o recobro en relación con aeronaves extraviadas o averiadas, se detallan en la Sección GEN 3.6, Búsqueda y salvamento.

GEN 1.5 INSTRUMENTOS, EQUIPOS Y DOCUMENTOS DE VUELO DE LAS AERONAVES

Breve descripción de los instrumentos, equipo y documentos de vuelo de las aeronaves, entre ellos:

- 1) Los instrumentos, equipo (tal como el de comunicaciones y navegación de las aeronaves) y documentos de vuelo que hayan de llevarse a bordo, incluidos los que se exijan en especial además de lo dispuesto en el Anexo 6, Parte I, Capítulos 6 y 7.
- 2) El transmisor de localización de emergencia (ELT), dispositivos de señales y equipos salvavidas tal como se dispone en el Anexo 6, Parte I, 6.6 y Parte II, 6.4, cuando se haya decidido en reuniones regionales de navegación aérea, respecto a los vuelos sobre zonas terrestres designadas.

GEN 1.6 RESUMEN DE REGLAMENTOS NACIONALES Y ACUERDOS/CONVENIOS INTERNACIONALES

Una lista de títulos y referencias y, cuando corresponda, un resumen de los reglamentos nacionales que interesan a la navegación aérea, conjuntamente con una lista de los acuerdos/convenios internacionales ratificados por el Estado.

GEN 1.7 DIFERENCIAS RESPECTO DE LAS NORMAS, MÉTODOS RECOMENDADOS Y PROCEDIMIENTOS DE LA OACI

Una lista de las diferencias importantes entre los reglamentos y métodos nacionales del Estado y las correspondientes disposiciones de la OACI, incluyendo:

- 1) La disposición afectada (número de Anexo, título, número de la edición y párrafo).
- 2) El texto completo de la diferencia.

Todas las diferencias importantes deberán indicarse en esta subsección. Todos los Anexos se indicarán en orden numérico, aun cuando no existan diferencias con respecto a un Anexo, en cuyo caso deberá insertarse el término “NIL” después del número del Anexo, su título y el número de edición. Las diferencias nacionales con respecto a los Procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS) y a los Procedimientos suplementarios regionales (SUPPS), o la medida en que no se aplican, deben notificarse inmediatamente a continuación del Anexo con el que se relacionan los PANS o SUPPS en cuestión.

Cada diferencia debería notificarse de la siguiente forma:

- a) *Referencia:* Cítese el párrafo o subpárrafo del Anexo, PANS o SUPPS con respecto al cual existe la diferencia.
- b) *Descripción de la diferencia:* Describáse precisamente la diferencia, incluyendo cualquier información adicional necesaria que contribuya a aclarar el efecto.
- c) *Observaciones:* Indíquense las razones de la diferencia o, en el caso en que sea probable que se elimine la diferencia en el futuro, indíquese la fecha en la que se puede prever la conformidad con la disposición de la OACI.

Nota.— Véase en el Capítulo 5, sección 5.8 una explicación/aclaración sobre el significado de diferencias importantes.

GEN 2. TABLAS Y CÓDIGOS

GEN 2.1 SISTEMA DE MEDIDAS, MARCAS DE AERONAVE, DÍAS FERIADOS

1) Unidades de medida

Descripción de las unidades de medida utilizadas, incluyendo una tabla de unidades de medida. Puede incluirse un texto que indique que las unidades de medida que se utilizan en todas las operaciones aéreas y terrestres se ajustan al Anexo 5, incluyendo una lista de las cantidades de uso más común y de sus respectivas unidades de medida.

2) Sistema de referencia temporal

Descripción del sistema de referencia temporal utilizado, conjuntamente con una indicación de si se utiliza o no la hora de verano (adelanto de los relojes) y la forma en que el sistema de referencia temporal se presenta en toda la AIP.

3) Sistema de referencia horizontal

Breve descripción del sistema de referencia horizontal (geodésica) utilizado que comprenda:

- a) nombre/designación del sistema de referencia;
- b) determinación de la proyección;
- c) determinación del elipsoide utilizado;
- d) determinación de la referencia utilizada;
- e) áreas de aplicación; y
- f) explicación, cuando corresponda, del asterisco empleado para identificar las coordenadas que no satisfacen los requisitos de exactitud de los Anexos 11 y 14.

4) Sistema de referencia vertical

Breve descripción del sistema de referencia vertical utilizado que comprenda:

- a) nombre/designación del sistema de referencia;
- b) descripción del modelo geoidal utilizado (incluso los parámetros requeridos para la transformación de la altura entre el modelo utilizado y el EGM-96); y

- c) una explicación, cuando corresponda, del asterisco utilizado para identificar las elevaciones/ondulaciones geoidales que no satisfacen los requisitos de exactitud del Anexo 14.

5) Marcas de nacionalidad y matrícula de las aeronaves

Indicación de las marcas de nacionalidad y matrícula de las aeronaves, adoptadas por el Estado.

6) Días feriados

Una lista de días feriados, con indicación de los servicios afectados.

GEN 2.2 ABREVIATURAS UTILIZADAS EN LAS PUBLICACIONES AIS

Una lista de las abreviaturas en orden alfabético, con sus respectivos significados, utilizadas por el Estado en sus AIP y en la distribución de la información aeronáutica, con indicaciones apropiadas para aquellas abreviaturas nacionales que difieren de las que figuran en los *Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Abreviaturas y códigos de la OACI (PANS-ABC, Doc 8400)*.

Nota.— También puede incluirse una lista de definiciones o un glosario de términos y expresiones en orden alfabético.

GEN 2.3 SÍMBOLOS CARTOGRÁFICOS

Una lista de símbolos cartográficos, ordenados según las series de cartas en que se aplican los símbolos.

La hoja de símbolos debe contener los símbolos utilizados en todas las series de cartas publicadas, con excepción de los incluidos en la leyenda de una carta.

Nota.— La hoja de símbolos puede imprimirse en un solo color.

GEN 2.4 INDICADORES DE LUGAR

Una lista alfabética de los indicadores de lugar asignados a los emplazamientos de las estaciones fijas aeronáuticas para utilizar con fines de cifrado y descifrado. Debe proporcionarse una indicación con respecto a los lugares no conectados con el servicio fijo aeronáutico (AFS).

Deberían enumerarse, tanto en la forma de cifrado como en la de descifrado, los indicadores de lugar asignados a

lugares en el servicio fijo aeronáutico, o a otros lugares de importancia internacional, según los reglamentos prescritos por la OACI. Deberían anotarse de esta manera los indicadores que no tengan que usarse en la dirección de un mensaje transmitido por el AFS.

GEN 2.5 LISTA DE RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN

Una lista alfabética de radioayudas para la navegación, que contenga:

- 1) el identificador
- 2) el nombre de la estación
- 3) el tipo de instalación/ayuda
- 4) indicación de si la ayuda es para en ruta (E), para aeródromo (A) o para ambos fines (AE).

Esta lista consiste en dos tablas, cada una de las cuales contiene cuatro columnas. Ambas tablas están en orden alfabético, en una de ellas se enumeran las ayudas mediante su “identificación (ID)” y en la otra mediante “nombre de la estación”.

GEN 2.6 TABLAS DE CONVERSIÓN

Inclúyanse tablas de conversión:

- 1) de millas marinas a kilómetros y viceversa
- 2) de pies a metros y viceversa
- 3) de minutos y segundos de arco a valores decimales y viceversa
- 4) otras tablas de conversión, según corresponda.

GEN 2.7 TABLAS DE SALIDA Y PUESTA DEL SOL

En esta subsección debe incluirse lo siguiente:

- una breve descripción de los criterios utilizados para determinar las horas que se presentan en las tablas de salida y puesta del sol;
- una lista alfabética de los lugares para los cuales se indican las horas por referencia a la página correspondiente de la tabla; y

— las tablas de salida y puesta del sol para las estaciones y los lugares seleccionados.

Las tablas de salida y puesta del sol deberían contener:

- 1) el nombre de la estación
- 2) el indicador de lugar OACI
- 3) las coordenadas geográficas en grados y minutos
- 4) las fechas para las cuales se indican las horas
- 5) la hora de comienzo del crepúsculo civil matutino
- 6) la hora de salida del sol
- 7) la hora de puesta del sol
- 8) la hora del final del crepúsculo civil vespertino.

GEN 3. SERVICIOS

GEN 3.1 SERVICIOS DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA

- 1) Servicio responsable

Descripción del servicio de información aeronáutica (AIS) y de sus principales componentes, que comprenda, para cada componente:

- a) el nombre del servicio o la dependencia;
- b) la dirección postal;
- c) el número telefónico;
- d) el número de telefax;
- e) el número de télex; y
- f) la dirección AFS.

Además, debería hacerse una exposición relativa a los documentos de la OACI en que se basan los servicios y una referencia al lugar de la AIP donde se indican las diferencias, en caso de haberlas. Asimismo, si el servicio AIS no es H24, debería señalarse aquí esta circunstancia.

- 2) Área de responsabilidad

Describese el área de responsabilidad del servicio de información aeronáutica.

3) Publicaciones aeronáuticas

Describense los elementos de la documentación integrada de información aeronáutica, que comprenda:

- a) la AIP y el servicio de enmiendas correspondiente;
- b) los Suplementos AIP;
- c) las AIC;
- d) los NOTAM y boletines de información previa al vuelo (PIB);
- e) las listas de verificación y las de NOTAM válidos; y
- f) la forma en que pueden obtenerse.

Deben indicarse los tipos de información aeronáutica publicada, con una breve descripción de su naturaleza y algunos detalles sobre la forma en que se efectúa la distribución de los diversos documentos, incluyendo las direcciones de las agencias de distribución, el precio de las suscripciones y la disponibilidad del servicio de enmienda.

La descripción del servicio NOTAM facilitado debería contener, cuando corresponda, sus clasificaciones de series y los arreglos existentes para la utilización del sistema de distribución predeterminada. Puede incluirse una tabla que muestre el intercambio internacional de NOTAM.

Cuando se utilice una AIC para dar a conocer los precios de la publicación (suscripción), deberá indicarse en esta sección de la AIP.

4) Sistema AIRAC

Describese brevemente el sistema AIRAC proporcionado, incluyendo una tabla de fechas de entrada en vigor AIRAC actuales y para varios años futuros.

5) Servicio de información previa al vuelo en los aeródromos/helipuertos

Una lista de los aeródromos/helipuertos en los que se dispone regularmente de información previa al vuelo, que contenga, para cada aeródromo o helipuerto:

- a) los elementos de la documentación integrada de información aeronáutica existentes/disponibles;
- b) los mapas y cartas existentes/disponibles; y

- c) la zona general que cubre la información previa al vuelo.

6) Datos electrónicos sobre el terreno y obstáculos

Detalles de la forma en que se pueden obtener datos electrónicos sobre el terreno y obstáculos que comprendan:

- a) nombre de la persona, servicio u organización responsable;
- b) domicilio y correo electrónico de la persona, servicio u organización responsable;
- c) número de telefax de la persona, servicio u organización responsable;
- d) número de teléfono de contacto de la persona, servicio u organización responsable;
- e) horas de servicio (período que incluya la zona horaria en que se puede hacer el contacto);
- f) información en línea que se puede utilizar para contactar a la persona, servicio u organización; y
- g) información adicional, si fuera necesaria, sobre la forma y el momento en que se puede establecer contacto con la persona, el servicio o la organización.

GEN 3.2 CARTAS AERONÁUTICAS

1) Servicios responsables

Descripción de los servicios responsables de la producción de cartas aeronáuticas, que comprenda:

- a) el nombre del servicio;
- b) la dirección postal;
- c) el número telefónico;
- d) el número de telefax;
- e) el número de télex; y
- f) la dirección AFS.

Además, debería formularse una exposición relativa a los documentos de la OACI en los cuales se basa el servicio y una referencia al lugar de la AIP en que se indican las diferencias, en caso de haberlas. Asimismo, debería indicarse aquí si no se presta un servicio de cartas H24.

2) Mantenimiento de las cartas

Breve descripción de la forma en que se revisan y enmiendan las cartas aeronáuticas.

Debería incluirse una explicación del sistema usado por la autoridad editora del Estado acerca de la forma en que se procede a efectuar las enmiendas o revisiones de las cartas aeronáuticas, incluso los detalles que corresponda sobre el uso de las AIC o los Suplementos AIP para difundir las correcciones de datos o información sobre la disponibilidad de nuevos mapas y cartas.

3) Adquisición de las cartas

Detalles de cómo pueden obtenerse las cartas aeronáuticas, que comprendan:

- a) el servicio o agentes de venta;
- b) la dirección postal;
- c) el número telefónico;
- d) el número de telefax;
- e) el número de télex; y
- f) la dirección AFS.

Debería incluirse la información indispensable sobre cómo y dónde pueden obtenerse las cartas, con una lista de los agentes de venta, tanto nacionales como extranjeros, cuando corresponda.

4) Series de cartas aeronáuticas disponibles

Una lista de las series de cartas aeronáuticas disponibles, seguida de una descripción general de cada serie y una indicación del uso previsto.

5) Lista de cartas aeronáuticas disponibles

Una lista de las cartas aeronáuticas disponibles, que comprenda:

- a) el título de la serie;
- b) la escala de la serie;
- c) el nombre o número de cada carta o de cada hoja de una serie;
- d) el precio por hoja; y

e) la fecha de la revisión más reciente.

Para indicar las series de cartas deberían utilizarse las siguientes abreviaturas:

ADC	Plano de aeródromo/helipuerto — OACI
*ANC/250	Carta aeronáutica: 1:250 000
ANC	Carta aeronáutica — OACI 1:500 000
ANCS	Carta de navegación aeronáutica — OACI, escala pequeña
AOC	Plano de obstáculos de aeródromo — OACI, Tipos A, B y C
*APC	Carta de planeamiento aeronáutico
APDC	Plano de estacionamiento y atraque de aeronaves — OACI
ARC	Carta de área
ENRC	Carta de navegación en ruta — OACI
GMC	Plano de aeródromo para movimientos en tierra — OACI
IAC	Carta de aproximación por instrumentos — OACI
PATC	Carta topográfica para aproximaciones de precisión — OACI
*PC	Carta de posición — OACI
RMAC	Carta de altitud mínima radar — OACI
SID	Carta de salida normalizada — Vuelo por instrumentos (SID) — OACI
STAR	Carta de llegada normalizada — Vuelo por instrumentos (STAR) — OACI
VAC	Carta de aproximación visual — OACI
WAC	Carta aeronáutica mundial — OACI 1:1 000 000

6) Índice de la carta aeronáutica mundial (WAC) — OACI 1:1 000 000

Una carta índice en la que figuren la cobertura y la disposición de las hojas para la carta WAC — OACI 1:1 000 000 producida por el Estado. Si en vez de la WAC — OACI 1:1 000 000 se produce la carta aeronáutica — OACI 1:500 000, deberá utilizarse una carta índice para indicar la cobertura y la disposición de las hojas de la carta aeronáutica — OACI 1:500 000.

Debería incluirse un índice de cartas en que se dibujen los límites de las hojas y la cobertura de cada serie de cartas. Ese índice, usado junto con la lista de cartas aeronáuticas disponibles, le permitirá al usuario seleccionar la serie de cartas o las hojas de una serie determinada que necesite.

* Abreviaturas diferentes de las contenidas en los PANS-ABC (Doc 8400) o que no figuran en ese documento.

7) Cartas topográficas

Detalles de cómo pueden obtenerse las cartas topográficas, que comprendan:

- a) el nombre del servicio o agentes de venta;
- b) la dirección postal;
- c) el número telefónico;
- d) el número de telefacsimile;
- e) el número de télex; y
- f) la dirección AFS.

8) Correcciones de las cartas que no figuran en la AIP

Una lista de las correcciones de las cartas aeronáuticas que no figuran en la AIP, o una indicación de dónde puede obtenerse dicha información.

Si se publica una lista en la AIP, debería presentarse en forma tabular, integrada por tres columnas:

- En la columna 1 debería identificarse la carta.
- En la columna 2 se indicaría el lugar de la carta en que deba hacerse la corrección.
- La columna 3 contendría detalles precisos sobre las correcciones que hayan de efectuarse.

GEN 3.3 SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO

1) Servicio responsable

Descripción del servicio de tránsito aéreo y de sus principales elementos, que comprenda:

- a) el nombre del servicio;
- b) la dirección postal;
- c) el número telefónico;
- d) el número de telefacsimile;
- e) el número de télex; y
- f) la dirección AFS.

Además, debería formularse una exposición relativa a los documentos de la OACI en los cuales se basa el servicio

y una referencia al lugar de la AIP en que se indican las diferencias, en caso de haberlas. Asimismo, debería indicarse aquí si el servicio ATS no se presta H24.

2) Área de responsabilidad

Breve descripción del área de responsabilidad respecto del suministro de servicios de tránsito aéreo.

3) Tipos de servicios

Breve descripción de los principales tipos de servicios de tránsito aéreo suministrados. La descripción debería incluir el servicio de radar, cuando esté disponible. Deberían mencionarse, cuando corresponda:

- la existencia de áreas o rutas designadas en las que se exijan procedimientos especiales, a fin de eliminar o reducir la necesidad de interceptaciones; y
- el establecimiento de zonas prohibidas, restringidas o peligrosas.

4) Coordinación entre el explotador y el ATS

Las condiciones generales en que se lleva a cabo la coordinación entre el explotador y los servicios de tránsito aéreo.

5) Altitud mínima de vuelo

Inclúyase una exposición de los criterios aplicados para determinar las altitudes mínimas de vuelo.

6) Lista de direcciones de las dependencias ATS

Una lista alfabética de las dependencias ATS y sus correspondientes direcciones, en formato tabular, que contenga:

- a) el nombre de la dependencia;
- b) la dirección postal;
- c) el número telefónico;
- d) el número de telefacsimile;
- e) el número de télex; y
- f) la dirección AFS.

GEN 3.4 SERVICIOS DE COMUNICACIONES

1) Servicio responsable

Descripción del servicio responsable del suministro de instalaciones de telecomunicaciones y navegación, que comprenda:

- a) el nombre del servicio;
- b) la dirección postal;
- c) el número telefónico;
- d) el número de telefacsimile;
- e) el número de télex; y
- f) la dirección AFS.

Además, debería formularse una exposición relativa a los documentos de la OACI en los cuales se basa el servicio y una referencia al lugar de la AIP en que se indican las diferencias, en caso de haberlas. Asimismo, debería indicarse aquí si no se presta servicio H24.

2) Área de responsabilidad

Breve descripción del área de responsabilidad para la cual se proporciona servicio de telecomunicaciones. Puede incluirse una indicación de la autoridad responsable de las operaciones cotidianas.

3) Tipos de servicios

Breve descripción de los principales tipos de servicios e instalaciones proporcionados, que comprenda:

- a) los servicios de radionavegación;
- b) el servicio móvil o fijo;
- c) el servicio de radiodifusión;
- d) los idiomas empleados; y
- e) una indicación de dónde puede obtenerse información detallada.

4) Requisitos y condiciones

Breve descripción de los requisitos y condiciones con arreglo a los cuales se dispone de servicio de comunicaciones.

GEN 3.5 SERVICIOS METEOROLÓGICOS

1) Servicio responsable

Breve descripción del servicio meteorológico encargado de facilitar la información meteorológica, que comprenda:

- a) el nombre del servicio;

Indicar la autoridad meteorológica designada, cuando proceda, el proveedor del servicio en el que la autoridad meteorológica ha delegado su suministro.

- b) la dirección postal;
- c) el número telefónico;
- d) el número de telefax;
- e) el número de télex; y
- f) la dirección AFS.

Además, debería formularse una exposición relativa a los documentos de la OACI en los cuales se basa el servicio y una referencia al lugar de la AIP en que se indican las diferencias, en caso de haberlas. Asimismo, debería indicarse aquí si no se presta servicio H24.

2) Área de responsabilidad

Breve descripción del área o de las rutas aéreas para las cuales se suministra servicio meteorológico.

3) Observaciones e informes meteorológicos

Descripción detallada de las observaciones e informes meteorológicos proporcionados para la navegación aérea internacional, que comprenda:

- a) El nombre de las estaciones en orden alfabético, con su indicador de lugar OACI

Debería darse el nombre (en mayúsculas) de la ciudad o población a las que presta el servicio el aeródromo, seguido de una raya oblicua y el nombre del aeródromo. También debería incluirse el indicador de lugar OACI.

- b) El tipo y frecuencia de las observaciones, incluyendo una indicación del equipo automático de observación

Indíquese el tipo de observaciones hechas y la frecuencia con que se hacen las mismas; p. ej., horarias o semihorarias ordinarias, y observaciones especiales. Debería indicarse el equipo automático de observación utilizado, si se cuenta con el mismo.

- c) Los tipos de informes meteorológicos (p. ej., METAR) y la disponibilidad de pronósticos de tendencias

Indíquense los tipos de informes meteorológicos (p. ej., INFORME MET, SPECIAL, METAR, SPECI) y la disponibilidad de pronósticos de tendencias.

- d) El tipo específico de sistema de observación y número de emplazamientos de observación utilizados para observar y notificar el viento en la superficie, la visibilidad, el alcance visual en la pista, la base de nubes, la temperatura y, cuando corresponda, la cizalladura del viento (p. ej., anemómetro en la intersección de las pistas, transmisómetro en las proximidades de los puntos de toma de contacto, etc.).

- e) Las horas de funcionamiento

- f) Una indicación de la información climatológica aeronáutica disponible

La disponibilidad de información climatológica debería señalarse del modo indicado en la Tabla GEN 3.5.3 del modelo de AIP.

4) Tipos de servicios

Breve descripción de los principales tipos de servicios proporcionados, que comprenda detalles de las exposiciones verbales, consultas, presentación de la información meteorológica y documentación de vuelo disponible para los explotadores y miembros de la tripulación de vuelo, y de los métodos y medios que se emplean para proporcionar la información meteorológica.

Indíquense los tipos de información elaborada por el WAFS, los avisos VAAC y TCAC, así como los métodos y medios utilizados para proporcionar la información meteorológica; los pormenores sobre la emisión de pronósticos locales [p. ej., pronósticos TAF y GAMET (si corresponde)] y avisos de aeródromo y cizalladura del viento; la disponibilidad de información procedente de radares y satélites meteorológicos.

5) Notificación requerida de los explotadores

El tiempo mínimo de aviso que exija la autoridad meteorológica a los explotadores respecto a las exposiciones verbales, consultas, documentación de vuelo y demás información meteorológica que necesiten.

6) Informes de aeronave

Según sea necesario, los requisitos de la autoridad meteorológica para la formulación y transmisión de informes de

aeronave. Esto debería incluir referencias a la lista de los puntos de notificación ATS/MET en las rutas que cruzan la FIR/UIR de la cual es responsable el Estado (véase la Sección ENR 3).

7) Servicio VOLMET

Descripción del servicio VOLMET, que comprenda:

- a) El nombre de la estación transmisora

Insértense en orden alfabético los nombres de las estaciones que transmiten información meteorológica a las aeronaves en vuelo por cualquier medio incluso VOR, TVOR.

- b) El distintivo de llamada o identificación y tipo de emisión

Inclúyanse el distintivo de llamada o identificación asignados a la estación transmisora y el tipo de emisión, indicado mediante la designación apropiada de la OACI (véase “Designación de las emisiones típicas de radiocomunicaciones” en el Doc 8400).

- c) Las frecuencias utilizadas para la radiodifusión

Frecuencias en kilohertzios (kHz) o megahertzios (MHz).

- d) El período de radiodifusión

Para cada radiodifusión, utilícese CNS para indicar radiodifusiones continuas (como en el caso de las radiodifusiones VOLMET en VHF y las radiodifusiones VOR) o muéstranse los minutos pasados de la hora de comienzo y terminación de cada radiodifusión (como en el caso de las radiodifusiones VOLMET en HF), p. ej., “H + 20 a H + 25”.

- e) Las horas de servicio

Cuando las radiodifusiones no continúen durante las veinticuatro horas (H24), las horas deberían indicar claramente para cada radiodifusión la hora de la primera y la última radiodifusiones en UTC, p. ej., “0220-2255”.

- f) La lista de los aeródromos/helipuertos para los cuales se incluyen notificaciones o pronósticos

Los aeródromos/helipuertos respecto a los cuales se incluyen las notificaciones o pronósticos, mencionados en el orden en que tienen lugar en la radiodifusión.

- g) El contenido y formato de las notificaciones y de los pronósticos incluidos, y observaciones que correspondan

Lista de informes o pronósticos o información SIGMET incluidos, utilizando términos apropiados, p. ej., METAR + TREND, para indicar un informe ordinario en forma de clave METAR acompañado de un pronóstico de tendencia.

Las observaciones que existan con respecto a la información incluida.

8) Servicio SIGMET

Nota.— Debería incluirse el suministro de servicio AIRMET.

Descripción de la vigilancia meteorológica proporcionada dentro de las regiones de información de vuelo o áreas de control para las cuales se facilitan servicios de tránsito aéreo, incluyendo una lista de las oficinas de vigilancia meteorológica, que comprenda:

- a) El nombre de la oficina de vigilancia meteorológica, indicador de lugar OACI

Insértense en orden alfabético los nombres de las oficinas de vigilancia meteorológica (OVM).

También debería incluirse el indicador de lugar OACI.

- b) Las horas de funcionamiento

Las horas de servicio meteorológico indicadas en UTC y, cuando sea apropiado, la oficina meteorológica responsable fuera de estas horas.

- c) Las regiones de información de vuelo o áreas de control a las que se presta servicio

Indíquense las regiones de información de vuelo (FIR) o las áreas de control para las cuales se emitan SIGMET.

- d) Los tipos de información SIGMET publicados (SIGMET, SST SIGMET) y períodos de validez

Indíquense los tipos de SIGMET emitidos, o sea, para niveles de crucero subsónicos (SIGMET) o transónicos/supersónicos (SIGMET SST) y añádanse los períodos de validez (p. ej., de cuatro a seis horas).

- e) Los procedimientos específicos que se aplican a la información SIGMET (p. ej., para cenizas volcánicas, ciclones tropicales)

Los procedimientos específicos que se aplican a la información SIGMET pudieran requerir una indicación del período de validez y el período de la perspectiva para los mensajes SIGMET relativos a nubes de cenizas volcánicas y ciclones tropicales.

- f) Los procedimientos específicos que se aplican a la información AIRMET (de conformidad con los acuerdos regionales de navegación aérea pertinentes)

Deberían incluirse los detalles de los procedimientos que se aplican a la información AIRMET (de conformidad con los acuerdos regionales de navegación aérea pertinentes) relativa p. ej., a los FL y FIR o partes de las mismas cubiertos, períodos horarios para su expedición, período de validez e intercambios de información.

- g) Las dependencias de servicios de tránsito aéreo a las que se proporciona información SIGMET y AIRMET

El nombre de los FIC, ACC o RCC a los que proporciona información SIGMET y AIRMET la oficina de vigilancia meteorológica (OVM).

- h) Otra información (p. ej., relativa a cualquier limitación del servicio)

Esto puede comprender los números telefónicos de la oficina meteorológica que suministra normalmente el servicio y de toda otra oficina meteorológica que suministre servicio durante los períodos en que aquella oficina está cerrada. Indíquense cualquier limitación del servicio y todo otro servicio que no se haya enumerado.

9) Otros servicios meteorológicos automáticos

Descripción de los servicios automáticos que haya para facilitar información meteorológica (p. ej., servicio automático de información previa al vuelo accesible mediante teléfono o módem de computadora), que comprenda:

- a) el nombre del servicio;
b) la clase de información que proporciona;
c) las zonas, rutas y aeródromos que cubre; y
d) los números de teléfono, de télex y de telefacsimile.

Si no se cuenta con tales servicios, indíquese NIL en este apartado.

GEN 3.6 BÚSQUEDA Y SALVAMENTO

1) Servicios responsables

Breve descripción de los servicios responsables de la búsqueda y salvamento (SAR), que comprenda:

- a) el nombre del servicio o dependencia;
- b) la dirección postal;
- c) el número telefónico;
- d) el número de telefacsimile;
- e) el número de télex; y
- f) la dirección AFS.

Además, debería formularse una exposición relativa a los documentos de la OACI en los cuales se basa el servicio y una referencia al lugar de la AIP en que se indican las diferencias, en caso de haberlas. Asimismo, debería indicarse aquí si no se presta servicio H24.

2) Área de responsabilidad

Breve descripción del área de responsabilidad dentro de la cual se proporcionan servicios de búsqueda y salvamento.

3) Tipos de servicios

Breve descripción y ubicación geográfica, cuando corresponda, del tipo de servicios e instalaciones que se proporcionan, incluyendo una indicación de los lugares donde la cobertura aérea SAR dependa de un despliegue considerable de aeronaves.

Debería incluir información tocante a:

- a) si las aeronaves SAR son anfibia, terrestres o están equipadas con flotadores;
- b) si se dispone de ayudas de supervivencia y si pueden ser lanzadas;
- c) las frecuencias en que pueden comunicar las aeronaves y los barcos SAR, o las brigadas de salvamento en tierra; y
- d) las posibilidades de recalada de las aeronaves y los barcos SAR.

4) Acuerdos SAR

Breve descripción de los acuerdos SAR en vigor, señalando las disposiciones que permitan la entrada y salida de aeronaves de otros Estados con fines de

búsqueda, salvamento, rescate y reparación o recuperación de aeronaves perdidas o dañadas, ya sea mediante una notificación en vuelo solamente o después de notificar su plan de vuelo.

Breve resumen de las condiciones de todo acuerdo SAR en vigor, con especial referencia a aquellos que permiten el sobrevuelo o la entrada de aeronaves de otros Estados, sólo mediante una notificación en vuelo o después de notificar su plan de vuelo. Debería indicarse el criterio que se sigue con las solicitudes de entrada de aeronaves, equipo y personal de otros Estados con fines de búsqueda y salvamento, así como la autoridad que publicaría las instrucciones relativas al control de tal entrada.

5) Condiciones de disponibilidad

Breve descripción de las disposiciones sobre búsqueda y salvamento, que comprenda las condiciones generales en que se dispone del servicio y de sus instalaciones para uso internacional, incluso una indicación de si un medio disponible para búsqueda y salvamento está especializado en las técnicas y funciones SAR, o si se utiliza especialmente para otros fines pero se adapta para fines SAR mediante instrucción y equipo, o si sólo está disponible circunstancialmente y no tiene ninguna instrucción ni preparación particular para trabajos SAR.

6) Procedimientos y señales utilizados

Breve descripción de los procedimientos y señales utilizados por las aeronaves de salvamento y una tabla que indique las señales que han de utilizar los sobrevivientes.

Esto tiene por objeto incluir todo procedimiento, señal u otras disposiciones que se apliquen para conseguir los objetivos expuestos en el Anexo 12, que han de ser conocidos y comprendidos por:

- a) el personal de las aeronaves en peligro y los supervivientes de accidentes de aviación;
- b) el personal de búsqueda y salvamento de los Estados vecinos que podría intervenir en una operación SAR dentro del territorio del Estado interesado;
- c) los pilotos al mando que observen un accidente [véanse el Anexo 12, 5.8 y el Anexo 6, Parte I, 11.1 c)]; y
- d) los pilotos al mando que capten una llamada o un mensaje de socorro (véase el Anexo 12, 5.9).

GEN 4. DERECHOS POR EL USO DE AERÓDROMOS/HELIPUERTOS Y SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA

Si los derechos no se publican en este capítulo, puede hacerse referencia al sitio donde se encuentren los pormenores de tales derechos. Los derechos impuestos por el uso de las diversas instalaciones y servicios de aeródromos/helipuertos deberían dividirse en categorías, y darse información completa al respecto, como se detalla a continuación:

GEN 4.1 DERECHOS POR EL USO DE AERÓDROMO/HELIPUERTO

Breve descripción del tipo de derechos que podrían cobrarse en los aeródromos/helipuertos de uso internacional, que comprenda:

1) El aterrizaje de aeronaves

Indíquese la base para calcular los derechos, por ejemplo, peso total máximo certificado (peso de aterrizaje, etc.) de la aeronave; categoría de tráfico (p. ej., comercial, no comercial, regular, no regular, vuelos privados); tipo de aeronave; clasificación del aeropuerto.

Inclúyase una escala de los derechos básicos y de cualquier recargo adicional, tal como el que pueda exigirse por vuelos nocturnos o fuera de las horas normales de operación, o por el uso de las luces de aproximación, de pista o de calle de rodaje.

Detállense las reglas que rijan el pago de todos estos derechos.

2) El estacionamiento, uso de hangares y custodia de aeronaves a largo plazo

Estacionamiento. Inclúyase una escala de los derechos por el estacionamiento de aeronaves al aire libre y detállense las reglas aplicables.

Albergue en hangares. Inclúyase una escala de los derechos por el albergue de aeronaves en hangares, indicando cualquier derecho adicional por concepto de calefacción, etc., y detállense las reglas aplicables correspondientes.

Derechos de albergue. Indíquese la base para calcular los derechos de estacionamiento y de hangar: por ejemplo, peso total máximo certificado (peso de aterrizaje, etc.); espacio ocupado por la aeronave (p. ej., la longitud multiplicada por la envergadura).

3) Los servicios a los pasajeros

Inclúyase una escala de los derechos que se apliquen y detállense las reglas correspondientes.

4) Los servicios de seguridad.

5) Las cuestiones relacionadas con el ruido.

6) Otros derechos (aduanas, sanidad, inmigración, etc.)

Además de los derechos que se apliquen por aduanas, inmigración y servicios de sanidad, indíquese todo otro derecho por el uso de instalaciones y servicios de aeropuerto no mencionados anteriormente; por ejemplo, derechos de terminal, derechos de plataforma, derechos por el servicio de incineradores, derechos por las instalaciones de equipaje, derechos por el servicio de transporte de equipaje, derechos por bombeo de combustible y aceite.

7) Las exenciones y descuentos

Cuando corresponda, deberían enumerarse específicamente todas las exenciones, reducciones, descuentos, arreglos por contrato u otras condiciones preferenciales que se apliquen a ciertos tipos de operaciones.

8) Los métodos de pago

Detállense las normas relativas al método de pago.

GEN 4.2 DERECHOS POR EL USO DE SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA

Breve descripción de los derechos que podrían cobrarse por los servicios de navegación aérea proporcionados para uso internacional, que comprenda:

1) El control de aproximación

2) Los servicios de navegación aérea en ruta

3) La base de costos para los servicios de navegación aérea y las exenciones y descuentos

4) El método de pago

Indíquese la base y la escala de todo derecho impuesto por el uso de las instalaciones y servicios de navegación aérea en ruta, tales como las instalaciones de comunicaciones, las ayudas para la navegación, los servicios de tránsito aéreo y los servicios meteorológicos.

PARTE 2 — EN RUTA (ENR)

Cuando las AIP se publiquen y distribuyan en más de un volumen y cada uno de ellos tenga un servicio separado de enmiendas y suplementos, deberá incluirse en cada volumen su propio prefacio, un registro de Enmiendas AIP, un registro de Suplementos AIP, una lista de verificación de páginas de la AIP y una lista actualizada de las enmiendas hechas a mano. Cuando las AIP se publiquen en un solo volumen, deberá anotarse en cada una de las subsecciones la frase “no se aplica”. (Véase también el modelo de AIP, Parte 2, Sección ENR 0.)

En la subsección correspondiente debe indicarse que existen diferencias entre los reglamentos nacionales y los SARPS y procedimientos de la OACI, y que se enumeran en GEN 1.7.

ENR 0.6 ÍNDICE DE LA PARTE 2

Lista de las secciones y subsecciones de la Parte 2 — En ruta (ENR).

Nota.— Las subsecciones pueden enumerarse en orden alfabético.

ENR 1. REGLAS Y PROCEDIMIENTOS GENERALES

ENR 1.1 REGLAS GENERALES

Se exige publicar las reglas generales que se apliquen en el Estado.

Puede hacerse referencia a los documentos aplicables de la OACI o pueden reproducirse íntegramente las reglas generales que se apliquen en el Estado.

ENR 1.2 REGLAS DE VUELO VISUAL

Se exige publicar las reglas de vuelo visual que se apliquen en el Estado.

Deberían exponerse por completo las reglas de vuelo visual aplicables.

ENR 1.3 REGLAS DE VUELO POR INSTRUMENTOS

Se exige publicar las reglas de vuelo por instrumentos que se apliquen en el Estado.

Deberían exponerse por completo las reglas de vuelo por instrumentos aplicables.

ENR 1.4 CLASIFICACIÓN DEL ESPACIO AÉREO ATS

Una descripción de las clases de espacio aéreo ATS en la forma de la tabla de clasificación del espacio aéreo ATS que figura en el Anexo 11, Apéndice 4, con las anotaciones apropiadas para indicar aquellas clases de espacio aéreo que no sean utilizadas por el Estado.

ENR 1.5 PROCEDIMIENTOS DE ESPERA, APROXIMACIÓN Y SALIDA

1) Generalidades

Se exige presentar una exposición relativa a los criterios con arreglo a los cuales se establecen los procedimientos de espera, aproximación y salida. Si los criterios utilizados difieren de las disposiciones de la OACI, se exige presentarlos en forma de tabla.

2) Vuelos que llegan

Se exige presentar los procedimientos (ordinarios, de navegación de área o ambos) a los vuelos que llegan que se aplican a todos los vuelos hacia o dentro del mismo tipo de espacio aéreo. Si en un espacio aéreo terminal se aplican procedimientos diferentes, debe incluirse una nota al respecto, conjuntamente con una indicación acerca de dónde pueden encontrarse los procedimientos específicos.

3) Vuelos que salen

Se exige presentar los procedimientos (ordinarios, de navegación de área o ambos) a los vuelos que salen que se aplican a todos los vuelos que salen de cualquier aeródromo/helipuerto.

Representación gráfica o descripción (o combinación de las mismas), cuando corresponda, de los procedimientos de espera, aproximación y salida y de las rutas preferidas u obligatorias en las áreas terminales.

Nota 1.— Para satisfacer este requisito puede usarse una carta de área.

Nota 2.— Bajo este título han de quedar incluidos los procedimientos específicos que deban utilizarse en situaciones en que existan fallas de las comunicaciones en las áreas terminales.

Nota 3.— Los criterios de franqueamiento de obstáculos relativos a procedimientos de espera, aproximación y salida figuran en los PANS-OPS (Doc 8168), Volúmenes I y II.

Nota 4.— Las disposiciones que regulan la identificación de rutas normalizadas de salida y de llegada y los procedimientos conexos figuran en el Anexo 11, Apéndice 3; en el Manual de planificación de servicios de tránsito aéreo (Doc 9426) figura un texto de orientación relativo al establecimiento de tales rutas.

De ser necesario, el diagrama o la carta deberían complementarse con textos descriptivos y los procedimientos adecuados, cuando difieran de los prescritos en los PANS-OPS (Doc 8168). Pueden usarse diagramas o cartas separadas para mostrar las vías de acercamiento, de alejamiento y de tránsito en áreas congestionadas. La carta de área terminal — OACI es la que se especifica en el Capítulo 8 del Anexo 4.

ENR 1.6 SERVICIOS Y PROCEDIMIENTOS RADAR

1) Radar primario

Descripción de los servicios y procedimientos del radar primario, que comprenda:

- a) los servicios complementarios;
- b) la aplicación del servicio de control radar;
- c) los procedimientos para casos de fallas de radar y de radio; y
- d) una presentación gráfica del área de cobertura radar.

2) Radar secundario de vigilancia (SSR)

Descripción de los procedimientos para el funcionamiento del SSR, que comprenda:

- a) los procedimientos de emergencia;
- b) los procedimientos para casos de fallas de radio-comunicaciones y de interferencia ilícita;
- c) el sistema de asignación de claves SSR; y

- d) una presentación gráfica del área de cobertura SSR.

Nota.— La descripción del SSR tiene particular importancia en las zonas o rutas en las que hay posibilidad de interceptación.

ENR 1.7 PROCEDIMIENTOS DE REGLAJE DE ALTÍMETRO

Se exige presentar una exposición de los procedimientos en curso de reglaje de altímetro, que contenga:

- 1) Una breve introducción con una exposición relativa a los documentos de la OACI en los que se basan los procedimientos, conjuntamente con las diferencias que existan con respecto a las disposiciones de la OACI, en caso de haberlas.
- 2) Los procedimientos básicos de reglaje de altímetro.
- 3) Una descripción de las regiones de reglaje de altímetro.
- 4) Los procedimientos aplicables a los explotadores (incluidos los pilotos).
- 5) Una tabla de los niveles de crucero.

ENR 1.8 PROCEDIMIENTOS SUPLEMENTARIOS REGIONALES

Se exige presentar los procedimientos suplementarios regionales (SUPPS) aplicables a toda la zona de responsabilidad, con una indicación adecuada de las diferencias nacionales, en caso de haberlas.

Los métodos de alternativa que pueden emplearse son los siguientes:

- 1) La reproducción de todos los textos pertinentes de la OACI, destacando las partes que constituyen una diferencia respecto al texto de la OACI o una adición al mismo, p. ej., mediante un subrayado o un tipo de letra diferente.
- 2) Una lista de cualesquiera diferencias o adiciones respecto a los correspondientes documentos de la OACI, con suficientes detalles, o junto con información explicativa, para que no sea necesario consultar los documentos de la OACI con el fin de comprender bien el reglamento o procedimiento.

ENR 1.9 ORGANIZACIÓN DE LA AFLUENCIA DEL TRÁNSITO AÉREO

Breve descripción del sistema de organización de la afluencia del tránsito aéreo (ATFM), que comprenda:

- 1) La estructura ATFM, el área de servicio, los servicios proporcionados, la ubicación de las dependencias y las horas de funcionamiento.
- 2) Los tipos de mensajes de afluencia y descripción de los formatos.
- 3) Los procedimientos que se aplican a los vuelos que salen, incluyendo:
 - a) el servicio responsable del suministro de información sobre las medidas ATFM aplicadas;
 - b) los requisitos del plan de vuelo; y
 - c) la adjudicación de turnos.

ENR 1.10 PLANIFICACIÓN DE LOS VUELOS

Se exige indicar cualquier restricción, limitación o información de asesoramiento relativa a la etapa de planificación de los vuelos que pueda servir al usuario para presentar la operación de vuelo prevista, incluyendo:

- 1) Los procedimientos para la presentación de un plan de vuelo
- 2) El sistema de planes de vuelo repetitivos
- 3) Cambios al plan de vuelo presentado

ENR 1.11 DIRECCIÓN DE LOS MENSAJES DE PLAN DE VUELO

Se exige indicar, en forma de tabla, las direcciones asignadas a los planes de vuelo, indicando:

- 1) La categoría del vuelo (IFR, VFR o ambos)
- 2) La ruta (hacia o por FIR o TMA)
- 3) La dirección del mensaje.

ENR 1.12 INTERCEPTACIÓN DE AERONAVES CIVILES

Se exige una exposición completa de los procedimientos y señales visuales que se han de utilizar en las interceptaciones, conjuntamente con una clara indicación de si se aplican o no

las disposiciones de la OACI y, en caso negativo, una presentación completa de las diferencias.

ENR 1.13 INTERFERENCIA ILÍCITA

Se exige presentar los procedimientos apropiados que se han de aplicar en caso de interferencia ilícita.

ENR 1.14 INCIDENTES DE TRÁNSITO AÉREO

Descripción del sistema de notificación de incidentes de tránsito aéreo, que comprenda:

- 1) La definición de incidentes de tránsito aéreo
- 2) El uso del “Formulario de notificación de incidentes de tránsito aéreo”
- 3) Los procedimientos de notificación (incluidos los procedimientos durante el vuelo)
- 4) El objeto de la notificación y el trámite que sigue el formulario.

ENR 2. ESPACIO AÉREO DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO

ENR 2.1 FIR, UIR, TMA

Descripción detallada de las regiones de información de vuelo (FIR), las regiones superiores de información de vuelo (UIR) y las áreas de control terminal (TMA), que comprenda:

- 1) El nombre, las coordenadas geográficas (límites laterales en grados y minutos de las FIR y UIR y en grados, minutos y segundos de las TMA y límites verticales) y la clase de espacio aéreo

Nombre y límites laterales. El nombre de cada región de información de vuelo, junto con una descripción de sus límites laterales (usando las coordenadas que definen el área), seguido de datos similares respecto a las áreas de control o espacio aéreo con servicio de asesoramiento, o ambos, correspondientes a la FIR. La información concerniente al espacio aéreo superior (regiones superiores de información de vuelo y áreas superiores de control) deberían indicarse antes que el espacio aéreo inferior. Las UIR y las FIR deberían enumerarse por orden alfabético, así como las áreas de control o espacio aéreo con servicio de asesoramiento relacionados con aquéllas.

Límites verticales. Los límites superior e inferior de las regiones de información de vuelo y de las áreas de control, como se indica en el modelo de AIP. El límite superior se indica por encima de la línea y el límite inferior por debajo de ella, usando la abreviatura que designa la referencia adecuada, o sea nivel de vuelo (FL), tierra (GND), sobre el nivel del terreno (AGL) o nivel medio del mar (MSL). Cuando no hay límite superior, debería insertarse sobre la línea la abreviatura UNL. Indíquese la clase de espacio aéreo controlado y con servicio de asesoramiento de conformidad con las clasificaciones del espacio aéreo ATS (Anexo 11, Apéndice 4).

- 2) La identificación de la dependencia que presta el servicio

Los nombres de las dependencias que proporcionan el servicio para el espacio aéreo indicado en la columna 1.

- 3) El distintivo de llamada de la estación aeronáutica que presta servicios a la dependencia y los idiomas utilizados, la zona y las condiciones de uso, especificando cuándo (OPR HR) y dónde se han de utilizar, si corresponde

El distintivo de llamada radiotelefónico (RTF) o radiotelegráfico (RTG), de cada dependencia que se da en la columna 2, seguido de una indicación, entre paréntesis, de los idiomas empleados.

- 4) Las frecuencias, complementadas con indicaciones para fines específicos

Puede hacerse referencia a las indicaciones para fines específicos en la columna de observaciones.

- 5) Observaciones.

En esta subsección se han de incluir las zonas de control en torno a bases aéreas militares que no se hayan descrito en otras partes de la AIP. Deberá incluirse una exposición con respecto a las áreas o partes de las mismas en las que se aplican a todos los vuelos los requisitos del Anexo 2 relativos a planes de vuelo, comunicaciones en ambos sentidos y notificación de la posición, a fin de eliminar o reducir la necesidad de interceptaciones o donde exista la posibilidad de interceptación y se exija mantener la escucha en la frecuencia de 121,5 MHz del canal de emergencia VHF.

Una descripción de las áreas designadas sobre las cuales se exige llevar a bordo un transmisor de localización de emergencia (ELT) y en las que las aeronaves deben mantener continuamente la escucha en la frecuencia de emergencia VHF de 121,5 MHz, excepto durante aquellos períodos en que las

aeronaves estén efectuando comunicaciones en otros canales VHF o cuando las limitaciones del equipo de a bordo o las tareas en el puesto de pilotaje no permitan mantener simultáneamente la escucha en dos canales.

Esta información necesaria puede proporcionarse usando uno o más de los métodos siguientes:

- mediante representación gráfica de toda o casi toda la información requerida;
- por medio de tablas (véase el modelo de AIP); y
- mediante una combinación de los métodos descritos en a) y b).

Cuando la información se da en forma textual o en tablas, y si los límites laterales de una FIR y una UIR son los mismos, no es necesario repetir las coordenadas respecto a la UIR; es suficiente una nota indicando que los límites laterales son los mismos de la FIR.

Nota.— En la sección pertinente relativa a aeródromos o helipuertos se describen otros tipos de espacio aéreo en torno a aeródromos/helipuertos civiles, como zonas de control y zonas de tránsito de aeródromos/helipuertos.

ENR 2.2 OTROS ESPACIOS AÉREOS REGLAMENTADOS

Cuando se hayan establecido otros tipos de espacio aéreo reglamentado, se presentará una descripción detallada de los mismos.

ENR 3. RUTAS ATS

Se incluye aquí una lista detallada de todas las rutas ATS establecidas dentro del territorio abarcado por la AIP, ya sea que formen parte de acuerdos regionales de navegación aérea de la OACI o que se usen únicamente para tránsito del interior. Debe incluirse, cuando proceda, una descripción de las rutas o de las partes de rutas donde se exijan procedimientos especiales para eliminar o reducir la necesidad de interceptaciones. También deben indicarse los procedimientos especiales pertinentes. Debería utilizarse una carta para representar el plan de rutas ATS. Al preparar los datos para la tabla (véase el formulario ENR 3.1), debería trazarse una línea horizontal a través de las columnas pertinentes para indicar la aplicación de los datos a uno o más tramos de la ruta ATS. La información relativa a las rutas ATS superiores se da normalmente por separado. Pero, cuando la ruta ATS superior y la inferior tengan una estructura similar, puede ser útil emplear una tabla combinada.

Como se especifica en los PANS-ATM, 9.1.4.1.2 (Doc 4444), cuando se proporcione servicio de asesoramiento de tránsito aéreo, éste debería considerarse normalmente sólo como una medida transitoria, hasta el momento en que pueda sustituirse por el servicio de control de tránsito aéreo. Así, el objetivo normal de una ruta ATS es el de especificar una ruta a lo largo de la cual se proporciona servicio de control de tránsito aéreo. Cuando no sea este el caso, debería indicarse así en la columna 6, empleando la letra apropiada (véase el Anexo 11, Apéndice 1) para indicar que se proporciona servicio a lo largo de toda la ruta o parte de ella.

Nota 1.— Las marcaciones, las derrotas y los radiales se indican normalmente por referencia al norte magnético. En zonas de elevada altitud, en que las autoridades competentes hayan dictaminado que no es práctico hacerlo, puede utilizarse otra referencia más apropiada, como p. ej., el norte verdadero o el norte de cuadrícula.

Nota 2.— Si se hace una exposición general acerca de su existencia, no es preciso indicar en cada tramo de ruta los puntos de cambio establecidos en el punto intermedio entre dos radioayudas para la navegación, o en la intersección de los dos radiales en el caso de una ruta con cambio de dirección entre las ayudas para la navegación.

ENR 3.1 RUTAS ATS INFERIORES

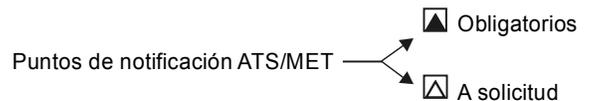
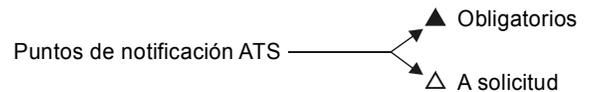
Descripción detallada de las rutas ATS inferiores, que comprenda:

- 1) El designador de ruta, los tipos de performance de navegación requerida (RNP) en tramos especificados, los nombres, los designadores en clave o los nombres en clave y las coordenadas geográficas en grados, minutos y segundos de todos los puntos significativos que definen la ruta, incluyendo los puntos de notificación “obligatoria” o “facultativa”.

La identificación de cada ruta, p. ej., A6. Deberían utilizarse los designadores seleccionados de conformidad con los principios estipulados en el Apéndice 1 del Anexo 11 y la identificación de cada ruta debería enumerarse por orden alfabético y numérico, p. ej., A3, G7, G9, etc. En esta misma columna, indíquese la FIR atravesada por la ruta. Cuando haya más de una FIR, debería mostrarse el límite común en el lugar adecuado a lo largo de la derrota, como se indica en el modelo de AIP.

Indíquense el nombre, el designador en clave y las coordenadas geográficas de los puntos significativos, enumerados en su orden correcto en relación con el

rumbo. Los puntos significativos comprenden los puntos de notificación obligatorios y a solicitud, los puntos en donde hay un cambio de rumbo, y los puntos que definen cambios en los límites inferior o superior y las altitudes mínimas de vuelo. Los puntos de notificación deberían identificarse con los símbolos normalizados de las cartas aeronáuticas, o sea:



- 2) Las derrotas o radiales VOR redondeados al grado más cercano, la distancia geodésica redondeada a la décima de kilómetro o de milla marina más cercana entre puntos significativos designados sucesivos y, en el caso de los radiales VOR, los puntos de cambio.

Derrota magnética. La derrota magnética redondeada al grado más cercano en ambos sentidos respecto a cada tramo que se muestra en la columna 1.

Radiales VOR para los tramos de ruta VOR.

Las derrotas y las marcaciones se indican normalmente por referencia al norte magnético, excepto que en los casos en que esto resulte impráctico, p. ej., en áreas de alta latitud y en las que se utiliza otra referencia, tal como el norte geográfico o el norte de cuadrícula, esta referencia debería indicarse claramente.

Distancia. La distancia geodésica entre cada par de puntos significativos, redondeada a la décima de kilómetro o de milla marina más cercana.

Puntos de cambio. Los puntos de cambio en los tramos definidos por referencia al VOR, y sus distancias geodésicas al VOR. Si se hace una exposición de carácter general con respecto a su existencia, no es necesario dar los puntos de cambio establecidos a la mitad de la distancia entre dos instalaciones o (en el caso de una ruta que cambia de dirección entre dos instalaciones) en la intersección de dos radiales, para cada tramo de ruta.

- 3) Los límites superior e inferior, las altitudes mínimas de vuelo redondeadas hasta los 50 m o los 100 ft superiores más cercanos y la clasificación del espacio aéreo.

Los límites superior e inferior del espacio aéreo de cada ruta o parte de ella. (El límite superior sobre una línea horizontal, el límite inferior debajo de la misma.) Cuando no se haya establecido un límite superior, debería anotarse UNL sobre la línea. Como los vuelos en ruta al nivel de vuelo más bajo utilizable o por encima de éste se realizan en los niveles de vuelo, se sugiere que dichos límites se expresen en función de estos últimos (FL), siempre que no sea probable que tales niveles de vuelo caigan por debajo de la altitud de seguridad más baja; en cuyo caso sería mejor expresarlos en altitudes (ALT). Cuando se use la altitud, indicar la unidad de medida empleada (pies o metros) colocando la abreviatura apropiada después del número y luego la abreviatura "ALT". Sin embargo, cuando proceda, puede indicarse la unidad de medida usada (pies o metros) en el encabezamiento de la columna. Cuando el límite inferior es el terreno, esto debería indicarse mediante la abreviatura "GND".

Altitudes mínimas de vuelo redondeadas hasta los 50 m o los 100 ft superiores más cercanos para cada ruta o tramo de la misma.

Indíquese la clasificación de espacio aéreo.

4) Los límites laterales

La anchura de cada ruta ATS, expresada en kilómetros o millas marinas.

5) La dirección de los niveles de crucero.

6) Observaciones, lo que comprende señalar la dependencia de control y la frecuencia que emplea para las operaciones.

Nota.— En relación con el Anexo 11, Apéndice 1, y con fines de planificación de vuelos, no se considera que el tipo específico de RNP sea parte integrante del designador de ruta.

ENR 3.2 RUTAS ATS SUPERIORES

Descripción detallada de las rutas ATS superiores, que comprenda:

1) El designador de ruta, los tipos de performance de navegación requerida (RNP) aplicables a tramos específicos, los nombres, los designadores en clave o los nombres en clave y las coordenadas geográficas en grados, minutos y segundos de todos los puntos significativos que definen la ruta, incluyendo los puntos de notificación "obligatorios" o "a solicitud".

- 2) Las derrotas o radiales VOR redondeados al grado más cercano, la distancia geodésica redondeada a la décima de kilómetro o de milla marina más cercana entre puntos significativos designados sucesivos y, en el caso de los radiales VOR, los puntos de cambio.
- 3) Los límites superior e inferior (ordinariamente en niveles de vuelo "FL") y la clasificación del espacio aéreo.
- 4) Los límites laterales.
- 5) La dirección de los niveles de crucero.
- 6) Observaciones, lo que comprende señalar la dependencia de control y la frecuencia que emplea para las operaciones.

Nota.— En relación con el Anexo 11, Apéndice 1, y con fines de planificación de vuelos, no se considera que el tipo específico de RNP sea parte integrante del designador de ruta.

ENR 3.3 RUTAS DE NAVEGACIÓN DE ÁREA

Descripción detallada de las rutas de navegación de área (RNAV), que comprenda:

- 1) El designador de ruta, los tipos de performance de navegación requerida (RNP) aplicables a tramos específicos, los nombres, los designadores en clave o los nombres en clave y las coordenadas geográficas en grados, minutos y segundos de todos los puntos significativos que definen la ruta, incluyendo los puntos de notificación "obligatorios" o "a solicitud".
- 2) Con respecto a los puntos de recorrido que definen una ruta de navegación de área VOR/DME, se incluirán además:
 - a) la identificación de la estación del VOR/DME de referencia;
 - b) la marcación redondeada a la décima de grado más próxima y la distancia redondeada a la décima de kilómetro o milla marina más próxima desde el VOR/DME de referencia, si el punto de recorrido no se halla en el mismo emplazamiento; y
 - c) la elevación del emplazamiento de la antena transmisora del DME redondeada a los 30 m (100 ft) más próximos.
- 3) La distancia geodésica redondeada a la décima de kilómetro o de milla marina más cercana entre los puntos finales definidos y la distancia entre cada punto significativo designado sucesivo.

- 4) Los límites superior e inferior (en FL) y la clasificación del espacio aéreo.
- 5) La dirección de los niveles de crucero.
- 6) Observaciones, lo que comprende señalar la dependencia de control y la frecuencia que emplea para las operaciones.

Nota.— En relación con el Anexo 11, Apéndice 1, y con fines de planificación de vuelos, no se considera que el tipo específico de RNP sea parte integrante del designador de ruta.

ENR 3.4 RUTAS DE HELICÓPTEROS

Descripción detallada de las rutas de helicópteros, que comprenda:

- 1) El designador de ruta, los tipos de performance de navegación requerida (RNP) aplicables en tramos específicos, los nombres, los designadores en clave o los nombres en clave y las coordenadas geográficas en grados, minutos y segundos de todos los puntos significativos que definen la ruta, incluyendo los puntos de notificación “obligatoria” o “a solicitud”.
- 2) Las derrotas o radiales VOR redondeados al grado más cercano, la distancia geodésica redondeada a la décima de kilómetro o de milla marina más cercana entre puntos significativos designados sucesivos y, en el caso de los radiales VOR, los puntos de cambio.
- 3) Los límites superior e inferior y la clasificación del espacio aéreo.
- 4) Las altitudes mínimas de vuelo redondeadas hasta los 50 m o los 100 ft superiores más cercanos.
- 5) Observaciones, lo que comprende señalar la dependencia de control y la frecuencia que emplea para las operaciones.

Nota.— En relación con el Anexo 11, Apéndice 1, y con fines de planificación de vuelos, no se considera que el tipo específico de RNP sea parte integrante del designador de ruta.

ENR 3.5 OTRAS RUTAS

Se exige describir otras rutas designadas específicamente que sean obligatorias dentro de áreas especificadas.

Nota.— Otras rutas podrían incluir rutas ATS nacionales exclusivas. No es preciso describir las rutas de llegada, tránsito

y salida que se hayan especificado con respecto a los procedimientos de tránsito hacia y desde aeródromos o helipuertos, dado que ya se han descrito en la sección pertinente de la Parte 3 — Aeródromos.

ENR 3.6 ESPERA EN RUTA

Se exige presentar una descripción detallada de los procedimientos de espera en ruta, que contenga:

- 1) La identificación de espera (en caso de haberla) y el punto de referencia de espera (ayuda para la navegación) o punto de recorrido, con sus coordenadas geográficas en grados, minutos y segundos.
- 2) La derrota de acercamiento.
- 3) La dirección del viraje reglamentario.
- 4) La máxima velocidad aerodinámica indicada.
- 5) Los niveles de espera máximo y mínimo.
- 6) El tiempo y la distancia de alejamiento.
- 7) La dependencia de control y la frecuencia que emplea para las operaciones.

Nota.— Los criterios de franqueamiento de obstáculos relativos a los procedimientos de espera, aproximación y salida, figuran en los Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Operación de aeronaves (PANS-OPS, Doc 8168), Volúmenes I y II.

ENR 4. RADIOAYUDAS Y SISTEMAS DE NAVEGACIÓN

ENR 4.1 RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN — EN RUTA

Una lista de las estaciones que proporcionan servicios de radionavegación, establecidas para fines en ruta, ordenadas alfabéticamente por nombre de estación, que comprenda:

- 1) El nombre de la estación y cuando se trate de un VOR, la declinación magnética utilizada para la alineación técnica de la ayuda.
- 2) La identificación.
- 3) La frecuencia/canal para cada elemento.

- 4) Las horas de funcionamiento.
- 5) Las coordenadas geográficas en grados, minutos y segundos del emplazamiento de la antena transmisora.
- 6) La elevación de la antena transmisora del DME, redondeada a los 30 m (100 ft) más próximos.
- 7) Observaciones.

En la columna correspondiente a las observaciones, deberá indicarse el nombre de la entidad explotadora de la instalación, si no es la dependencia gubernamental designada. La cobertura de la instalación se indicará en la columna correspondiente a las observaciones.

ENR 4.2 SISTEMAS ESPECIALES DE NAVEGACIÓN

Descripción de las estaciones asociadas con sistemas especiales de navegación (DECCA, LORAN, etc.), que comprenda:

- 1) El nombre de la estación o cadena

Cuando corresponda, debería indicarse primero el título del sistema, seguido del nombre de la estación principal, debajo del cual deberían darse los nombres de las estaciones satélite correspondientes, o que forman parte de la cadena.

- 2) El tipo de servicio disponible (principal, satélite, color)

El tipo de servicio prestado, p. ej., si es línea de posición o determinación de posición, frente a la estación indicada en la columna 1; p. ej., si es CONSOL o LORAN, y la identificación de las unidades subsidiarias, tales como estación principal, estación satélite roja o estación satélite verde.

- 3) La frecuencia (número de canal, régimen básico de impulsos, frecuencia de repetición, según sea el caso).
- 4) Las horas de funcionamiento.
- 5) Las coordenadas geográficas en grados, minutos y segundos del emplazamiento de la estación transmisora.
- 6) Observaciones.

En la columna correspondiente a las observaciones deberá indicarse el nombre de la entidad explotadora de la instalación, si no es la dependencia gubernamental designada. La cobertura

de la instalación se indicará en la columna correspondiente a las observaciones.

ENR 4.3 SISTEMA MUNDIAL DE NAVEGACIÓN POR SATÉLITE (GNSS)

Una lista y la descripción de los elementos del sistema mundial de navegación por satélite (GNSS) que proporcionan el servicio de navegación establecidos para las operaciones en ruta y dispuestos alfabéticamente por nombre del elemento, incluyendo:

- 1) nombre del elemento GNSS (GPS, GLONASS, EGNOS, MSAS, WAAS, etc.);
- 2) frecuencia(s), según corresponda;
- 3) coordenadas geográficas en grados, minutos y segundos en la zona de servicio y la zona de cobertura nominales; y
- 4) observaciones.

Si la autoridad a cargo de la instalación no es una agencia gubernamental designada, el nombre de la autoridad encargada debe indicarse en la columna de observaciones.

ENR 4.4 DESIGNADORES O NOMBRES EN CLAVE PARA PUNTOS SIGNIFICATIVOS

Una lista alfabética de designadores o nombres en clave (“nombre en clave” de cinco letras de fácil pronunciación) establecidos para los puntos significativos en posiciones no indicadas por el emplazamiento de radioayudas para la navegación, que comprenda:

- 1) El designador o el nombre en clave.
- 2) Las coordenadas geográficas de la posición en grados, minutos y segundos.
- 3) Una referencia a las rutas ATS u otras rutas en las que esté ubicado el punto.

ENR 4.5 LUCES AERONÁUTICAS DE SUPERFICIE — EN RUTA

Las luces aeronáuticas de superficie son las que se suministran como ayuda para la navegación y la lista debería incluir las que haya en un aeródromo y en sus proximidades (tales como los faros de aeródromo y los faros de

identificación) y las que puedan ser útiles en ruta (tales como los faros de peligro). La lista puede incluir también cualesquiera luces marítimas que el Estado haya decidido que probablemente sean útiles para la navegación aérea.

Una lista de las luces aeronáuticas de superficie y otros faros que designen las posiciones geográficas seleccionadas por el Estado como importantes, que comprenda:

- 1) El nombre de la ciudad, población u otra identificación del faro

Cuando la cantidad de luces que deban enumerarse es pequeña, es preferible enumerarlas en orden alfabético. Si las luces son numerosas y se incluye una carta o diagrama en que cada luz se identifique por un número, la lista debería seguir el orden numérico.

- 2) El tipo de faro y la intensidad luminosa, en millares de candelas

El tipo de luz, identificando las luces marítimas como "marítimas". Si hay gran cantidad de luces marítimas, éstas deberían enumerarse separadamente bajo el título de luces marítimas; en este caso, debería indicarse el tipo de la luz marítima, (faro, buquefaro, etc.).

- 3) Las características de la señal

Las "características" deberían incluir el tipo de emisión, es decir, alternativa, de destellos, fija, de grupo, intermitente, el color, el período de tiempo, y, cuando corresponda, los caracteres de identificación transmitidos en código Morse internacional.

En la columna 3 se usan generalmente las abreviaturas siguientes para indicar las características de la luz:

Altn	=	Alternativa (luz que cambia de color)
F	=	Fija
Flg	=	Destellos
Gp. Flg	=	Grupos de destellos
Occ	=	Intermitente
G	=	Verde
R	=	Roja
W	=	Blanca
Y	=	Amarilla
ev	=	cada
sec	=	segundos

Ejemplo: F Flg G "AM" ev 12 sec = Fija y de destellos verde, clave "AM" cada 12 segundos.

- 4) Las horas de funcionamiento

- 5) Observaciones

Comprende las coordenadas de cada luz redondeadas al minuto más próximo. En esta columna, cuando corresponda, puede indicarse también el lugar mediante la marcación y distancia desde el aeródromo.

ENR 5. AVISOS PARA LA NAVEGACIÓN

ENR 5.1 ZONAS PROHIBIDAS, RESTRINGIDAS Y PELIGROSAS

Deberían enumerarse todas las zonas en las cuales el vuelo de aeronaves esté prohibido, restringido o sujeto a condiciones especiales, y que tengan cierto carácter de permanencia, incluso aquellas que se activen de vez en cuando. Tales zonas deberían designarse como zona prohibida, restringida o peligrosa. Ha de prestarse atención a 3.4.7 del Anexo 15, que se refiere a la asignación de un número de referencia a cada una de dichas zonas. Debe indicarse si hay riesgo de interceptación en caso de que las aeronaves penetren en determinadas áreas.

Descripción, acompañada de una representación gráfica cuando corresponda, de las zonas prohibidas, restringidas y peligrosas, conjuntamente con información relativa a su establecimiento y activación, que comprenda:

- 1) La identificación, el nombre y las coordenadas geográficas de los límites laterales en grados, minutos y segundos, si están dentro de los límites de la zona de control/área de control y en grados y minutos si están fuera de dichos límites.

Indíquese el número de referencia y el nombre (si lo tiene) de la zona en cuestión. Después del número y el nombre de la zona, describanse los límites laterales. No debería usarse ningún signo (p. ej., un guión o una barra oblicua) para separar los elementos constituyentes de esta identificación.

- 2) Los límites superior e inferior

Indíquense los límites superior e inferior de cada zona, poniendo el límite superior sobre una línea horizontal y el inferior debajo de ésta. Utilícense las abreviaturas GND, UNL, ALT, FL para indicar la referencia, según corresponda. Indíquense después de las cifras las unidades de medida usadas (metros o pies) colocando la abreviatura apropiada después de la cifra; las unidades de medida empleadas deberían concordar con

la decisión tomada referente a la utilización de las tablas del Anexo 5.

3) Observaciones, incluso las horas de actividad

En la columna correspondiente a las observaciones deberá indicarse el tipo de restricción o carácter del peligro y el riesgo de interceptación en caso de penetración.

Si la zona sólo está “activa” durante ciertos períodos, deberían señalarse los períodos de actividad.

La columna de observaciones debería incluir toda otra información, excepciones o referencias relativas a la información contenida en las columnas anteriores.

**ENR 5.2 ZONAS DE MANIOBRAS
Y ENTRENAMIENTO MILITARES Y ZONA
DE IDENTIFICACIÓN PARA DEFENSA AÉREA (ADIZ)**

Descripción, acompañada de representación gráfica cuando corresponda, de zonas establecidas de entrenamiento militar y maniobras militares que tengan lugar a intervalos regulares y zona establecida de identificación para defensa aérea (ADIZ) que comprenda:

- 1) Las coordenadas geográficas de los límites laterales en grados, minutos y segundos cuando sea en el interior, y en grados y minutos cuando sea fuera de los límites del área o zona de control.
- 2) Los límites superior e inferior y el sistema y los medios establecidos de anunciar la iniciación de actividades, conjuntamente con toda información pertinente a los vuelos civiles y aplicable a procedimientos ADIZ.
- 3) Observaciones, incluso las horas de actividad y riesgo de interceptación en caso de penetración en la ADIZ.

**ENR 5.3 OTRAS ACTIVIDADES DE ÍNDOLE
PELIGROSA Y OTROS PELIGROS POSIBLES**

**ENR 5.3.1 OTRAS ACTIVIDADES
DE ÍNDOLE PELIGROSA**

Una descripción, complementada con mapas cuando corresponda, de actividades que podrían afectar a los vuelos, que comprenda:

- 1) Las coordenadas geográficas en grados y minutos del centro y extensión de la zona de influencia
- 2) Los límites verticales
- 3) Las medidas de advertencia
- 4) La autoridad encargada de suministrar la información
- 5) Observaciones, incluso las horas de actividad.

ENR 5.3.2 OTROS PELIGROS POSIBLES

Una descripción, complementada con mapas cuando corresponda, de otros peligros posibles que podrían afectar a los vuelos (p. ej., volcanes en actividad o estaciones de energía nuclear) que comprenda:

- 1) Las coordenadas geográficas en grados y minutos del lugar de peligros posibles
- 2) Los límites verticales
- 3) Las medidas de advertencia
- 4) La autoridad encargada de suministrar la información
- 5) Observaciones.

**ENR 5.4 OBSTÁCULOS PARA LA NAVEGACIÓN
AÉREA**

La lista de los obstáculos que afectan a la navegación aérea en el Área 1 (todo el territorio del Estado) comprende:

- 1) La identificación o designación de obstáculos.
- 2) El tipo de obstáculo.
- 3) La posición del obstáculo, identificada mediante las coordenadas geográficas en grados, minutos y segundos.
- 4) La elevación y la altura del obstáculo redondeadas en la medida, en metros o pies, más cercana.
- 5) El tipo y color de las luces de obstáculos (si las hubiere).
- 6) Cuando corresponda, una indicación de que la lista de obstáculos está disponible en forma electrónica y una referencia a GEN 3.1.6.

Nota 1.— Un obstáculo cuya altura está a 100 m o más por encima del suelo se considera un obstáculo para el Área 1.

Nota 2.— Las especificaciones que rigen la determinación y la información (exactitud del trabajo de campo e integridad de los datos) de las posiciones (latitud y longitud) y elevaciones/alturas de los obstáculos en el Área 1 figuran en el Anexo 11, Apéndice 5, Tablas 1 y 2, respectivamente.

ENR 5.5 ACTIVIDADES AÉREAS DEPORTIVAS Y DE RECREO

Breve descripción, complementada con una representación gráfica cuando corresponda, de las actividades aéreas deportivas y de recreo intensas, conjuntamente con las condiciones en las cuales se desarrollan, que comprenda:

- 1) La designación y las coordenadas geográficas de los límites laterales en grados, minutos y segundos, si están dentro de los límites de la zona de control/área de control, y en grados y minutos si están fuera de dichos límites.
- 2) Los límites verticales.
- 3) El número telefónico del explotador/usuario.
- 4) Observaciones, incluso las horas de actividad.

Nota.— Se permite subdividir este párrafo en diferentes secciones correspondientes a cada una de las distintas categorías de actividades, siempre que se den en cada caso los detalles solicitados.

ENR 5.6 VUELOS MIGRATORIOS DE AVES Y ZONAS CON FAUNA SENSIBLE

Descripción, suplementada con mapas en la medida de lo posible, de los movimientos de las aves relacionados con los vuelos migratorios, incluyendo la ruta de dichos vuelos y las zonas permanentes utilizadas por las aves para posarse, así como las zonas con fauna vulnerable.

Nota sobre la representación gráfica de las zonas mencionadas en ENR 5.

Todas las zonas deberían presentarse en cartas índice, y en algunos casos puede ser apropiado un diagrama en gran escala de cada zona. (La necesidad de cartas depende del tamaño del territorio total involucrado, de la cantidad de zonas que haya que mostrar y de que se disponga o no de cartas en ruta o equivalentes que presenten tal información.)

ENR 6. CARTAS DE NAVEGACIÓN EN RUTA

Se exige incluir en esta sección la Carta de navegación en ruta — OACI y las cartas índice.

PARTE 3 — AERÓDROMOS (AD)

Cuando las AIP se publiquen y distribuyan en más de un volumen y cada uno de ellos tenga un servicio separado de enmiendas y suplementos, deberá incluirse en cada volumen su propio prefacio, un registro de Enmiendas AIP, un registro de Suplementos AIP, una lista de verificación de páginas de la AIP y una lista actualizada de las enmiendas hechas a mano. Cuando las AIP se publiquen en un solo volumen, deberá anotarse en cada una de las subsecciones la frase “no se aplica”. (Véase también el modelo de AIP, Parte 3, Sección AD 0.)

AD 0.6 ÍNDICE DE LA PARTE 3

Lista de secciones y subsecciones de la Parte 3 — Aeródromos (AD).

Nota.— Las subsecciones pueden ordenarse alfabéticamente.

AD 1. AERÓDROMOS/HELIPUERTOS — INTRODUCCIÓN

AD 1.1 DISPONIBILIDAD DE AERÓDROMOS/ HELIPUERTOS

Breve descripción de la autoridad encargada de los aeródromos y helipuertos, que comprenda:

(Si la autoridad figura en GEN 1.1, será suficiente hacer referencia a dicha subsección. En caso contrario, indíquese el nombre de la autoridad, dirección postal, número de teléfono, número de telefacsímil, número de télex y dirección del AFS.)

- 1) Las condiciones generales en que los aeródromos/helipuertos e instalaciones conexas están disponibles para ser utilizados

Esto debería excluir la información contenida en la Parte 1, GEN 1.

- 2) Una exposición relativa a los documentos de la OACI en los cuales se basan los servicios y una referencia al lugar de la AIP en que se indican las diferencias, en caso de haberlas

Una lista de los documentos de la OACI en los cuales se basan los servicios de aeródromo, y una referencia a la subsección GEN 1-7, si existen diferencias con respecto a dichos documentos de la OACI.

- 3) En caso de haberlos, los reglamentos relativos al uso civil de las bases aéreas militares.
- 4) Las condiciones generales en las que se ponen en práctica los procedimientos que existan para mala visibilidad, aplicables a las operaciones de CAT II/III en los aeródromos

Véase un ejemplo en el modelo de AIP (AD 1.1.4, en la página AD 1.1-3).

- 5) El dispositivo empleado para medir el rozamiento e indicación del nivel de rozamiento en la pista por debajo del cual el Estado declarará resbaladiza la pista cuando esté mojada

Describáse los dispositivos de medición del rozamiento en la pista empleados para determinar el nivel de rozamiento en la pista afectada por agua estancada que no provenga de nieve, nieve fundente o hielo.

Indíquese el nivel de rozamiento en la pista por debajo del cual se declarará resbaladiza la pista cuando esté mojada.

- 6) Otra información de carácter similar

Inclúyase toda otra información similar que exista y que se considere importante. Si no existe tal información, anótese “NIL”.

AD 1.2 SERVICIOS DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS Y PLAN PARA LA NIEVE

AD 1.2.1 Servicios de salvamento y extinción de incendios

Breve descripción de los reglamentos que rigen al establecimiento de servicios de salvamento y extinción de incendios en los aeródromos y helipuertos disponibles para uso público, conjuntamente con una indicación de las categorías de salvamento y extinción de incendios establecidas por el Estado.

Proporcionar información sobre el criterio general relativo a la provisión de servicios de salvamento y extinción de incendios en cada aeródromo/helipuerto (regular y de alternativa) disponible para uso público, determinación de la escala de protección, horas de servicio, autoridad responsable del mismo y disponibilidad de medios para la aplicación de espuma sobre las pistas. De ser el caso, proporcionar una lista de los aeródromos en que se dispone de esos medios.

AD 1.2.2 Plan para la nieve

Breve descripción de los preparativos generales para la nieve en cada aeródromo/helipuerto para uso público en los que normalmente se puedan presentar condiciones de nieve, que comprenda:

1) La organización del servicio de invierno

Indicación de la autoridad responsable de la remoción de la nieve y de medir, mejorar y notificar las condiciones del pavimento.

Indicación del criterio general relativo a las prioridades operativas establecidas para la limpieza de las áreas de movimiento.

2) La vigilancia de las áreas de movimiento

Indíquese cómo se ha organizado la vigilancia de las áreas de movimiento.

3) Los métodos de medición y las mediciones que se aplican

Descripción de los métodos utilizados para medir la profundidad y determinar las características de los residuos de precipitación en las áreas de movimiento.

Descripción de los métodos utilizados (p. ej., equipo y modelo) para medir el rozamiento en la superficie.

Principios utilizados para determinar el valor del rozamiento en la superficie.

Una tabla de coeficientes de rozamiento.

4) Las medidas adoptadas para mantener el uso de las áreas de movimiento

Descripción de los métodos utilizados para quitar la nieve, nieve fundente, hielo y agua estancada, p. ej., mediante arados quitanieve, barrenieves o lanzanieves, y detalles de cualquier método químico empleado para limpiar las áreas de movimiento.

Información relativa a cuándo y cómo se mejorarán las condiciones de rozamiento en la superficie.

Criterios generales relativos a la coordinación entre los explotadores, el ATC y las autoridades del aeródromo, para garantizar la compatibilidad entre los procedimientos eficaces para limpiar la nieve y el más alto grado de utilización del aeródromo.

5) El sistema y medios de notificación

Indíquese cómo se notifican las condiciones de la nieve a la autoridad responsable.

6) Los casos de cierre de las pistas

Indíquense los criterios generales para cerrar una pista.

7) La difusión de información sobre las condiciones de la nieve

Breve descripción del sistema de difusión de información sobre las condiciones de la nieve (NOTAM, SNOWTAM, actualización).

Nota.— Cuando en un aeródromo/helipuerto los elementos del plan para la nieve sean diferentes, se puede subdividir este apartado como mejor corresponda.

AD 1.3 ÍNDICE DE AERÓDROMOS Y HELIPUERTOS

Una lista de los aeródromos y helipuertos dentro del Estado, que comprenda sus respectivos indicadores de lugar OACI y una indicación de los tipos de tráfico permitidos:

1) El nombre del aeródromo/helipuerto y el indicador de lugar OACI

El nombre, en mayúsculas, de la ciudad o población a la que presta servicios el aeródromo, seguido de una raya oblicua y la denominación asignada a dicho aeródromo por el Estado interesado, p. ej., GUAYAQUIL/Simón Bolívar, BOSTON/Logan International, DHAHRAN/Intl, sin repetir el nombre de la ciudad o población. Cuando el aeródromo está ubicado en una isla o dentro de un grupo de islas con un nombre colectivo (p. ej., las Antillas Francesas), el nombre de la isla debería agregarse entre paréntesis, p. ej., FORT-DE-FRANCE/Le Lamentin (Martinica). Cuando el aeródromo está ubicado en una isla, pero no presta servicio a ninguna ciudad o población en especial, debería figurar el nombre de la isla en lugar del nombre de la ciudad, p. ej., Isla SAN ANDRÉS/San Andrés.

Añádase el indicador de lugar OACI después del nombre del aeródromo/helipuerto.

- 2) El tipo de tráfico al que se le permite usar el aeródromo/helipuerto (internacional/nacional, IFR/VFR, regular/no regular, privado)

Indíquese la disponibilidad del aeródromo/helipuerto para los diferentes tipos de tráfico.

- 3) Una referencia a la subsección AD 2 o AD 3 de la Parte 3 de la AIP, en la que se presentan detalles del aeródromo/helipuerto, acompañados de una representación gráfica.

AD 1.4 AGRUPACIÓN DE AERÓDROMOS/ HELIPUERTOS

Breve descripción de los criterios que emplea el Estado para agrupar aeródromos/helipuertos con el objeto de producir información, distribuirla o facilitarla (p. ej., internacional/nacional; primario/secundario; principal/otro; civil/militar; etc.).

AD 2. AERÓDROMOS

La Tabla AD 2 contiene una descripción detallada de los aeródromos que se utilizarán para servicios aéreos regulares o no regulares, comerciales o no comerciales (privados) con fines de tránsito, técnicos o departamentales.

Nota.— La información sobre aeródromos/helipuertos se suministra de conformidad con la agrupación de aeródromos/helipuertos indicada en AD 1.4.

La información pertinente debe enumerarse en las siguientes secciones, subsecciones y sus respectivas subdivisiones.

****** AD 2.1 INDICADOR DE LUGAR Y NOMBRE DEL AERÓDROMO**

Se exige incluir el indicador de lugar OACI asignado al aeródromo y el nombre del aeródromo. En todas las subsecciones de la sección AD 2, el indicador de lugar OACI debe formar parte del sistema de referencia.

*Nota.— En la tabla, **** quedará sustituido por el indicador de lugar OACI que corresponda.*

****** AD 2.2 DATOS GEOGRÁFICOS Y ADMINISTRATIVOS DEL AERÓDROMO**

Se exige presentar los datos geográficos y administrativos del aeródromo, incluyendo:

- 1) El punto de referencia del aeródromo (coordenadas geográficas en grados, minutos y segundos) y su emplazamiento (distancia y dirección desde un punto prominente del aeródromo, como la torre de control de aeródromo).
- 2) La dirección y distancia al punto de referencia del aeródromo desde el centro de la ciudad o población a la que presta servicio el aeródromo

La distancia (km) y la dirección (marcación geográfica) del aeródromo (punto de referencia), desde algún lugar prominente dentro de la ciudad o población.

- 3) La elevación del aeródromo redondeada al metro o pie más próximo y la temperatura de referencia

La elevación oficial del aeródromo redondeada al metro o pie más próximo (definida como el punto más alto del área de aterrizaje — véase el Anexo 14, Volumen I, Capítulo 1 y Capítulo 2, 2.3).

La temperatura de referencia del aeródromo, determinada tal como se especifica en el Anexo 14, Volumen I, Capítulo 2, 2.4, en grados Celsius (C), redondeados al grado más próximo.

- 4) La ondulación geoidal en la posición de la elevación del aeródromo redondeada al metro o pie más próximo.
- 5) La declinación magnética redondeada al grado más próximo, la fecha de la información y el cambio anual.
- 6) El nombre, dirección, números telefónicos, de telefacsimile y de télex de la administración del aeródromo y la dirección del AFS.
- 7) Los tipos de tránsito que pueden utilizar el aeródromo (IFR/VFR).
- 8) Observaciones.

****** AD 2.3 HORAS DE FUNCIONAMIENTO**

Descripción detallada de las horas de funcionamiento de los servicios del aeródromo, que comprenda:

- 1) La administración del aeródromo
- 2) La aduana e inmigración
- 3) Los servicios médicos y de sanidad
- 4) La oficina de información AIS
- 5) La oficina de notificación ATS (ARO)
- 6) La oficina de información MET
- 7) El servicio de tránsito aéreo
- 8) El abastecimiento de combustible
- 9) Despacho
- 10) Seguridad
- 11) Deshielo
- 12) Observaciones.

****** AD 2.4 SERVICIOS E INSTALACIONES
DE MANIPULACIÓN DE CARGA**

Descripción detallada de los servicios e instalaciones de manipulación de carga disponibles en el aeródromo, que comprenda:

- 1) Las instalaciones de manipulación de carga

Cuando las instalaciones y servicios de manipulación de carga sean limitados, debería indicarse la cantidad y tipo de equipo y la capacidad para levantar carga (grúas, horquillas elevadoras, cintas transportadoras, etc.). Cuando las instalaciones sean adecuadas para satisfacer las necesidades previstas, esto puede indicarse mediante una simple declaración, tal como “Todas son instalaciones modernas que permiten manipular cargas de hasta ... (kg)” (especifíquese).
- 2) Los tipos de combustible y lubricantes

Los índices de octanos y de viscosidad de los combustibles y lubricantes disponibles.
- 3) Las instalaciones y capacidad de abastecimiento de combustible

Los tipos de equipo y de servicios de abastecimiento de que se dispone y la capacidad de descarga del equipo

(litros por segundo). Cuando no haya restricciones, indíquese “Sin restricciones”.

- 4) Los medios para el deshielo.
- 5) El espacio de hangar para las aeronaves de paso

El espacio disponible en los hangares, ya sea indicando la cantidad de determinados tipos de aeronaves que pueden alojarse, ya sea enumerando los hangares disponibles y las dimensiones de cada uno. Indíquese si los hangares tienen o no calefacción y cualquier otra información de importancia.

- 6) Las instalaciones y servicios de reparación para las aeronaves de paso

El tipo de reparaciones que pueden llevarse a cabo, o sea, reparaciones importantes o pequeñas, y el tipo de aeronaves que pueden repararse; la disponibilidad de piezas de repuesto y la existencia de instalaciones para cambiar motores.

- 7) Observaciones

Toda otra información pertinente no cubierta en esta subsección.

****** AD 2.5 INSTALACIONES Y SERVICIOS
PARA LOS PASAJEROS**

Breve descripción de las instalaciones y servicios para los pasajeros disponibles en el aeródromo, que comprenda:

- 1) Hoteles en el aeródromo o en sus proximidades

El tipo y grado de las facilidades para pernoctar de que se dispone en el aeropuerto o en sus cercanías. Cuando sean limitadas, debería indicarse la capacidad disponible.
- 2) Restaurantes en el aeródromo o en sus proximidades

Indíquese si se dispone de un restaurante en el aeropuerto o en sus cercanías y si la cantidad de comidas que pueden servirse es limitada o no.
- 3) Las posibilidades de transporte

Indíquense los medios de transporte, tales como autobuses, taxis, ferrocarril, helicóptero o cualquier otro servicio de que se disponga en el aeródromo para el transporte de los pasajeros a la ciudad y desde ésta al aeródromo.

4) Las instalaciones y servicios médicos

Indíquense las instalaciones y servicios médicos de que se dispone en el aeródromo, incluso servicios de primeros auxilios, hospital o salas de descanso y ambulancias. Cuando se dispone de otros servicios importantes fuera del aeródromo, deberían también enumerarse indicando el lugar y la distancia desde el aeródromo.

5) Servicios bancarios y oficinas de correos en el aeródromo o en sus proximidades.

6) Oficina de turismo.

7) Observaciones

Toda otra información pertinente no cubierta en esta subsección.

****** AD 2.6 SERVICIOS DE SALVAMENTO
Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS**

Descripción detallada de los servicios y equipo de salvamento y extinción de incendios disponibles en el aeródromo, que comprenda:

1) La categoría del aeródromo con respecto a la extinción de incendios

Indíquese el nivel de protección disponible en el aeródromo en términos de categoría del aeródromo, como se describe en el Anexo 14, Volumen I, Capítulo 9, 9.2.

2) El equipo de salvamento

Indíquese el equipo de salvamento de que se dispone en los vehículos de salvamento y extinción de incendios, y si corresponde a la categoría del aeródromo con respecto al salvamento y extinción de incendios mencionada en 1).

3) La capacidad para retirar aeronaves inutilizadas

Se requiere indicar la capacidad para retirar aeronaves inutilizadas del área de movimiento o de sus inmediaciones. Esto puede expresarse indicando el tipo de aeronave de mayor dimensión que el aeródromo esté equipado para retirar (véase el Anexo 14, Volumen I, Capítulo 2, 2.9 y Capítulo 9, 9.3).

4) Observaciones

Toda otra información pertinente no cubierta en esta subsección.

****** AD 2.7 DISPONIBILIDAD SEGÚN LA ESTACIÓN
DEL AÑO — REMOCIÓN DE OBSTÁCULOS
EN LA SUPERFICIE**

Descripción detallada del equipo y de las prioridades operacionales establecidas para la remoción de obstáculos en las áreas de movimiento del aeródromo, que comprenda:

1) Los tipos de equipo de remoción de obstáculos

Indíquese si el aeródromo es utilizable en todas las estaciones del año y, de no ser así, los períodos (meses del año) durante los cuales puede no ser utilizable o debe usarse con precaución, indicando la causa probable que lo haga inutilizable y los recaudos que deben tomarse. La información relativa a la remoción de la nieve debería incluir:

- a) cuando no se necesite equipo quitanieve, indíquese “No se aplica”;
- b) cuando hay nieve pero no existe equipo quitanieve, indíquese “No se dispone de equipo”; y
- c) cuando se dispone de equipo quitanieve, indíquese el tipo de equipo que se usa.

2) Prioridades de remoción de obstáculos

Si se requiere la remoción de obstáculos en las áreas de movimiento del aeródromo, indíquense las prioridades con respecto a la remoción en RWY, TWY y plataformas.

3) Observaciones

Toda otra información pertinente no cubierta en esta subsección.

****** AD 2.8 DATOS SOBRE LAS PLATAFORMAS,
CALLES DE RODAJE Y PUNTOS
DE VERIFICACIÓN**

Detalles relativos a las características físicas de las plataformas, las calles de rodaje y la posición de los puntos de verificación designados, que comprendan:

1) La superficie y resistencia de las plataformas

Indíquese el tipo de superficie y la resistencia de la plataforma utilizando el método del número de clasificación de aeronaves — número de clasificación de pavimentos (ACN-PCN) (véase el Anexo 14, Volumen I, Capítulo 2, 2.5).

- 2) La anchura, superficie y resistencia de las calles de rodaje

Además de la anchura (en metros) y del tipo de superficie de las calles de rodaje, indíquese su resistencia utilizando el método ACN-PCN.

- 3) El emplazamiento y elevación redondeada al metro o pie más cercano de los puntos de verificación del altímetro.
- 4) El emplazamiento de los puntos de verificación del VOR
- 5) Posición de los puntos de verificación del INS en grados, minutos, segundos y centésimas de segundos

En muchos casos, las coordenadas geográficas de los puestos de estacionamiento de aeronave en los que las aeronaves equipadas con sistemas de navegación inercial (INS) podrían alinearse y programar su equipo antes de la salida, pudieran darse con la precisión anteriormente mencionada. Estos puestos de aeronave deberían enumerarse junto con sus coordenadas; p. ej., Puesto 1 N522224,62 W0315654,18; Puesto 2 N522218,35 W0315654,94.

- 6) Observaciones

Si los puntos de verificación se presentan en un plano de aeródromo, en esta subsección se incluirá una nota a esos efectos.

****** AD 2.9 SISTEMA DE GUÍA Y CONTROL DEL MOVIMIENTO EN LA SUPERFICIE Y SEÑALES**

Breve descripción del sistema de guía y control del movimiento en la superficie y de las señales de pista y de calles de rodaje, que comprenda:

- 1) El uso de señales de identificación de puestos de estacionamiento de aeronaves, líneas de guía de calles de rodaje y sistema de guía visual de atraque/estacionamiento en los puestos de estacionamiento de aeronaves.
- 2) Las señales y luces de pista y de calle de rodaje.

- 3) Las barras de parada (en caso de haberlas).
- 4) Observaciones.

Véase un ejemplo en el modelo de AIP [véase también el *Manual de diseño de aeródromos* (Doc 9157), Parte 4].

****** AD 2.10 OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO**

Descripción detallada de los obstáculos que comprenda:

- 1) para obstáculos en el Área 2
 - a) la identificación o designación del obstáculo;
 - b) el tipo de obstáculo;
 - c) la posición del obstáculo, representada por las coordenadas geográficas en grados, minutos, segundos y décimas de segundo;
 - d) la elevación y la altura del obstáculo redondeadas en la medida, en metros o pies, más cercana;
 - e) marcación del obstáculo y el tipo y color de las luces de obstáculos (si las hubiere);
 - f) cuando corresponda, una indicación de que la lista de obstáculos está disponible en forma electrónica y una referencia a GEN 3.1.6; y
 - g) la indicación NIL, cuando corresponda.

Cuando no existan obstáculos en las áreas de aproximación y despegue, debería indicarse “NIL”.

Nota 1.— En el Capítulo 10, párrafo 10.2.2 figura una descripción del Área 2, mientras que el Apéndice 8, Figura A8-2, contiene ilustraciones gráficas de las superficies y criterios de recopilación de datos sobre obstáculos utilizados para señalar obstáculos en el Área 2.

Nota 2.— Las especificaciones que rigen la determinación y la información (exactitud del trabajo de campo e integridad de los datos) de las posiciones (latitud y longitud) y elevaciones para los obstáculos en el Área 2 figuran en el Anexo 11, Apéndice 5, Tablas 1 y 2, y en el Anexo 14, Volumen I, Apéndice 5, Tablas 1 y 2, respectivamente.

- 2) para obstáculos en el Área 3
 - a) la identificación o designación del obstáculo;

- b) el tipo de obstáculo;
- c) la posición del obstáculo, representada por las coordenadas geográficas en grados, minutos, segundos y décimas de segundo;
- d) la elevación y la altura del obstáculo redondeadas en la medida, en metros o pies, más cercana;
- e) marcación del obstáculo y el tipo y color de las luces de obstáculos (si las hubiere);
- f) cuando corresponda, una indicación de que la lista de obstáculos está disponible en forma electrónica y una referencia a GEN 3.1.6; y
- g) la indicación NIL, cuando corresponda.

Cuando no existan obstáculos en el área de vuelo en circuito y en el aeródromo, debería indicarse "NIL".

Nota 1.— En el Capítulo 10, 10.2.3 figura una descripción del Área 3, mientras que el Apéndice 8, Figura A8-2 contiene ilustraciones gráficas de superficies y criterios de recopilación de datos sobre obstáculos que se utilizan para identificar obstáculos en el Área 3.

Nota 2.— Las especificaciones que rigen la determinación y la información (exactitud del trabajo de campo e integridad de los datos) de las posiciones (latitud y longitud) y elevaciones de los obstáculos en el Área 3 figuran en el Anexo 14, Volumen 1, Apéndice 5, Tablas 1 y 2, respectivamente.

Nota 3.— Para proporcionar esta información puede utilizarse el Plano de obstáculos de aeródromo OACI — Tipo A (véase el Anexo 4, Capítulo 3). En tal caso, debería hacerse referencia a dicho plano en la columna de observaciones.

****** AD 2.11 INFORMACIÓN METEOROLÓGICA
PROPORCIONADA**

Descripción detallada de la información meteorológica que se proporciona en el aeródromo e indicación de la oficina meteorológica encargada de prestar el servicio enumerado, que comprenda:

- 1) El nombre de la oficina meteorológica correspondiente.
- 2) Las horas de servicio y, cuando corresponda, la designación de la oficina meteorológica responsable fuera de esas horas.

- 3) La oficina responsable de la preparación de TAF y los períodos de validez e intervalo de expedición de los pronósticos.

- 4) Disponibilidad de pronósticos de tendencias para el aeródromo y los intervalos de expedición.

Debe enumerarse la disponibilidad de pronósticos de tendencias para el aeródromo o helipuerto, así como los intervalos de expedición.

- 5) Información acerca de la forma en que se facilitan las exposiciones verbales o las consultas, utilizando:

P = consulta personal

T = teléfono

TV = televisión de circuito cerrado

D = presentación en pantalla para información propia.

- 6) El tipo de documentación de vuelo suministrada y los idiomas utilizados en la documentación de vuelo, p. ej.,

C = mapas o cartas

CR = perfiles

PL = textos en lenguaje claro abreviado

TB = formularios tabulares.

Indíquense los idiomas empleados en lenguaje claro.

- 7) Las cartas o mapas y otra información que se exhiba o se utilice para las exposiciones verbales o las consultas, utilizando las siguientes abreviaturas:

S = análisis de superficie (mapa de tiempo presente)

U = análisis en altitud (mapa de tiempo presente)

P = mapa de pronóstico en altitud

W = mapa de tiempo significativo

T = mapa de la tropopausa

SWH = tiempo significativo a gran altura (mapa)

SWM = tiempo significativo a altura media (mapa)

SWL = tiempo significativo a poca altura (mapa).

- 8) El equipo suplementario de que se dispone para suministrar información sobre las condiciones meteorológicas, p. ej., radar meteorológico y receptor para las imágenes de satélites.

- 9) Las dependencias de los servicios de tránsito aéreo a las cuales se suministra información meteorológica, p. ej., FIC, ACC o RCC.

- 10) Información adicional (p. ej., con respecto a cualquier limitación de servicio)

Indíquese toda limitación de servicio y todo otro servicio que no se haya enumerado.

Si es necesario, indíquense los números telefónicos de la oficina meteorológica que normalmente suministra servicio al aeródromo y de cualesquier otras oficinas meteorológicas que suministren servicio durante los períodos en que aquella oficina está cerrada o durante la noche.

****** AD 2.12 CARACTERÍSTICAS FÍSICAS
DE LAS PISTAS**

Descripción detallada de las características físicas de las pistas, para cada pista, que comprenda:

- 1) Las designaciones
- 2) Las marcaciones verdaderas hasta una centésima de grado
- 3) Las dimensiones de las pistas redondeadas al metro o pie más próximo
- 4) La resistencia del pavimento (PCN y otros datos afines) y superficie de cada pista y zonas de parada correspondientes

El Anexo 14, Volumen I, Capítulo 2, 2.6 contiene información detallada sobre el método para notificar la resistencia de un pavimento.

Método de notificación. Se obtendrá la resistencia del pavimento de la plataforma destinado a las aeronaves (rampa) superior a 5 700 kg (12 500 lb), mediante el método del número de clasificación de aeronaves — número de clasificación de pavimentos (ACN-PCN), notificando la siguiente información:

- a) el número de clasificación de pavimentos (PCN);
- b) el tipo de pavimento para determinar el valor ACN-PCN;
- c) la categoría de resistencia del terreno de fundación;
- d) la categoría o valor de la presión máxima permisible de los neumáticos; y
- e) el método de evaluación.

Nota.— En el Anexo 14, Volumen I, Capítulo 2, 2.6.6, se da el significado de las letras de clave que han de utilizarse para la notificación de b), c), d) y e).

El PCN notificado indicará que una aeronave con ACN igual o inferior al PCN notificado puede operar sobre ese pavimento, a reserva de limitaciones respecto a la presión de los neumáticos, o a la masa total de despegue para determinados tipos de aeronaves. Los procedimientos normalizados para determinar el ACN de una aeronave figuran en el *Manual de diseño de aeródromos* (Doc 9157), Parte 3.

En los siguientes ejemplos se muestra cómo notificar los datos sobre resistencia de los pavimentos según el método ACN-PCN.

Ejemplo 1: Si se ha evaluado técnicamente que la resistencia de un pavimento rígido apoyado en un terreno de fundación de resistencia mediana es de PCN 80 y no hay límite de presión de los neumáticos, la información notificada sería:

PCN 80 / R / B / W / T

Ejemplo 2: Si se ha evaluado, aprovechando la experiencia adquirida con aeronaves, que la resistencia de un pavimento compuesto que se comporta como un pavimento flexible y se apoya en un terreno de fundación de alta resistencia es de PCN 50 y que la presión máxima permisible de los neumáticos es de 1,00 MPa (145 psi), la información sería:

PCN 50 / F / A / Y / U

Nota.— Construcción con materiales compuestos.

Se dará a conocer la resistencia de los pavimentos destinados a las aeronaves de hasta 5 700 kg (12 500 lb) de masa en la plataforma (rampa), notificando la siguiente información:

- a) la masa máxima permisible de la aeronave; y
- b) la presión máxima permisible de los neumáticos.

Ejemplo: 4 000 kg/0,50 MPa.

- 5) Las coordenadas geográficas en grados, minutos, segundos y centésimas de segundo para cada umbral y extremo de pista, y ondulación geoidal redondeada al medio metro o pie más próximo para cada umbral
- 6) Las elevaciones de:
 - los umbrales de pistas para aproximaciones que no sean de precisión redondeadas al metro o pie más próximo; y

- los umbrales y la máxima elevación de la zona de toma de contacto de las pistas para aproximaciones de precisión redondeadas al medio metro o pie más próximo
- 7) La pendiente de cada pista y de sus zonas de parada
- 8) Las dimensiones de las zonas de parada (en caso de haberlas) redondeadas al metro o pie más próximo
- 9) Las dimensiones de las zonas libres de obstáculos (en caso de haberlas) redondeadas al metro o pie más próximo
- 10) Las dimensiones de las franjas
- 11) La existencia de una zona despejada de obstáculos
- 12) Observaciones

Podría incluirse información relacionada con las características físicas de la pista, tales como zonas acanaladas y dispositivos para la detención de aeronaves.

****** AD 2.13 DISTANCIAS DECLARADAS**

Descripción detallada de las distancias declaradas redondeadas al metro o pie más próximo para ambos sentidos de cada pista, que comprenda:

- 1) El designador de la pista
- 2) El recorrido de despegue disponible
- 3) La distancia de despegue disponible
- 4) La distancia de aceleración-parada disponible
- 5) La distancia de aterrizaje disponible
- 6) Observaciones.

Si determinado sentido de la pista no puede utilizarse para despegar o aterrizar, o para ninguna de esas operaciones por estar prohibido operacionalmente, ello deberá indicarse mediante las palabras “no utilizable” o con la abreviatura “NU” (Anexo 14, Volumen I, Adjunto A, Sección 3).

****** AD 2.14 LUCES DE APROXIMACIÓN Y DE PISTA**

Descripción detallada de las luces de aproximación y de pista, que comprenda:

- 1) El designador de la pista
- 2) El tipo, longitud e intensidad del sistema de luces de aproximación
- 3) Las luces de umbral de pista, color y barras de ala
- 4) El tipo de sistema visual indicador de pendiente de aproximación
- 5) La longitud de las luces de zona de toma de contacto en la pista
- 6) La longitud, separación, color e intensidad de las luces de eje de pista
- 7) La longitud, separación, color e intensidad de las luces de borde de pista
- 8) El color de las luces de extremo de pista y barras de ala
- 9) La longitud y color de las luces de zonas de parada
- 10) Observaciones.

Esto incluye los siguientes tipos de luces. (Véase también el Anexo 14, Volumen I, Capítulo 5).

Luces de aproximación

Sistema sencillo de luces de aproximación
Luces de aproximación de precisión, indicando la categoría
Sistema visual indicador de pendiente de aproximación
Luces de guía para el vuelo en circuito
Sistema de luces de entrada a la pista
Luces de identificación de umbral de pista

Luces de pista

Luces de borde de pista
Luces de extremo de pista
Luces de umbral de pista
Luces de eje de pista
Luces de zona de toma de contacto en la pista
Luces de distancia fija

****** AD 2.15 OTROS SISTEMAS DE ILUMINACIÓN
Y FUENTE SECUNDARIA DE ENERGÍA ELÉCTRICA**

Descripción de otros sistemas de iluminación y de la fuente secundaria de energía eléctrica, que comprenda:

- 1) El emplazamiento, las características y las horas de funcionamiento de los faros de aeródromo/faros de identificación de aeródromo (en caso de haberlos).
- 2) El emplazamiento e iluminación (en caso de haberla) del anemómetro/indicador de sentido de aterrizaje.
- 3) Las luces de borde de calle de rodaje y de eje de calle de rodaje.
- 4) La fuente secundaria de energía eléctrica, incluyendo el tiempo de conmutación

Indíquese si se dispone o no de fuentes secundarias de energía eléctrica (véase el Anexo 14, Volumen I, Capítulo 8, 8.1), mencionando los tiempos máximos de conmutación.

5) Observaciones

Puede comprender información sobre la disponibilidad de luces de zona de parada, barras de parada y barras de cruce.

Nota 1.— La información relativa a las zonas de parada se indica por la designación del final de la pista desde el cual se inicia el recorrido de despegue.

Nota 2.— Entre la información relativa al sistema visual indicador de pendiente de aproximación (VASIS) debería incluirse el tipo del sistema, los ángulos nominales de la pendiente de aproximación, según se especifica en el Anexo 14, Volumen I, 2.12 y las alturas mínimas de la vista del piloto sobre el umbral de las señales de posición en pendiente (MEHT). Donde esté instalado un sistema AVASIS o AVASIS de 3 BARRAS, deberían publicarse también los detalles sobre la cantidad y posición de las unidades luminosas. Donde esté instalado un AT-VASIS o un PAPI, debería publicarse si las luces están a la izquierda o a la derecha de la pista.

****** AD 2.16 ÁREA DE ATERRIZAJE
PARA HELICÓPTEROS**

Descripción detallada de la zona del aeropuerto destinada al aterrizaje de helicópteros, que comprenda:

- 1) Las coordenadas geográficas en grados, minutos, segundos y centésimas de segundo y la ondulación geoidal redondeadas al medio metro o pie más próximo del centro geométrico del área de toma de contacto y de elevación inicial (TLOF), o bien del umbral de cada área de aproximación final y de despegue (FATO) (donde sea apropiado).

- 2) La elevación de la zona TLOF o FATO:
 - a) para aproximaciones que no son de precisión redondeada al metro o pie más próximo; y
 - b) para aproximaciones de precisión redondeada al medio metro o pie más próximo;
- 3) las dimensiones redondeadas al metro o pie más próximo, tipo de superficie, carga admisible y señales de la TLOF y la FATO

Indíquese el área resistente designada para la toma de contacto o la elevación inicial, junto con las dimensiones, pendiente (suficiente para impedir que se acumule agua pero que no exceda del 2% en ninguna dirección), el tipo de superficie (p. ej., pavimento, hormigón, césped) y la correspondiente resistencia del pavimento, expresada en kilogramos (Anexo 14, Volumen II, Capítulo 3).

Indíquese la clase de performance de los helicópteros a los cuales está destinada la FATO, su tipo (de superficie, elevada o en heliplataforma), su longitud, anchura, pendiente y tipo de superficie (Anexo 14, Volumen II, Capítulo 3 y Capítulo 5).

- 4) Las marcaciones verdaderas redondeadas a una centésima de grado de la FATO

Puede añadirse el número de designación de la FATO, cuando corresponda.

- 5) Las distancias declaradas disponibles al metro o pie más próximo

Una indicación de las distancias declaradas establecidas que estén disponibles para las operaciones de helicópteros. Entre estas deberían incluirse:

- a) la distancia de despegue disponible (TODAH);
- b) la distancia de despegue interrumpido disponible (RTODAH); y
- c) la distancia de aterrizaje disponible (LDAH).

(Véase el Anexo 14, Volumen II, Capítulo 2).

- 6) Las luces de aproximación y de la FATO

Eso debería incluir:

— Punto de visada

- Sistema de luces de aproximación
- Área de aproximación final y de despegue (FATO)
- Obstáculos
- Calles de rodaje
- Área de toma de contacto y de elevación inicial (TLOF)
- Sistema visual indicador de pendiente de aproximación (p. ej., PAPI, APAPI, HAPI)
- Área de carga y descarga con cabrestante.

(Véase el Anexo 14, Volumen II, Capítulo 5).

7) Observaciones.

******AD 2.17 ESPACIO AÉREO DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO**

Descripción detallada del espacio aéreo de los servicios de tránsito aéreo (ATS) organizado en el aeródromo, que comprenda:

- 1) La designación del espacio aéreo y las coordenadas geográficas de los límites laterales en grados, minutos y segundos
- 2) Los límites verticales
- 3) La clasificación del espacio aéreo
- 4) El distintivo de llamada y los idiomas empleados por la dependencia ATS que suministra el servicio
- 5) La altitud de transición
- 6) Observaciones.

******AD 2.18 INSTALACIONES DE COMUNICACIONES DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO**

Descripción detallada de las instalaciones de comunicaciones de los servicios de tránsito aéreo establecidas en el aeródromo (APP, TWR), que comprenda:

- 1) La designación del servicio
- 2) El distintivo de llamada
- 3) Las frecuencias
- 4) Las horas de funcionamiento
- 5) Observaciones.

******AD 2.19 RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN Y EL ATERRIZAJE**

Descripción detallada de las radioayudas para la navegación y el aterrizaje relacionadas con la aproximación por instrumentos y los procedimientos de área terminal en el aeródromo que comprenda:

- 1) el tipo de ayuda, según corresponda, la variación magnética redondeada al grado más próximo, según corresponda, y la categoría de operación apoyada para ILS/MLS, GNSS básico, SBAS y GBAS y, en el caso del VOR/ILS/MLS, también la declinación de la estación redondeada al grado más próximo, utilizada para la alineación técnica de la ayuda;
- 2) la identificación, si se requiere;
- 3) la frecuencia o frecuencias, según corresponda;
- 4) las horas de funcionamiento, según corresponda;
- 5) las coordenadas geográficas en grados, minutos, segundos y décimas de segundo de la posición de la antena transmisora, según corresponda;
- 6) la elevación de la antena transmisora del DME redondeada a los 30 m (100 ft) más próximos y del DME/P redondeada a los 3 m (10 ft) más próximos;
- 7) observaciones.

Cuando se utilice la misma ayuda para fines de en ruta y de aterrizaje, la descripción correspondiente deberá aparecer también en la sección ENR 4. Si el sistema de aumentación basado en tierra (GBAS) presta servicio a más de un aeródromo, la descripción de la ayuda deberá proporcionarse para cada aeródromo. En la columna correspondiente a las observaciones deberá indicarse el nombre de la entidad explotadora de la instalación, si no es la dependencia civil normal del gobierno. La cobertura de la instalación se indicará en la columna correspondiente a las observaciones.

******AD 2.20 REGLAMENTOS DEL TRÁFICO LOCAL**

Descripción detallada del reglamento que se aplica al tráfico en el aeródromo, que comprenda las rutas normalizadas de rodaje para las aeronaves, los reglamentos de estacionamiento, los vuelos de escuela y de instrucción y similares, pero con exclusión de los procedimientos de vuelo.

****** AD 2.21 PROCEDIMIENTOS DE ATENUACIÓN DEL RUIDO**

Descripción detallada de los procedimientos de atenuación del ruido establecidos en el aeródromo.

****** AD 2.22 PROCEDIMIENTOS DE VUELO**

Descripción detallada de las condiciones y procedimientos de vuelo, incluso los procedimientos radar, establecidos sobre la base de la organización del espacio aéreo adoptada en el aeródromo.

****** AD 2.23 INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA**

Información suplementaria accesible en el aeródromo, tal como una indicación de las concentraciones de aves en el aeródromo y, en la medida de lo posible, una indicación de los movimientos diarios de importancia entre las zonas utilizadas por las aves para posarse y para alimentarse.

****** AD 2.24 CARTAS RELATIVAS A UN AERÓDROMO**

Es necesario incluir las cartas relativas a un aeródromo, en el orden siguiente:

- 1) Plano de aeródromo/heliuerto — OACI
- 2) Plano de estacionamiento y atraque de aeronaves — OACI
- 3) Plano de aeródromo para movimientos en tierra — OACI
- 4) Plano de obstáculos de aeródromo — OACI Tipo A (para cada pista)
- 5) Carta topográfica para aproximaciones de precisión — OACI (pistas para aproximaciones de precisión de Cat II y Cat III)
- 6) Carta de área — OACI (rutas de salida y tránsito)
- 7) Carta de salida normalizada — Vuelo por instrumentos — OACI
- 8) Carta de área — OACI (rutas de llegada y tránsito)
- 9) Carta de llegada normalizada — Vuelo por instrumentos — OACI

- 10) Carta de altitud mínima radar — OACI
- 11) Carta de aproximación por instrumentos — OACI (para cada pista y cada tipo de procedimiento)
- 12) Carta de aproximación visual — OACI
- 13) Concentraciones de aves en las proximidades del aeródromo.

Si algunas de las cartas no se producen, deberá incluirse en la sección GEN 3.2, Cartas aeronáuticas, una exposición al respecto.

AD 3. HELIPIERTOS

Cuando el aeródromo tenga una zona para el aterrizaje de helicópteros, los datos correspondientes deberán presentarse únicamente en ****AD 2.16.

En AD 3 está comprendida una descripción detallada de los helipuertos designados para ser utilizados por helicópteros en operaciones de aviación civil internacional. Normalmente, los helipuertos son designados como tales por el Estado que tiene la responsabilidad del control en virtud del Artículo 68 del Convenio. Sin embargo, el hecho de que un heliuerto no tenga ninguna designación oficial no debería impedir que se anote la información necesaria. En este contexto, las anotaciones quedan a criterio de las autoridades interesadas.

Véase el formato en el modelo de AIP en la Parte 3, Sección AD 3.

La información pertinente debe enumerarse en las siguientes secciones, subsecciones, y sus respectivas subdivisiones.

Nota.— La información sobre aeródromos/helipuertos se suministra de conformidad con la agrupación de aeródromos/helipuertos indicada en AD 1.4.

****** AD 3.1 INDICADOR DE LUGAR Y NOMBRE DEL HELIPIERTO**

Se exige incluir el indicador de lugar OACI asignado al heliuerto y el nombre del heliuerto. En todas las subsecciones de la sección AD 3, el indicador de lugar OACI ha de formar parte del sistema de referencia.

*Nota.— En la tabla, deberá sustituirse **** por el indicador de lugar OACI que corresponda.*

****** AD 3.2 DATOS GEOGRÁFICOS
Y ADMINISTRATIVOS DEL HELIPUERTO**

Se exige presentar los datos geográficos y administrativos del helipuerto, que comprendan:

- 1) El punto de referencia del helipuerto (coordenadas geográficas en grados, minutos y segundos) y su emplazamiento

La posición del punto de referencia del helipuerto en función de la latitud y de la longitud redondeadas al segundo más próximo (véase el Anexo 14, Volumen I, Capítulo 2, 2.2).

- 2) La dirección y distancia al punto de referencia del helipuerto desde el centro de la ciudad o población a la que presta servicio el helipuerto

La distancia (km) y la dirección (marcación verdadera) del helipuerto (punto de referencia) desde algún lugar prominente dentro de la ciudad o población.

- 3) La elevación del helipuerto redondeada al metro o pie más próximo y la temperatura de referencia

La elevación oficial del helipuerto redondeada al metro o pie más próximo (definida como el punto más alto del área de aterrizaje — véase el Anexo 14, Volumen I, Capítulo 1 y Capítulo 2, 2.3.1 y Volumen II, Capítulo 2, 2.3).

La temperatura de referencia del helipuerto tal como se especifica en el Anexo 14, Volumen I, Capítulo 2, 2.4, en grados Celsius (C), redondeados al grado más próximo.

- 4) La ondulación geoidal en el punto de elevación del helipuerto redondeada al medio metro o pie más próximo.
- 5) La declinación magnética redondeada al grado más próximo, la fecha de la información y el cambio anual.
- 6) El nombre, dirección, número telefónico, de telefax y de télex de la administración del helipuerto, y la dirección del AFS.
- 7) Los tipos de tránsito que pueden utilizar el helipuerto (IFR/VFR).
- 8) Observaciones.

****** AD 3.3 HORAS DE FUNCIONAMIENTO**

Descripción detallada de las horas de funcionamiento de los servicios del helipuerto, que comprenda:

- 1) La administración del helipuerto
- 2) La aduana e inmigración
- 3) Los servicios médicos y de sanidad
- 4) La oficina de información AIS
- 5) La oficina de notificación ATS (ARO)
- 6) La oficina de información MET
- 7) Los servicios de tránsito aéreo
- 8) El abastecimiento de combustible
- 9) Despacho
- 10) Seguridad
- 11) Deshielo
- 12) Observaciones.

****** AD 3.4 SERVICIOS E INSTALACIONES
DE MANIPULACIÓN DE CARGA**

Descripción detallada de los servicios e instalaciones de manipulación de carga disponibles en el helipuerto, que comprenda:

- 1) Los elementos disponibles para la manipulación de carga

Cuando las instalaciones y servicios de manipulación de carga sean limitados, debería indicarse la cantidad y tipo de equipo y la capacidad para levantar carga (grúas, horquillas elevadoras, cintas transportadoras, etc.). Cuando las instalaciones sean adecuadas para satisfacer necesidades previstas, esto puede indicarse mediante una simple declaración, tal como “Todas son instalaciones modernas que permiten manipular cargas de hasta ... (kg) de peso” (especifíquese). Indíquese, si procediera, la distancia (km) hasta el apartadero de ferrocarril más próximo y el lugar donde se encuentra.

- 2) Los tipos de combustible y lubricantes

Los índices de octanos del combustible de que se dispone para los helicópteros de paso, indicándose primero los índices correspondientes a los helicópteros con motor de émbolo, y luego los combustibles para motor de turbina, cuando sea apropiado.

Los índices de viscosidad de los lubricantes disponibles para los helicópteros de paso.

- 3) Las instalaciones y capacidad de abastecimiento de combustible

Los tipos de equipo de abastecimiento de que se dispone y la capacidad de descarga de cada uno (litros por segundo).

Toda notificación previa necesaria (PN), si corresponde.

Cuando no haya restricciones, indíquese “Sin restricciones”.

- 4) Los medios para el deshielo.
5) El espacio de hangar para los helicópteros de paso

El espacio disponible en los hangares, ya sea indicando la cantidad de determinados tipos de aeronaves que pueden alojarse, ya sea enumerando los hangares disponibles y las dimensiones de cada uno. También debería indicarse el vano de las puertas de cada uno de ellos. Indíquese si los hangares tienen o no calefacción y cualquier otra información de importancia.

- 6) Las instalaciones y servicios de reparación para los helicópteros de paso

El tipo de reparaciones que pueden llevarse a cabo, o sea, reparaciones importantes o pequeñas, y el tipo de aeronaves que pueden repararse; la disponibilidad de piezas de repuesto y la existencia de instalaciones para cambiar motores.

- 7) Observaciones.

****** AD 3.5 INSTALACIONES Y SERVICIOS PARA PASAJEROS**

Breve descripción de las instalaciones y servicios para pasajeros disponibles en el helipuerto, que comprenda:

- 1) Hoteles en el helipuerto o en sus proximidades

El tipo y grado de las facilidades para pernoctar de que se dispone en el helipuerto o en sus cercanías. Cuando sean limitadas, debería indicarse la capacidad disponible.

- 2) Restaurantes en el helipuerto o en sus proximidades

Indíquese si se dispone de un restaurante en el helipuerto o en sus cercanías, y si la cantidad de comidas que pueden servirse es limitada.

- 3) Las posibilidades de transporte

Indíquense los medios de transporte, tales como autobuses, taxis, ferrocarril, o cualquier otro servicio de que se disponga en el helipuerto para el transporte de los pasajeros a la ciudad y desde ésta al helipuerto.

- 4) Las instalaciones y servicios médicos

Indíquense las instalaciones y servicios médicos de que se dispone en el helipuerto, incluso servicios de primeros auxilios, hospital o salas de descanso y ambulancias. Cuando se dispone de otros servicios importantes fuera del helipuerto, estos deberían también enumerarse indicando el lugar y la distancia desde el helipuerto.

- 5) Servicios bancarios y oficinas de correos en el helipuerto o en sus proximidades
6) Oficina de turismo
7) Observaciones.

Toda otra información pertinente no cubierta en esta subsección.

****** AD 3.6 SERVICIOS DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS**

Descripción detallada de los servicios y equipo de salvamento y extinción de incendios disponibles en el helipuerto, que comprenda:

- 1) La categoría del helipuerto con respecto a la extinción de incendios

Indíquese el nivel de protección disponible en el helipuerto en términos de la categoría del helipuerto, como se describe en el Anexo 14, Volumen II, Capítulo 6.

- 2) El equipo de salvamento

Indíquese el equipo de salvamento disponible y si corresponde a la categoría del helipuerto con respecto al salvamento y extinción de incendios mencionada en 1).

3) La capacidad para retirar helicópteros inutilizados

Se requiere indicar la capacidad para retirar helicópteros inutilizados del área de movimiento o de sus inmediaciones. Esto puede expresarse indicando el tipo de helicóptero de mayor dimensión que el helipuerto esté equipado para retirar.

4) Observaciones

Toda información pertinente no cubierta en esta subsección.

****** AD 3.7 DISPONIBILIDAD SEGÚN LA ESTACIÓN DEL AÑO — REMOCIÓN DE OBSTÁCULOS EN LA SUPERFICIE**

Descripción detallada del equipo y de las prioridades operacionales establecidas para la remoción de obstáculos en las áreas de movimiento del helipuerto, que comprenda:

1) Los tipos de equipo de remoción de obstáculos

Indíquese si el helipuerto es utilizable en todas las estaciones del año y, de no ser así, los períodos (meses del año) durante los cuales puede no ser utilizable o debe usarse con precaución, indicando la causa probable que lo haga inutilizable y los recaudos que deben tomarse. Si existe un servicio especial que proporcione información relativa a las condiciones y al estado de utilización del área de embarque y desembarque del helipuerto, debería indicarse el tipo de servicio. La información relativa a la remoción de la nieve debería incluir:

- a) cuando no se necesita equipo quitanieve, indíquese “No se aplica”;
- b) cuando hay nieve pero no existe equipo quitanieve, indíquese “No se dispone de equipo”; y
- c) cuando se dispone de equipo quitanieve, indíquese el tipo de equipo que se usa.

2) Prioridades de remoción de obstáculos

Si se requiere la remoción de obstáculos en la zona de aterrizaje del helipuerto, indíquense las prioridades

con respecto a la remoción de obstáculos en la zona de aterrizaje, calles de rodaje y plataformas.

3) Observaciones

Toda otra información pertinente no cubierta en esta subsección.

****** AD 3.8 DATOS SOBRE PLATAFORMAS, CALLES DE RODAJE Y EMPLAZAMIENTOS/POSICIONES DE VERIFICACIÓN DE EQUIPO**

Detalles relativos a las características físicas de las plataformas, las calles de rodaje y emplazamientos/posiciones de los puntos de verificación designados, que comprendan:

1) La superficie y resistencia de las plataformas y de los puestos de estacionamiento de helicópteros

Cuando estén disponibles, indíquense las dimensiones generales de la plataforma, el tipo de su superficie, su resistencia y los puestos de estacionamiento de helicópteros que haya en ella (Anexo 14, Volumen II, Capítulo 3).

2) La anchura, el tipo de superficie y la designación de las calles de rodaje en tierra para helicópteros

Debería indicarse la disponibilidad de calles de rodaje en tierra o de trayectos definidos sobre la superficie para el rodaje aéreo o para el desplazamiento aéreo de los helicópteros, junto con su anchura y tipo de superficie, según corresponda (Anexo 14, Volumen II, Capítulo 3).

3) La anchura y la designación de las calles de rodaje aéreo y de las rutas de desplazamiento aéreo para helicópteros

[Véase el párrafo 2) precedente.]

4) El emplazamiento y elevación redondeada al metro o pies más próximo de los puntos de verificación de altímetro.

5) El emplazamiento de los puntos de verificación del VOR.

6) El emplazamiento de los puntos de verificación de INS en grados, minutos y segundos y centésimas de segundo

Las coordenadas geográficas de los puestos de estacionamiento de aeronaves en los que las aeronaves equipadas con sistemas de navegación inercial (INS) podrían alinearse y programar su equipo antes de la salida, deberían darse con una exactitud de, por lo menos, una centésima de segundo. Estos puestos de aeronave deberían enumerarse junto con sus coordenadas; p. ej., Puesto 1 N522224,42 W0315654,19; Puesto 2 N522218,53 W0315654,49.

7) Observaciones

Si los emplazamientos/posiciones de verificación se presentan en un plano de helipuerto, en esta subsección se incluirá una nota al respecto.

**** AD 3.9 SEÑALES Y BALIZAS

Breve descripción de las señales y balizas del área de aproximación final y de despegue y señales y balizas de las calles de rodaje, que comprenda:

- 1) Las señales de aproximación final y de despegue.
- 2) Las señales de calles de rodaje, balizas en las calles de rodaje aéreo y balizas de las vías para tránsito aéreo

Indíquese la disponibilidad de las siguientes ayudas visuales y señales, en caso de que se proporcionen y de ser aplicable (Anexo 14, Volumen II, Capítulo 5).

- a) Ayudas visuales de localización e indicadores:
 - Faro del helipuerto
 - Identificación del helipuerto
 - Nombre del helipuerto — Especificúese si está iluminado (LGTD)
 - Indicador de la dirección del viento
- b) Ayudas de señalización:
 - Punto de visada
 - Calle de rodaje aéreo
 - Área de aproximación final y de despegue (FATO)
 - Designación del área de aproximación final y de despegue
 - Sector despejado de obstáculos de la heliplataforma
 - Masa máxima admisible (helipuerto elevado o solamente heliplataforma)
 - Obstáculos
 - Toma de contacto

- Área de toma de contacto y de elevación inicial (TLOF)
- Área de carga y de descarga con cabrestante.

3) Observaciones.

**** AD 3.10 OBSTÁCULOS DE HELIPUERTO

Descripción detallada de los obstáculos que comprenda:

1) para obstáculos en el Área 2:

- a) la identificación o designación del obstáculo;
- b) el tipo de obstáculo;
- c) la posición del obstáculo, representada por las coordenadas geográficas en grados, minutos, segundos y décimas de segundo;
- d) la elevación y la altura del obstáculo redondeadas en la medida, en metros o pies, más cercana;
- e) marcación del obstáculo y el tipo y color de las luces de obstáculos (si las hubiere);
- f) cuando corresponda, una indicación de que la lista de obstáculos está disponible en forma electrónica y una referencia a GEN 3.1.6; y
- g) la indicación NIL, cuando corresponda.

Nota 1.— En el Capítulo 10, 10.2.2 figura una descripción del Área 2, mientras que el Apéndice 8, Figura A8-2 contiene ilustraciones gráficas de superficies y criterios de recopilación de datos sobre obstáculos que se utilizan para identificar obstáculos en el Área 2.

Nota 2.— Las especificaciones que rigen la determinación y la información (exactitud del trabajo de campo e integridad de los datos) de las posiciones (latitud y longitud) y elevaciones de los obstáculos en el Área 2 figuran en el Anexo 11, Apéndice 5, Tablas 1 y 2 y en el Anexo 14, Volumen II, Apéndice 1, Tablas 1 y 2, respectivamente.

2) para obstáculos en el Área 3:

- a) la identificación o designación del obstáculo;
- b) el tipo de obstáculo;
- c) la posición del obstáculo, representada por las coordenadas geográficas en grados, minutos, segundos y décimas de segundo;

- d) la elevación y la altura del obstáculo redondeadas en la medida, en metros o pies, más cercana;
- e) marcación del obstáculo y el tipo y color de las luces de obstáculos (si las hubiere);
- f) cuando corresponda, una indicación de que la lista de obstáculos está disponible en forma electrónica y una referencia a GEN 3.1.6; y
- g) la indicación NIL, cuando corresponda.

Nota 1.— En el Capítulo 10, 10.2.3 figura una descripción del Área 3, mientras que el Apéndice 8, Figura A8-3 contiene ilustraciones gráficas de superficies y criterios de recopilación de datos sobre obstáculos que se utilizan para identificar obstáculos en el Área 3.

Nota 2.— Las especificaciones que rigen la determinación y la información (exactitud del trabajo de campo e integridad de los datos) de las posiciones (latitud y longitud) y elevaciones de los obstáculos en el Área 3 figuran en el Anexo 14, Volumen II, Apéndice 1, Tablas 1 y 2, respectivamente.

****** AD 3.11 INFORMACIÓN METEOROLÓGICA
SUMINISTRADA**

Descripción detallada de la información meteorológica que se suministra en el helipuerto, e indicación de la oficina meteorológica encargada de prestar el servicio enumerado, que comprenda:

- 1) El nombre de la oficina meteorológica correspondiente.
- 2) Las horas de servicio y, cuando corresponda, la designación de la oficina meteorológica responsable fuera de esas horas.
- 3) La oficina responsable de la preparación de TAF y los períodos de validez de los pronósticos.
- 4) Disponibilidad de pronósticos de tipo tendencia para el helipuerto y los intervalos de expedición.
- 5) Información acerca de la forma en que se facilitan las exposiciones verbales o las consultas, utilizando:

- P = consulta personal
- T = teléfono
- TV = televisión de circuito cerrado
- D = presentación en pantalla para información propia

- 6) El tipo de documentación de vuelo suministrada y los idiomas utilizados en la documentación de vuelo, p. ej.,

- C = mapas
- CR = perfiles
- PL = textos en lenguaje claro abreviado
- TB = formularios tabulares.

Indíquense los idiomas empleados en lenguaje claro.

- 7) Las cartas o mapas y otra información que se exhiba o se utilice para las exposiciones verbales o las consultas, utilizando las siguientes abreviaturas:

- S = análisis de superficie (mapa de tiempo presente)
- U = análisis en altitud (mapa de tiempo presente)
- P = mapa de pronósticos en altitud
- W = mapa de tiempo significativo
- T = mapa de la tropopausa.

- 8) El equipo suplementario de que se dispone para suministrar información sobre las condiciones meteorológicas, p. ej., radar meteorológico y receptor de imágenes por satélite.
- 9) Las dependencias de los servicios de tránsito aéreo a las cuales se suministra información meteorológica, p. ej., FIC, ACC o RCC.
- 10) Información adicional (p. ej., con respecto a cualquier limitación de servicio).

Indíquese toda limitación de servicio y todo otro servicio que no se haya enumerado.

Si es necesario, indíquense los números telefónicos de la oficina meteorológica que normalmente suministra servicio al helipuerto y de cualesquier otras oficinas meteorológicas que suministren servicio durante los períodos en que aquella oficina está cerrada o durante la noche.

****** AD 3.12 DATOS DEL HELIPUERTO**

Descripción detallada de las dimensiones del helipuerto e información conexas, que comprenda:

- 1) El tipo de helipuerto — de superficie, elevado o heliplataforma

Indicar si el helipuerto está situado al nivel de tierra o del agua, en una estructura levantada sobre tierra, o en una estructura flotante o fija mar adentro (Anexo 14, Volumen II, Capítulo 3).

- 2) Las dimensiones del área de toma de contacto y de elevación inicial (TLOF) redondeadas al metro o pie más próximo

Indíquense las dimensiones redondeadas al metro o pie más próximo del área resistente designada para la toma de contacto o la elevación inicial.

- 3) Las marcaciones verdaderas hasta una centésima de grado del área de aproximación final y de despegue (FATO)

Agréguese el número de designación de la FATO (cuando corresponda).

- 4) Las dimensiones redondeadas al metro o pie más próximo y tipo de superficie de la FATO

Indíquese la clase de performance de los helicópteros a los cuales está destinada la FATO, su tipo (de superficie, elevada o en heliplataforma), su longitud, anchura, pendiente y tipo de superficie (Anexo 14, Volumen II, Capítulo 3).

- 5) La superficie y resistencia de la superficie de la TLOF en toneladas (1 000 kg)

Indíquese el tipo de superficie (p. ej., pavimento, hormigón, césped) y su correspondiente resistencia, expresada en miles de kilogramos (Anexo 14, Volumen II, Capítulo 3).

- 6) Las coordenadas geográficas en grados, minutos, segundos y centésimas de segundo y ondulación geoidal redondeada al medio metro o pie más próximo del centro geométrico de la TLOF o de cada umbral de la FATO (cuando corresponda).

- 7) La pendiente y elevación de la TLOF o de la FATO

— para aproximaciones que no son de precisión, redondeadas al metro o pie más cercano; y

— para aproximaciones de precisión, redondeadas al metro o pie más cercano.

La pendiente debería ser suficiente para impedir la acumulación de agua, pero no exceder del 2% en ninguna dirección.

- 8) Las dimensiones del área de seguridad

Indíquese el área de seguridad que circunda la FATO que esté libre de obstáculos, salvo aquellos necesarios para fines de navegación aérea, incluso sus dimensiones y tipo de superficie (Anexo 14, Volumen II, Capítulo 3).

- 9) Las dimensiones redondeadas al metro o pie más próximo de las zonas libres de obstáculos para helicópteros

Este requisito solamente es pertinente en el caso de los helipuertos de superficie. Cuando se proporcione, deberían indicarse sus dimensiones y el perfil en tierra (Anexo 14, Volumen II, Capítulo 3).

- 10) La existencia de un sector despejado de obstáculos.

- 11) Observaciones.

**** AD 3.13 DISTANCIAS DECLARADAS

Descripción detallada de las distancias declaradas redondeadas al metro o pie más próximo, cuando sean pertinentes a un helipuerto, que comprenda:

- 1) La distancia de despegue disponible (TODAH)
- 2) La distancia de despegue interrumpido disponible (RTODAH)
- 3) La distancia de aterrizaje disponible (LDAH)
- 4) Observaciones.

Véase también el Anexo 14, Volumen II, Capítulo 2.

**** AD 3.14 LUCES DE APROXIMACIÓN Y DE FATO

Descripción detallada de las luces de aproximación y de FATO, que comprenda:

- 1) El tipo, longitud e intensidad del sistema de luces de aproximación
- 2) El tipo de sistema visual indicador de pendiente de aproximación (p. ej., PAPI, APAPI, HAPI)
- 3) Las características y emplazamiento de las luces del área FATO

- 4) Las características y emplazamiento de las luces del punto de visada
- 5) Las características y emplazamiento del sistema de iluminación de la TLOF
- 6) Observaciones.

****** AD 3.15 OTROS SISTEMAS DE ILUMINACIÓN
Y FUENTE SECUNDARIA DE ENERGÍA ELÉCTRICA**

Descripción de otros sistemas de iluminación y de la fuente secundaria de energía eléctrica, que comprenda:

- 1) El emplazamiento, las características y las horas de funcionamiento del faro del helipuerto
- 2) El emplazamiento e iluminación del indicador de la dirección del viento (WDI)
- 3) Las luces de borde de calle de rodaje y de eje de calle de rodaje
- 4) La fuente secundaria de energía eléctrica, incluyendo el tiempo de conmutación
- 5) Observaciones.

****** AD 3.16 ESPACIO AÉREO DE LOS SERVICIOS
DE TRÁNSITO AÉREO**

Descripción detallada del espacio aéreo de los servicios de tránsito aéreo (ATS) organizado en el helipuerto, que comprenda:

- 1) La designación del espacio aéreo y las coordenadas geográficas de los límites laterales en grados, minutos y segundos
- 2) Los límites verticales
- 3) La clasificación del espacio aéreo
- 4) El distintivo de llamada y los idiomas empleados por la dependencia ATS que suministra el servicio
- 5) La altitud de transición
- 6) Observaciones.

****** AD 3.17 INSTALACIONES DE COMUNICACIÓN
DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO**

Descripción detallada de las instalaciones de comunicaciones de los servicios de tránsito aéreo establecidas en el helipuerto, que comprenda:

- 1) La designación del servicio
- 2) El distintivo de llamada
- 3) Las frecuencias
- 4) Las horas de funcionamiento
- 5) Observaciones.

**AD 3.18 RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN
Y EL ATERRIZAJE**

Descripción detallada de las radioayudas para la navegación y el aterrizaje relacionadas con la aproximación por instrumentos y los procedimientos de área terminal en el helipuerto, que comprenda:

- 1) El tipo de ayuda, la declinación magnética (en el caso de la estación VOR, la declinación magnética utilizada para la alineación técnica de la ayuda) redondeada al grado más próximo y el tipo de operación para los sistemas ILS, MLS, GNSS básico, SBAS y GBAS.
- 2) La identificación, si se requiere
- 3) Las frecuencias, según corresponda
- 4) Las horas de funcionamiento, según corresponda
- 5) Las coordenadas geográficas en grados, minutos, segundos y décimas de segundo de la posición de la antena transmisora, según corresponda
- 6) La elevación de la antena transmisora del DME redondeada a los 30 m (100 ft) más próximos, y del DME/P redondeada a los 3 m (10 ft) más próximos; y
- 7) Observaciones.

Cuando se utilice la misma ayuda para fines de navegación en ruta y de aterrizaje, la descripción correspondiente deberá aparecer también en la Sección ENR 4. Si el sistema de aumentación basado en tierra (GBAS) presta servicio a más de un helipuerto, debe proporcionarse la descripción de la ayuda para cada helipuerto. En la columna correspondiente a las

observaciones deberá indicarse el nombre de la entidad explotadora de la instalación, si no es la dependencia designada del gobierno. La cobertura de la instalación se indicará en la columna correspondiente a las observaciones.

****** AD 3.19 REGLAMENTO DEL TRÁFICO LOCAL**

Descripción detallada del reglamento que se aplica al tráfico en el helipuerto, que comprenda las rutas normalizadas para los helicópteros en rodaje, los reglamentos de estacionamiento, los vuelos de escuela y de instrucción y similares, pero con exclusión de los procedimientos de vuelo.

****** AD 3.20 PROCEDIMIENTOS DE ATENUACIÓN DEL RUIDO**

Descripción detallada de los procedimientos de atenuación del ruido establecidos en el helipuerto.

****** AD 3.21 PROCEDIMIENTOS DE VUELO**

Descripción detallada de las condiciones y procedimientos de vuelo, incluso los procedimientos radar, establecidos sobre la base de la organización del espacio aéreo adoptada en el helipuerto.

****** AD 3.22 INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA**

Información suplementaria accesible en el helipuerto, tal como una indicación de las concentraciones de aves en el helipuerto y, en la medida de lo posible, una indicación de los

movimientos diarios de importancia entre las zonas utilizadas por las aves para posarse y para alimentarse.

****** AD 3.23 CARTAS RELATIVAS AL HELIPUERTO**

Se exige incluir las cartas relacionadas con el helipuerto, en el orden siguiente:

- 1) Plano de aeródromo/helipuerto — OACI
- 2) Carta de área — OACI (rutas de salida y tránsito)
- 3) Carta de salida normalizada — Vuelo por instrumentos — OACI
- 4) Carta de área — OACI (rutas de llegada y tránsito)
- 5) Carta de llegada normalizada — Vuelo por instrumentos — OACI
- 6) Carta de altitud mínima radar — OACI
- 7) Carta de aproximación por instrumentos — OACI (para cada tipo de procedimiento)
- 8) Carta de aproximación visual — OACI
- 9) Concentración de aves en las proximidades del helipuerto.

Si algunas de las cartas no se producen, deberá incluirse en la sección GEN 3.2, Cartas aeronáuticas, una exposición al respecto.

Capítulo 6

NOTAM

6.1 ORIGEN

Objetivos principales

[4.4.1, 5.1.1]

6.1.1 Los principios fundamentales relacionados con dar origen a un NOTAM se indican claramente en 5.1.1 del Anexo 15 en el cual se estipula:

“Se iniciará un NOTAM y se expedirá prontamente cuando la información que se tenga que distribuir sea de carácter temporal y de corta duración o cuando se introduzcan con poco tiempo de preaviso cambios permanentes, o temporales de larga duración, que sean de importancia para las operaciones, salvo cuando el texto sea extenso o contenga gráficos.”

Por consiguiente, los NOTAM están destinados a servir de suplemento de la AIP y a ser un medio rápido de divulgar la información cuando sea necesario dar un aviso de cualquier cambio o acaecimiento, con breve preaviso. La información de corta duración que contenga texto extenso o gráficos se publicará como suplemento AIP.

Valor de un NOTAM

6.1.2 El objetivo básico de los NOTAM es el de distribuir la información con anticipación al suceso al que se refiere, excepto en el caso de condiciones de fuera de servicio que no puedan preverse. Por lo tanto, para cumplir con su objetivo un NOTAM debe ser recibido por el destinatario con antelación suficiente respecto a cualquier medida que se requiera adoptar. (El valor de un NOTAM depende de su “contenido de noticias” y, por consiguiente, su valor a título de antecedente es mínimo).

Duración del NOTAM

[4.4.1]

6.1.3 Aunque no se especifique directamente en el Anexo 15, los NOTAM no deberían permanecer en vigor por más de tres meses. Si se prevé que las circunstancias por

notificar excedan de tres meses, debe publicarse un suplemento AIP. Cuando un cambio temporal en la información AIP expedida mediante NOTAM exceda inesperadamente del período de tres meses, puede expedirse un nuevo NOTAM o un NOTAM sustitutivo pero solamente en aquellos casos en los que se prevea que la condición dure por un período ulterior de un máximo de uno o dos meses. Si se prevé que la condición durará por un período más largo, debe expedirse un suplemento AIP. Se examina con más detalle este procedimiento en 5.10.3.

Información por promulgar mediante NOTAM

[5.1.1.1, 5.1.1.2]

6.1.4 Se expiden los NOTAM cuando sea necesario distribuir información de importancia directa para las operaciones que sea:

- a) de corta duración; o
- b) adecuada para ser incluida en la AIP pero que es necesario distribuir inmediatamente.

6.1.5 Las circunstancias que hacen necesaria la expedición de un NOTAM se indican en el párrafo 5.1.1.1 del Anexo 15. Por su importancia, tales circunstancias se repiten en este lugar para facilidad de referencia.

“Los NOTAM se iniciarán y expedirán en relación con la información siguiente:

- a) establecimiento, cierre o cambios importantes que afecten a las operaciones de aeródromos/helipuertos o pistas;
- b) establecimiento, eliminación y cambios importantes que afecten a las operaciones de los servicios aeronáuticos (AGA, AIS, ATS, COM, MET, SAR, etc.);
- c) establecimiento, eliminación y cambios importantes de capacidad operacional de los servicios de radio-navegación y de comunicaciones aeroterrestres. Esto comprende: interrupción o reanudación de operaciones,

- cambio de frecuencias, cambio en las horas de servicio notificadas, cambio de identificación, cambio de orientación (ayudas direccionales), cambio de ubicación, aumento o disminución en un 50% o más de la potencia, cambio en los horarios de las radio-difusiones o en su contenido, o irregularidad o inseguridad de operación de cualquier servicio de radionavegación y de comunicaciones aeroterrestres;
- d) establecimiento, eliminación o cambios importantes en las ayudas visuales;
- e) interrupción o reanudación del funcionamiento de los componentes importantes de los sistemas de iluminación de los aeródromos;
- f) establecimiento, eliminación o cambios importantes en los procedimientos de los servicios de navegación aérea;
- g) presencia o eliminación de defectos o impedimentos importantes en el área de maniobras;
- h) modificaciones y limitaciones en el suministro de combustible, lubricantes y oxígeno;
- i) cambios importantes en las instalaciones y servicios disponibles de búsqueda y salvamento;
- j) establecimiento, interrupción o reanudación del servicio de los faros de peligro que señalan obstáculos para la navegación aérea;
- k) cambios en las disposiciones que requieran medidas inmediatas, p. ej., respecto a zonas prohibidas debido a actividades SAR;
- l) presencia de peligros para la navegación aérea (comprendidos los obstáculos, maniobras militares, exhibiciones, competiciones y actividades importantes de paracaidismo fuera de emplazamientos promulgados);
- m) erección, eliminación o modificación de obstáculos para la navegación aérea en las áreas de despegue/ascenso, aproximación frustrada, aproximación y en la franja de pista;
- n) establecimiento o suspensión (incluso la activación o desactivación), según sea aplicable, de zonas prohibidas, restringidas o peligrosas, o cambios en su carácter;
- o) establecimiento o suspensión de zonas, rutas o partes de las mismas en las que existe la posibilidad de interceptaciones y en las que se requiere mantenerse a la escucha en la frecuencia VHF de emergencia de 121,5 MHz;
- p) asignación, anulación o cambio de indicadores de lugar;
- q) cambios significativos del nivel de protección de que normalmente se dispone en un aeródromo/helipuerto para fines de salvamento y extinción de incendios. Se iniciará un NOTAM sólo cuando se trate de un cambio de categoría y dicho cambio deberá indicarse claramente (véanse el Anexo 14, Volumen I, Capítulo 9, y el Adjunto A, Sección 17);
- r) presencia, eliminación o cambios importantes de condiciones peligrosas debidas a nieve, nieve fundente, hielo o agua en el área de movimiento;
- s) aparición de epidemias que necesiten cambios en los requisitos notificados respecto a vacunas y cuarentenas;
- t) pronósticos de radiación cósmica solar, cuando se facilitan;
- u) cambios de importancia para las operaciones por actividad volcánica, lugar, fecha y hora de erupciones volcánicas o extensión horizontal y vertical de nubes de cenizas volcánicas, comprendidos el sentido en que se mueven, los niveles de vuelo y las rutas o tramos de rutas que podrían estar afectados;
- v) liberación a la atmósfera de materiales radiactivos o productos químicos tóxicos como consecuencia de un incidente nuclear o químico, lugar, fecha y hora del incidente, niveles de vuelo y rutas o tramos de rutas que podrían estar afectados, así como dirección del movimiento;
- w) establecimiento de operaciones de misiones humanitarias de socorro, tales como las emprendidas bajo los auspicios de las Naciones Unidas, junto con los procedimientos o limitaciones que afectan a la navegación aérea; y
- x) aplicación de procedimientos de contingencia a corto plazo en casos de perturbación, o perturbación parcial, de los servicios de tránsito aéreo o de los servicios de apoyo correspondientes.

Nota.— Véase el Anexo 11, 2.28 y el Adjunto D de dicho Anexo.

6.1.6 En el Anexo 15 se indica también: “la necesidad de que se inicie un NOTAM debería considerarse en toda otra circunstancia que pueda afectar las operaciones de la aeronave.”

Iniciación y uso de NOTAM de “activar”

[5.1.1.6]

6.1.7 La información relativa a las circunstancias enumeradas en el Anexo 15, Apéndice 4, deben distribuirse utilizándose los procedimientos AIRAC ya sea como una Enmienda AIP AIRAC o como un Suplemento AIP AIRAC.

6.1.8 Cuando se publique una Enmienda AIP o un Suplemento AIP de conformidad con los procedimientos AIRAC, se iniciará y promulgará un NOTAM de “activar”. La finalidad de este NOTAM es servir como recordatorio en el boletín de información previa al vuelo (PIB) dando una señal de la pronta entrada en vigor de cambios permanentes o temporales de importancia para las operaciones en la AIP, con lo que se asegura que los usuarios son conscientes de los cambios que pudieran afectar a sus vuelos. También sirve como recordatorio para los funcionarios del AIS responsables de actualizar la AIP a fin de que inserten en la AIP afectada una nueva enmienda AIP o un nuevo Suplemento AIP relativos a la fecha de entrada en vigor de la enmienda o suplemento. Un NOTAM de activar debe incluir una breve descripción del contenido de la enmienda o suplemento, la fecha y hora de entrada en vigor y el número de referencia de la enmienda o suplemento. Este NOTAM de activar debe entrar en vigor en la misma fecha de entrada en vigor que la enmienda o suplemento. El NOTAM de activar debe continuar válido, como recordatorio en el PIB, por un período de 14 días. Véanse en el Apéndice A de este capítulo ejemplos y ulterior información acerca del uso de NOTAM de activar.

6.1.9 Se expiden los NOTAM de activar:

- a) en la serie apropiada NOTAM, de conformidad con la información que comprende;

Nota.— Nunca se publican NOTAM de activar en la serie T que está reservada para las dependencias de procesamiento de NOTAM en casos en que la NOF expedidora no “active” la información operacional básica.

- b) exclusivamente para un solo lugar (FIR o aeródromo), pero puede incluirse información sobre diversos temas relacionados con el lugar a fin de reducir el número de NOTAM por publicar.

Aplazamiento de cambios en la información aeronáutica

6.1.10 El aplazamiento de los cambios introducidos en las circunstancias enumeradas en el Anexo 15, Apéndice 4, tiene por efecto cancelar la información notificada por AIRAC y reincorporar la información que era válida previamente. De hacer lo mismo por NOTAM con menos de 28 días de anticipación a la fecha de entrada en vigor de los cambios introducidos en las circunstancias enumeradas en el Apéndice 4, Partes 1 y 3, no se dará, por lo general, suficiente tiempo para que la información que era válida previamente se reincorpore en las bases de datos de navegación de a bordo, con el resultado de que se presentaría a las tripulaciones de vuelo información errónea. Además, puesto que las cartas que utilizan las tripulaciones de vuelo y ATC se actualizan según un calendario diferente al de las bases de datos de navegación de a bordo, es posible que información válida no reflejada en la base de datos de a bordo aparezca, no obstante, en las cartas. La resultante falta de coincidencia en la información originaria dificultades operacionales considerables y posibles peligros para la seguridad operacional. En el peor de los casos, los procedimientos RNAV que requieren de una base de datos de navegación pueden no llevarse a cabo (ponerse en operación).

6.1.11 A fin de evitar las consecuencias negativas para la seguridad y eficiencia de los vuelos, deben tomarse todas las medidas posibles para garantizar que los cambios introducidos en las circunstancias enumeradas en el Anexo 15, Apéndice 4, Partes 1 y 3, se hagan, según lo notificado, en la fecha AIRAC. Esto exigirá una planificación minuciosa de los cambios introducidos en la información aeronáutica y la cooperación de todas las partes interesadas, incluido el AIS.

6.1.12 Es importante reconocer que un cambio (o aplazamiento) en la fecha de entrada en vigor es una información que debe notificarse por AIRAC y, por consiguiente, constituye una “eliminación”, según se establece en el Anexo 15, Apéndice 4. Los aplazamientos por NOTAM deberían publicarse con más de 28 días de anticipación a la fecha de entrada en vigor indicada previamente, a menos que las circunstancias sean de naturaleza temporal y no persistan durante todo el período.

Información que no ha de promulgarse mediante NOTAM

[5.1.1.3]

6.1.13 La información siguiente, que se relaciona con un aeródromo y sus cercanías y que no afecta a su condición operacional, no requiere ser promulgada mediante NOTAM. Tal información debería recibir distribución local durante el aleccionamiento previo al vuelo o en vuelo o mediante otros

contactos locales con explotadores o pilotos. Puesto que tal información no es de importancia directa para las operaciones, no impide las operaciones seguras de las aeronaves y no influye probablemente en la decisión del piloto o del explotador de desviar un vuelo. Las circunstancias indicadas en lo que sigue que se estipulan en el Anexo 15, 5.1.1.3, no deberían por consiguiente ser notificadas mediante NOTAM:

- “a) trabajos habituales de mantenimiento en plataformas y calles de rodaje que no afectan a la seguridad de movimiento de las aeronaves;
- b) trabajos de señalización de pistas, cuando las operaciones de aeronaves puedan efectuarse de manera segura en otras pistas disponibles, o el equipo utilizado pueda ser retirado cuando sea necesario;
- c) obstáculos temporales en la vecindad de los aeródromos/helipuertos, que no afecten a la operación segura de las aeronaves;
- d) falla parcial de las instalaciones de iluminación en el aeródromo/helipuerto, cuando no afecte directamente a las operaciones de aeronaves;
- e) falla parcial temporal de las comunicaciones aeroterrestres cuando se sepa que pueden utilizarse frecuencias adecuadas de alternativa;
- f) la falta de servicios relativos a los movimientos en la plataforma y al control de tránsito de carretera;
- g) el hecho de que no estén en servicio los letreros para indicar un emplazamiento o destino u otra información en el área de movimiento del aeródromo;
- h) actividades de paracaidismo en el espacio aéreo no controlado en condiciones VRF [véase Anexo 15, 5.1.1.1 1)], o en emplazamientos promulgados o dentro de zonas peligrosas o prohibidas, en el espacio aéreo controlado; y
- i) otra información de naturaleza análogamente temporal”.

Listas de verificación y listas de NOTAM válidos

[5.2.13]

6.1.14 Debe expedirse periódicamente en un formato establecido una lista de verificación de todos los NOTAM que son válidos. La lista de verificación ayuda a los destinatarios a verificar si se han efectuado las cancelaciones adecuadas de NOTAM. Además, la lista de verificación debe referirse a las últimas Enmiendas AIP, los Suplementos AIP y a por lo

menos las AIC distribuidas a nivel internacional. No está permitido hacer cancelaciones exclusivamente por medio de una lista de verificación (es decir, omitiendo NOTAM que deben cancelarse). Esta lista de verificación debe expedirse por el servicio fijo aeronáutico (AFS) con una frecuencia no inferior a una vez por mes y, de preferencia, con un calendario de fechas fijo de forma que los destinatarios sepan cuando se prevén. Normalmente, sería adecuado expedir la lista de verificación para cada mes en el primer día del mes siguiente. Se expide una lista de verificación como NOTAM en la serie a la que se refiere. Se expide una lista de verificación por separado como un NOTAM en la serie a la que se refiere. Debe expedirse una lista de verificación por separado para cada serie NOTAM con la misma distribución que la serie real de mensajes a la que se refieren. Las listas de verificación deben identificarse claramente como tales. En el Apéndice A de este capítulo se presenta orientación adicional sobre listas de verificación.

6.1.15 Además, debe prepararse con una demora mínima y entregarse por los medios más rápidos a todos los destinatarios de la documentación integrada de información aeronáutica, una lista mensual impresa en lenguaje claro de los NOTAM válidos, incluidas las referencias a los últimos Enmiendas AIP, AIC expedidas y lista de verificación de suplementos AIP. En la Figura 6-1 se incluye un modelo de formato para la lista mensual en lenguaje claro de los NOTAM válidos.

6.2 DISTRIBUCIÓN

[5.2.10, 5.3.1, 5.3.2]

6.2.1 Los NOTAM deben distribuirse a solicitud. En la medida de lo posible, los NOTAM deben distribuirse mediante el AFS. Cada NOTAM debe transmitirse como un solo mensaje de telecomunicaciones.

Prioridades

6.2.2 La prioridad acordada normalmente a los mensajes enviados por el AFS es GG. En circunstancias excepcionales y cuando lo justifique un requisito o una tramitación especial, debe darse al NOTAM la prioridad mayor DD.

Promulgación de información provisional

6.2.3 Respecto a la información proporcionada mediante NOTAM, pudiera ser ventajosa la distribución selectiva en cuanto a la hora para reducir el tráfico de los NOTAM por el AFS y esfuerzos inútiles en la tramitación de datos que pudieran pasar a ser redundantes durante el periodo en tránsito.

Cuando la información pueda ser válida solamente por unas pocas horas o estar sometida a un cambio rápido, y no haya ningún otro canal que pueda asegurar la distribución oportuna, deben establecerse arreglos para que la información se proporcione directamente a las dependencias de los servicios de tránsito aéreo pertinentes utilizándose, de ser posible, canales de comunicaciones establecidos para comunicaciones entre los ATS.

Distribución internacional

[5.3.2, 5.3.3]

6.2.4 Los Estados originadores son responsables de seleccionar los NOTAM para distribución internacional, pero debe prestarse la debida atención a cualesquiera requisitos operacionales declarados de otros Estados, tanto para la planificación de los vuelos como para fines de información previa al vuelo. (Estos requisitos se analizan con más detalle en el Capítulo 3).

6.2.5 Los NOTAM para distribución internacional deben conformarse, de ser necesario, a las disposiciones pertinentes de los procedimientos de comunicaciones de la OACI (Anexo 10, Volumen II), a los códigos y abreviaturas NOTAM de la OACI [véanse los *Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Abreviaturas y códigos de la OACI (PANS-ABC, Doc 8400)*], indicadores, identificadores, etc., y lenguaje claro siempre que se requiera para una comprensión clara. Cuando se distribuya un NOTAM por otros medios distintos al AFS, debe preceder al texto un grupo de fecha-hora de seis dígitos indicando la fecha y la hora de presentación del NOTAM y la identificación del originador.

6.2.6 Los ASHTAM o NOTAM relativos a la actividad volcánica deben incluir, en la lista de direcciones, la MWO asociada al origen, según se indica en la Parte 2 del *Manual sobre la vigilancia de los volcanes en las aerovías internacionales (IAVW)* (Doc 9766), todos los VAACS y la Cabecera SADIS/ISCS en EGZZVANW.

Medidas para reducir el uso del AFS

[5.3.4]

6.2.7 Para evitar un tráfico excesivo por el AFS, los NOTAM deben dirigirse solamente a las NOF y cualquier otra distribución dentro del Estado debe realizarse por conducto o por delegación de la NOF de que se trate. Los NOTAM utilizados para notificar actividad volcánica y los ASHTAM también deben enviarse a los centros de asesoramiento de cenizas volcánicas y deben tenerse en cuenta los requisitos para operaciones a larga distancia. Además, en casos excepcionales, el intercambio directo de SNOWTAM entre

aeródromos adyacentes está permitido, si esto fuera necesario para las operaciones y si se dispone de circuitos AFS directos. Los intercambios entre las NOF deberían limitarse, siempre que sea posible, a los requisitos previamente verificados de los Estados destinatarios de que se trate por medio de series separadas, por lo menos para los vuelos internacionales y nacionales.

6.2.8 Debe también prestarse atención al uso de la automatización en un esfuerzo por mejorar la distribución de los NOTAM. Con la tecnología de computadoras actualmente disponible debería ser posible guardar en memoria toda la información NOTAM (y toda la información básica) en una facilidad de información conjuntamente administrada, en cada área importante de operaciones. Podría interrogarse a esta instalación para la información previa al vuelo, o para fines de trazado de cartas de ruta por medios manuales o aeronáuticos, mediante el AIS del Estado, dependencias particulares de información previa al vuelo o organismos de explotación y podría programarse para imprimir información actualizada sobre un área, ruta o terminal según se requiera. Cada Estado que participe en tal facilidad debería incorporar la información al centro según lo demande la ocasión y ser distribuida a otros Estados, si esta fuera la opción del destinatario definitivo. De este modo, solamente se distribuiría la información que requiera el usuario y cesaría de ser una carga para los servicios AIS y COM la multitud de información innecesaria que ahora inunda al AFS.

Sistema de distribución predeterminada de NOTAM

[5.3.4.2 y Apéndice 5]

Descripción del sistema

6.2.9 Cuando se convenga entre las NOF que los NOTAM entrantes (incluidos SNOWTAM y ASHTAM) deben canalizarse directamente por el AFS a las direcciones designadas predeterminadas por el Estado destinatario del caso, al mismo tiempo que simultáneamente se encaminan a la NOF para fines de verificación y control, debe utilizarse un indicador de destinatario de ocho letras constituido de la forma siguiente:

Primera y segunda letras: Las dos primeras letras del indicador de lugar relativo al centro de comunicaciones del AFS asociado con la NOF pertinente del Estado destinatario.

Tercera y cuarta letras: las letras “ZZ” indicando la necesidad de distribución especial.

Quinta letra: la letra “N” para NOTAM, la letra “S” para SNOTAM y la letra “V” para ASHTAM.

Sexta y séptima letras: letras tomadas de la serie A a Z, y denotando las listas de distribución nacional o internacional que han de utilizarse en el centro AFS receptor.

Octava letra: la letra “X”, para completar el indicador de destinatario de ocho letras.

6.2.10 El objetivo principal del sistema es acelerar el envío de todos los NOTAM recibidos eliminando el retardo que ocurre cuando el centro COM receptor encamina los NOTAM entrantes a su NOF para fines de verificación y control y seguidamente espera para recibirlos de la NOF a fin de transmitirlos a otras direcciones internas. Para lograr este objetivo así como para asegurar el encaminamiento adecuado, es esencial que los Estados y los territorios en los que se requiera el NOTAM sean notificados acerca de la sexta y séptima letras por utilizar por ellos en el indicador de destinatario. Cada lista de distribución nacional, sea para NOTAM, SNOTAM o ASHTAM, denota un grupo de direcciones predeterminadas por el Estado receptor en base a sus requisitos de información promulgada mediante NOTAM. Las letras sexta y séptima denotan no solamente el grupo de direcciones sino también la responsabilidad de retransmisión automática del centro AFS receptor.

Verificación y control

6.2.11 Aunque la NOF es normalmente el centro de concentración en el Estado para recibir y despachar los NOTAM, en el marco del sistema de distribución predeterminada la NOF comparte la responsabilidad de verificar los NOTAM entrantes con las dependencias AIS de aeródromo a las cuales está destinado el NOTAM. En este lugar su responsabilidad es principalmente la de enlace. No le quita responsabilidad al destinatario definitivo, al que se haya canalizado el NOTAM y quien es el más afectado por cualquier deficiencia de puntualidad, precisión o carácter completo de la información incluida, de verificar si hay errores obvios. Aunque el formato normalizado que se utiliza para los NOTAM, SNOTAM y ASHTAM tiende a reducir a un mínimo la posibilidad de errores, no obstante el destinatario tiene una responsabilidad especial, en el marco de su sistema de interrogar acerca de cualesquiera errores u omisiones por conducto de la NOF receptora.

Selectividad en la distribución de la información

6.2.12 El éxito del sistema de distribución predeterminada presupone una selección competente, por parte del

Estado originador, de los NOTAM a los que haya de darse distribución internacional y el uso de las listas de distribución selectiva, de ser posible, para impedir una distribución inútil de la información. La selectividad ejercida por un Estado originador en el proceso de distribución debería estar relacionada con las necesidades de los Estados receptores. Se controla la selectividad en los lugares que requieren la información mediante arreglos exactamente predeterminados realizados por los Estados receptores, indicado en términos de la sexta y séptima letra por utilizar en el indicador de destinatario y tomándose en consideración la carga de trabajo impuesta al Estado originador y a los servicios de telecomunicaciones. Cuando se expidan NOTAM en más de una serie, la selectividad ya está implícita en la subdivisión en series pero el Estado receptor debería establecer los encaminamientos que aseguren que las dependencias AIS de aeródromo reciben solamente las series que requieren, racionalizando los arreglos de distribución dentro del Estado y preparando una guía de encaminamiento para cada centro de comunicaciones que cubra la distribución de los NOTAM entrantes recibidos en el marco del sistema.

6.3 ESPECIFICACIONES PARA NOTAM

Series, número e identificador de los mensajes

[5.2.5]

6.3.1 A cada NOTAM debe asignarse una serie identificada mediante una letra y un número de cuatro dígitos, seguidos de una barra y un número de dos dígitos para el año de forma que los destinatarios puedan verificar la continuidad. Los números deben ser consecutivos y basados en el año civil. Si se expide más de una serie NOTAM, cada serie debe ser identificada por separado mediante una letra. Pueden utilizarse para identificar una serie NOTAM las letras de A a Z, a excepción de las letras S y T. No se permite volver a numerar los NOTAM existentes (p. ej., que contengan información idéntica, pero con un nuevo número). Tampoco deben volverse a numerar los NOTAM al principio de cada año.

6.3.2 Uno de los siguientes identificadores de mensaje ha de insertarse según corresponda:

- a) NOTAMN si se refiere a un NOTAM que incluye nueva información.
- b) NOTAMR si se refiere a un NOTAM que sustituye a un NOTAM anterior, seguido por la serie y número/año del NOTAM sustituido (p. ej., A0125/03 NOTAMR A0123/03).

- c) NOTAMC si se refiere a un NOTAM por el que se cancela un NOTAM anterior, seguido de la serie y número/año del NOTAM cancelado (p. ej., A0460/03 NOTAMC A0456/03).

6.3.3 No deben emitirse versiones corregidas de NOTAM. Los NOTAM erróneos deben reemplazarse o cancelarse y debe emitirse un NOTAM nuevo.

6.3.4 Un NOTAMR sólo debe reemplazar a un NOTAM. Los dos deben pertenecer a la misma serie NOTAM. Un NOTAMC debe cancelar exclusivamente un NOTAM. Los dos deben pertenecer a la misma serie NOTAM.

Promulgación en series

6.3.5 Al considerar las necesidades de los Estados es posible que se compruebe que un Estado adyacente desee recibir información completa del Estado originador, en tanto que podría ser que el Estado más alejado sólo requiera un subconjunto de esta información o no se interesara en información temporal de corta duración. A fin de reducir la distribución para reunir estos requisitos variables, podría ser de utilidad hacer arreglos necesarios para que los NOTAM se promulguen en dos o más series para facilitar la distribución selectiva. Por ejemplo, los NOTAM pueden clasificarse como sigue:

- A — NOTAM con información de interés para vuelos de larga o media distancia y a los que se da distribución internacional seleccionada.
- B — NOTAM con información completa sobre todos los aeródromos, instalaciones y procedimientos disponibles para uso de la aviación civil internacional y a los que se da distribución internacional para los Estados adyacentes y otros Estados a solicitud.
- C — NOTAM con información de interés para aeronaves que no sean las que realizan operaciones de la aviación civil internacional y a los que se da solamente distribución nacional.
- S — NOTAM publicado en el formato SNOWTAM que se refiere a la presencia o retiro de condiciones peligrosas debidas a nieve, nieve fundente o hielo en los pavimentos del aeródromo/helipuerto o aguas estancadas asociadas a estas condiciones.
- V — NOTAM publicado en el formato ASHTAM referente al acaecimiento de actividades volcánicas previas a la erupción o un cambio importante para las operaciones de la actividad volcánica, el lugar,

fecha y hora de las erupciones volcánicas y la amplitud horizontal y vertical de la nube de cenizas volcánicas, incluida la dirección del movimiento, los niveles de vuelo y las rutas o partes de rutas que pudieran estar afectadas.

- Z — NOTAM relativo a la situación de los elementos del sistema mundial de navegación por satélite (GNSS).

Ejemplo:

Es posible que el Estado 2 requiera información procedente del Estado originador (Estado 1) sobre todos los aeródromos, instalaciones y procedimientos disponibles para uso de aeronaves civiles.

Es posible que el Estado 3 requiera información del Estado 1 para dar origen a una etapa de ruta en un aeródromo en su territorio y para terminar en un aeródromo del Estado 1, o territorio en tránsito, respecto al cual el Estado 1 es responsable, referente a instalaciones importantes de aeródromo, procedimientos, ayudas para la navegación en ruta (incluidas las comunicaciones aire-tierra) disponibles para la aviación civil internacional; y acaecimientos de importancia para aeronaves en sobrevuelo a lo largo del tramo de la ruta que atraviese el territorio respecto al cual el Estado 1 es responsable.

El Estado 1 enviaría seguidamente al Estado 2 los NOTAM de las series B, S y V mientras que el Estado 3 enviaría los NOTAM de las series A y V y si se ha indicado previamente su necesidad, los NOTAM de las series S y Z.

Período de validez

6.3.6 Debe proporcionarse información sobre la duración del peligro, cambio de la situación normal de operaciones o condición de las instalaciones objeto de notificación. Si, durante ese período, la condición o actividad está activa dentro de los períodos de tiempo especificados, esto debe también indicarse. En el NOTAM que notifique que no están en servicio ayudas para la navegación, instalaciones o servicios de comunicaciones debe indicarse la hora en la que se prevé la reanudación del servicio o una estimación del plazo fuera de servicio.

6.3.7 Debe prestarse atención al indicar la duración de una circunstancia notificada en el NOTAM de tal modo que no haya una falsa interpretación. Tanto el formato NOTAM como las opciones pertinentes del código NOTAM requieren una indicación de la fecha y hora aplicables, expresadas como grupo de diez cifras dando el año, mes, día y hora UTC.

Ejemplo:

Q) RJCG/QLBAS/IV/M/A/000/999/4248N14140E025
 A) RJCC B) 0304200921 C) 0304211800
 E) ABN U/S

Significado:

El faro de aeródromo en el aeródromo de Sapporo/Chitose se puso fuera de servicio a las 0921 del 20 de abril de 2003 y continuará fuera de servicio hasta las 1800 horas UTC del 21 de abril de 2003.

Texto

[5.2.1, 5.2.2 y Apéndice 6]

6.3.8 El texto de los NOTAM debe contener la información sobre el peligro, estado de funcionamiento o condición de las instalaciones respecto a las cuales se notifica. Debe estar compuesto de significados/fraseología abreviada uniforme asignada al código NOTAM de la OACI, complementándolo con abreviaturas de la OACI (Doc 8400), indicadores, identificadores, designadores, distintivos de llamada, frecuencias, cifras y lenguaje claro. Salvo si se indica de otro modo para los SNOWTAM y ASHTAM, en el texto de cada NOTAM debe incluirse la información en el orden indicado en el formato NOTAM. (Véase el Apéndice A de este capítulo).

6.3.9 Cada uno de los NOTAM debe ser tan breve como sea posible y recopilarse de forma que su significado sea claro sin que haya necesidad de referirse a otro documento. Cada NOTAM debe tratar sólo de un asunto y de una condición relativa al asunto. La NOF debe componer el texto de modo que sirva para una entrada del PIB sin que se requiera un procesamiento adicional de la dependencia receptora.

Referencia cruzada a la AIP/Suplemento AIP

[5.2.11]

6.3.10 Cuando un NOTAM incluya información que hace necesario expedir una Enmienda AIP o un Suplemento AIP, el texto debe contener, en forma apropiada, una referencia cruzada a la AIP o al Suplemento AIP afectados y, por consiguiente, debe incluirse una anotación, incluso cuando la información sea de carácter temporal. De este modo se informa al usuario de la AIP o del Suplemento AIP que todavía queda pendiente información respecto a una entrada particular.

6.3.11 Cuando un NOTAM contiene información temporal de corta duración que no hace necesaria la consulta

de una Enmienda AIP o de un Suplemento AIP para obtener la información completa, las referencias AIP no deben anotarse en el NOTAM. De este modo se informa al usuario del NOTAM que el texto que éste contiene transmite la totalidad de la información.

Nombre de lugares

[3.6.2, 5.2.12]

6.3.12 Los indicadores de lugar incluidos en el texto de NOTAM deben ser los que figuran en *Indicadores de lugar* (Doc 7910) y no deben utilizarse formas abreviadas de estos indicadores. En los NOTAM que incluyen información relativa a un lugar al que la OACI no haya asignado indicador de lugar, debe indicarse el nombre de ese lugar en lenguaje claro, deletreado de conformidad con el uso local y transcrito cuando sea necesario al alfabeto latino.

Idiomas

[3.6.1]

6.3.13 Los NOTAM, así como otros elementos de la documentación integrada de información aeronáutica a los que se dé distribución internacional, deben incluir un texto en inglés para aquellas partes expresadas en lenguaje claro. El objetivo de este requisito es prestar asistencia a la mayoría de los que realizan operaciones de aviación civil.

6.4 FORMATO NOTAM

[Apéndice 6]

6.4.1 La finalidad del formato NOTAM es normalizar la presentación de los diversos tipos de información promulgados mediante NOTAM con miras a facilitar al destinatario la comprensión del mensaje. Al prepararse este formato, se ha tenido en cuenta la necesidad de transcribir la información en la forma de mensajes AFS. Por lo tanto, en el formato se incluyen los símbolos especiales que son obligatorios para que el operador de teleimpresora los use al componer el mensaje (es decir, retorno de carro, cambio de línea, espacio, abrir paréntesis, antes de la identificación del mensaje, y cerrar paréntesis). El formato NOTAM y las instrucciones para completarlo, que figuran en el Anexo 15, se reproducen en el Apéndice A de este capítulo.

6.4.2 El formato NOTAM consta esencialmente de dos partes:

- a) la parte de interés para el servicio de comunicaciones que tramita mensajes AFS, es decir, la parte que

comprende el indicador de prioridad, las direcciones, fecha y hora de presentación y el indicador del remitente;

b) la parte que contiene la información NOTAM.

6.4.3 En el Apéndice 6 del Anexo 15, se proporcionan las instrucciones para llenar el formato NOTAM que se relaciona con la parte que contiene la información NOTAM. Estas instrucciones se repiten en el Apéndice A de este capítulo para facilitar su consulta, y en dicho Apéndice A se proporciona orientación adicional, así como ejemplos de NOTAM.

6.5 USO DEL CÓDIGO NOTAM Y ABREVIATURAS

Finalidad

6.5.1 El código NOTAM de la OACI que se incluye en el Doc 8400 es una descripción completa de la información que figura en los NOTAM. Actúa como uno de los criterios más importantes para almacenamiento y retiro de la información, así como para decidir si la indicación en la casilla es o no de importancia para las operaciones. También establece la pertinencia del NOTAM respecto a los diversos tipos de operaciones de vuelo y si puede, por consiguiente, ser parte de un PIB. Además, presta asistencia a especificar los temas de una casilla que están sujetos a procesos de notificación inmediata. El código NOTAM forma la base por la que se determinan los calificadores NOTAM por incluir en la casilla Q) del formato NOTAM, además de definir el texto en lenguaje claro abreviado que figura en la casilla E).

Composición

6.5.2 Todos los grupos de código NOTAM incluyen cinco letras. La primera letra, Q, indica que es una abreviatura en clave para uso cuando se compone el NOTAM. La segunda y tercera letras indican el tipo de instalación o condición notificados y la cuarta y quinta letras el peligro o estado de funcionamiento objeto de notificación. La parte descifrada del código NOTAM ha sido proporcionada para facilitar la opción de los grupos de clave apropiados pero son necesarias alguna imaginación y una comprensión completa de las posibilidades del código para hacer el uso más eficaz posible del mismo. Por consiguiente, se requiere considerable estudio por parte de los responsables de preparar el NOTAM. De hecho, al preparar el NOTAM en lenguaje claro debe conocerse la

codificación posible del NOTAM y debe prestarse atención a encuadrar el NOTAM de forma que facilite su ulterior transcripción al código NOTAM.

Uso de los grupos de código NOTAM

6.5.3 En las tablas sobre criterios de selección de NOTAM del Apéndice B de este capítulo se presentan los grupos de código NOTAM más comúnmente utilizados y su relación respectiva a los calificadores de tránsito, objetivo y alcance.

Uso de abreviaturas

6.5.4 En muchos casos, han de ampliarse, complementarse o completarse los grupos de código NOTAM, mediante significado o fraseología abreviada uniforme asignados al código NOTAM así como abreviaturas, frecuencias, distintivos de llamada, identificaciones, grupos de hora, etc., para transmitir la información esencial. Este es un procedimiento reconocido en consonancia con el concepto del código NOTAM y de los procedimientos de telecomunicaciones aeronáuticas y siempre debería utilizarse de preferencia a lenguaje claro. Las abreviaturas especificadas para uso por parte de los Estados con fines operacionales figuran en el Doc 8400. A medida que resulte evidente la necesidad de nuevas abreviaturas, se adoptarán medidas para añadir abreviaturas al Doc 8400. No deberían utilizarse abreviaturas que no figuren en el Doc 8400.

Nota.— Puesto que el código Q (QDM, QFE, etc.) ha sido primordialmente diseñado para comunicaciones aire/ tierra de pregunta/respuesta, debería utilizarse con precaución y solamente cuando no haya ninguna probabilidad de que se interprete erróneamente el mensaje.

6.6 SNOWTAM

[5.1.1.1 r), 5.2.3 y Apéndice 2]

Se utiliza una serie especial NOTAM, denominada SNOWTAM, para notificar la presencia o retiro de condiciones peligrosas en el área de movimientos debido a nieve, nieve fundente, hielo o agua asociados a estas condiciones. Se prescribe para este fin un formato específico (véase el Apéndice A, Figura 6-A-4). También está permitido el uso del código NOTAM y de lenguaje claro. Cuando se utiliza el formato SNOWTAM, la información debe presentarse en el orden indicado en el formato. Durante periodos de depósitos de nieve, nieve fundente, hielo o agua asociados a estas condiciones en el pavimento de aeródromos, debe distribuirse

la información sobre tales condiciones a todos aquellos para los que la información sea de importancia directa en sus operaciones. La apreciación de la situación debería realizarse por lo menos cada 24 horas, de preferencia antes del inicio de un importante movimiento de tránsito. Se requiere la expedición de un nuevo SNOWTAM siempre que haya un cambio significativo de las condiciones. Se reproducen en el Apéndice A de este capítulo las instrucciones para completar el formato SNOWTAM.

6.7 ASHTAM

[5.1.1.1 u), 5.2.4 y Apéndice 3]

6.7.1 Se utiliza una serie especial NOTAM denominada ASHTAM para notificar un cambio de importancia para las operaciones en actividades volcánicas, el lugar, fecha y hora de las erupciones volcánicas y la amplitud horizontal y vertical de las nubes de cenizas volcánicas, incluidos la dirección del

movimiento, los niveles de vuelo y rutas o partes de rutas que pudieran estar afectados. Se prefiere para este fin un formato específico (véase el Apéndice A, Figura 6-A-5). También se permite el uso del código NOTAM y lenguaje claro. Cuando se utilice el formato ASHTAM la información debe presentarse en el orden indicado en el formato. El período máximo de validez del ASHTAM es de 24 horas. Debe expedirse un nuevo ASHTAM siempre que haya un cambio en el nivel de alerta. En el Apéndice A de este capítulo se reproducen las instrucciones para completar el formato ASHTAM.

6.7.2 La información sobre actividad volcánica o la presencia de columnas de cenizas volcánicas también puede notificarse por medio de NOTAM. Para garantizar la transmisión rápida de la información inicial a las aeronaves, es posible que el primer ASHTAM o NOTAM emitido no contenga más información que la relativa al hecho de que se notifica una erupción y/o nube de cenizas en un lugar determinado en una fecha y a una hora específicas.

<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> TEL: 0123 697 3464 FAX: 0123 697 3474 Télex: 99 1236 AFS: EADDYAYX Correo-e: AIS@donc.xx </div>	REPÚBLICA DE DONLON DEPARTAMENTO DE AVIACIÓN CIVIL SERVICIO DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA P.O. BOX 744 DONLON CITY	LISTA DE NOTAM Serie A
		<div style="border: 1px solid black; display: inline-block; padding: 2px 10px;">04 SEP 2003</div>
<p>LA SIGUIENTE SERIE A NOTAM TENÍA TODAVÍA VALIDEZ EL 4 SEP 2003. SE HAN CANCELADO LOS NOTAM NO INCLUIDOS, HAN SIDO CANCELADOS COMO HAN EXPIRADO, HAN SIDO SUSTITUIDOS CON UN SUPLEMENTO AIP O INCORPORADOS A LA AIP.</p>		
<p>SERIE A</p>		
<p>FIR DONLON FIR</p>		
A0463/03	De 0307241200 a 0310312359 EST, NOTAM de activar AIP — SUP 7/03, área de ejercicio Blue Angel activa, SFC a 1525 m, contacto autoridad: Donlon RCC.	Ejercicio
A0562/03	De 0309090630 a 0310011800; período SEP 09–17, 29–30 y OCT 01, Diario 0630–1800, PJE en círculo de área de radio de 10 km con centro en .....N.....E, desde SFC hasta 5000 m.	PJE
<p>AD</p>		
<p>DONLON/Internacional</p>		
	De 0308020615 a 0309102359 EST, Locator Ident KL 411 kHz U/S	Localizador
	De 0308070815 a 0209312000, ILS GP RWY 27 331.400 MHz CAT I solamente	ILS
<p>HOLMSTOCK/Landa</p> <p>..... etc.</p>		
<p>Últimas enmiendas AIP:</p> <p>Enmienda AIP AIRAC: 042 fecha 13 JUL 2003 Enmienda AIP: 052 fecha 1 SEP 2003</p>		
<p>Suplementos AIP en vigor: 04/02; 07/02; 16/02; 01/03; 03/03; 04/03.</p>		
<p>Serie A AIC en vigor:</p> <p>NR 3; 6; 9 de 2000 NR 2; 5; 7 de 2001 NR 3; 6; 9; 13 de 2002 NR 2; 3; 5; 7 de 2003</p>		

Figura 6-1. Ejemplo de lista mensual en lenguaje claro de NOTAM válidos

Apéndice A del Capítulo 6

NOTAM, SNOWTAM Y ASHTAM

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Este apéndice comprende explicaciones relativas a la expedición de NOTAM, las cuales son una ampliación de la orientación básica proporcionada en el Capítulo 6.

1.2 El formato NOTAM y las instrucciones correspondientes para completarlo, que figuran en el Apéndice 6 del Anexo 15, se reproducen en este apéndice para facilidad de referencia. Se incluyen también ejemplos de NOTAM. Dos de estos ejemplos están complementados con los mensajes AFS asociados y mediante formatos NOTAM completados.

1.3 Se ha incluido orientación sobre la expedición de NOTAM de activar así como acerca de la producción de listas de verificación por expedir como NOTAM.

1.4 También se reproducen en este apéndice los formatos SNOWTAM y ASHTAM y las instrucciones para completar estos formatos, según figuran en el Anexo 15, Apéndices 2 y 3 respectivamente.

FORMATO NOTAM

Indicador de prioridad	→									
Dirección										
	≡≡									
Fecha y hora de depósito	→									
Indicador del remitente	≡≡(
Serie, número e identificador del mensaje										
NOTAM que contiene nueva información	..... NOTAMN (Serie y número/año)								
NOTAM que reemplaza un NOTAM anterior	..... NOTAMR (Serie y número/año) (Serie y número/año del NOTAM reemplazado)								
NOTAM que cancela un NOTAM anterior	..... NOTAMC (Serie y número/año) (Serie y número/año del NOTAM cancelado)								
	≡≡									
Calificadores										
	FIR	Código NOTAM	Tránsito	Objetivo	Alcance	Límite inferior	Límite superior	Coordenadas, Radio		
Q)		Q							≡≡	
Identificación del indicador de lugar OACI correspondiente a la instalación, espacio aéreo o condición notificados								A)	→	
Período de validez										
Desde (<i>grupo fecha-hora</i>)	B)								→	
Hasta (<i>PERM o fecha-hora</i>)	C)							EST* PERM*	≡≡	
Horario (<i>si corresponde</i>)	D)								→	
									≡≡	
Texto del NOTAM; Entradas en lenguaje claro (con abreviaturas OACI)										
E)										
≡≡										
Límite inferior	F)									→
Límite superior	G)) ≡≡
Firma										

*Suprimase cuando corresponda

Figura 6-A-1. Formato NOTAM

1. INSTRUCCIONES Y ORIENTACIÓN PARA LLENAR EL FORMATO NOTAM

1. Generalidades

Se transmitirán la línea de calificadores [casilla Q] y todos los identificadores [casillas A) a G) inclusive], cada uno seguido del signo de cierre de paréntesis, como se indica en el formato, a no ser que no haya ninguna entrada respecto a determinado identificador.

2. Numeración de los NOTAM

A cada NOTAM se le debe adjudicar una serie determinada mediante una letra y un número que debe ser de cuatro cifras seguidas de una barra y de un número de dos cifras para el año (p. ej., A0023/03). Cada serie debería iniciar el 1 de enero con el número 0001.

3. Calificadores (Casilla Q)

La casilla Q) se subdivide en ocho campos separados por barras. Para una producción automática más sencilla de las PIB, debe darse un valor a todos los campos de la Casilla Q); los valores por defecto se usarán donde sea apropiado. La definición de campo es la siguiente:

1) FIR

- a) Si el asunto de la información se localiza geográficamente dentro de una FIR, el indicador de lugar de la OACI será el de la FIR en cuestión. Cuando un aeródromo se localiza dentro de la FIR subyacente a otro Estado, el primer campo de la Casilla Q) debe contener el código de esa FIR subyacente (p. ej., Q) LFRR/...A) EGJJ);

o

Si el asunto de la información se localiza geográficamente dentro de más de una FIR, el campo de la FIR se compondrá de las letras de nacionalidad de la OACI del Estado que originó el NOTAM, seguido de "XX". (No debe utilizarse el indicador de lugar de la UIR subyacente). Por lo tanto, en la Casilla A) deben enumerarse los indicadores de lugar de la OACI de las FIR en cuestión, o el indicador del Estado u organismo no gubernamental responsable de ofrecer un servicio de navegación en más de un Estado;

- b) Si el asunto de la información se localiza geográficamente dentro de más de una FIR, el campo de la FIR se compondrá de las letras de nacionalidad de la OACI del Estado que originó el NOTAM, seguido de "XX". Por lo tanto, en la Casilla A) deben enumerarse los indicadores de lugar de la OACI de las FIR en cuestión, o el indicador del Estado u organismo no gubernamental responsable de ofrecer un servicio de navegación en más de un Estado.

2) CÓDIGO NOTAM

Todos los grupos del código NOTAM contienen un total de cinco letras y la primera letra es siempre la "Q". La segunda y tercera letras identifican el asunto y la cuarta y quinta letras indican el estado o condición del asunto objeto de la notificación.

Un NOTAM debe tratar sólo de un asunto y de una condición de ese asunto.

Los códigos de dos letras para asuntos y condiciones son los que figuran en los PANS-ABC (Doc 8400). Para las combinaciones de segunda y tercera y cuarta y quinta letras, hay que referirse a los Criterios de selección de los NOTAM contenidos en el Apéndice B o insertarse una de las siguientes combinaciones, según corresponda:

- a) Si el asunto no figura en el código NOTAM (Doc 8400), insértese "XX" como segunda y tercera letras (p. ej., QXXAK);
- b) Si el asunto no figura en el Apéndice B, la asignación de calificadores de "tránsito", "objetivo" y "alcance" debe basarse en la experiencia operacional y orientarse a asuntos similares que figuren en los criterios de selección NOTAM (NSC);
- c) Si las condiciones correspondientes al asunto no figuran en el código NOTAM (Doc 8400) ni en los Criterios de selección de los NOTAM (Doc 8126), insértese "XX" como cuarta y quinta letras (p. ej., QFAXX);
- d) Cuando se expida un NOTAM que contenga información importante para las operaciones de conformidad con el Apéndice 4 y el Capítulo 6 o cuando se expida para anunciar la entrada en vigor de enmiendas

o Suplementos AIP de conformidad con los procedimientos AIRAC, insértese “TT” como cuarta y quinta letras del código NOTAM;

- e) Cuando se expida un NOTAM que contenga una lista de verificación de los NOTAM válidos, insértese “KKKK” como segunda, tercera, cuarta y quinta letras; y
- f) Las siguientes cuarta y quinta letras del código NOTAM se utilizarán para cancelar un NOTAM:

AK: REANUDADA LA OPERACIÓN NORMAL
 AL : FUNCIONANDO (O DE NUEVO FUNCIONANDO) A RESERVA DE LIMITACIONES/ CONDICIONES ANTERIORMENTE PUBLICADAS
 AO: OPERACIONAL
 CC: COMPLETADO
 CN : CANCELADO
 HV : SE HA TERMINADO EL TRABAJO
 XX: LENGUAJE CLARO

3) TRÁNSITO

- I = IFR
 V = VFR
 K = El NOTAM es una lista de verificación

Nota.— Dependiendo del asunto y contenido del NOTAM, el campo calificador TRÁNSITO puede contener calificadores combinados. En el Apéndice B figura orientación sobre la combinación de calificadores de TRÁNSITO con asunto y condiciones, de conformidad con los Criterios de selección de los NOTAM.

4) OBJETIVO

- N = NOTAM seleccionado para que los explotadores de aeronaves le presten inmediata atención
 B = NOTAM seleccionado para una entrada en el boletín de información previa al vuelo (PIB)
 O = NOTAM relativo a las operaciones de vuelo
 M = NOTAM sobre asuntos varios; no sujeto a aleccionamiento pero disponible a solicitud
 K = El NOTAM es una lista de verificación

Nota.— Dependiendo del asunto y contenido del NOTAM, el campo calificativo OBJETIVO puede contener los calificadores combinados siguientes: K, B, BO, NBO o M. En el Apéndice B figura orientación sobre la combinación de calificadores de OBJETIVO con asunto y condiciones, de conformidad con los Criterios de selección de los NOTAM.

5) ALCANCE

- A = Aeródromo
 E = En ruta
 W = Aviso Nav
 K = El NOTAM es una lista de verificación

Nota.— Dependiendo del asunto y contenido del NOTAM, el campo calificador ALCANCE puede contener calificadores combinados. En el Apéndice B figura orientación sobre la combinación de calificadores de ALCANCE con asunto y condiciones, de conformidad con los Criterios de selección de los NOTAM. Si el asunto se califica AE, el indicador de lugar del aeródromo debe comunicarse en la casilla A).

6) y 7) INFERIOR/SUPERIOR

Los límites INFERIOR y SUPERIOR sólo se expresarán en niveles de vuelo (FL) y deberán expresar los límites verticales reales del área de influencia sin agregar áreas intermedias. Cuando se trate de avisos para la navegación y restricciones del espacio aéreo, los valores introducidos concordarán con los proporcionados en las casillas F) y G). Si el asunto no contiene información específica sobre la altura, insértese “000” para INFERIOR y “999” para SUPERIOR como valores por defecto.

8) COORDENADAS, RADIO

La latitud y la longitud con una precisión de un minuto, así como un número de tres cifras para la distancia correspondiente al radio de influencia en NM (p. ej., 4700N01140E043). Las coordenadas representan aproximadamente el centro de un círculo cuyo radio abarca toda el área de influencia (p. ej., las coordenadas del punto de referencia del aeródromo para NOTAM con alcance A). Si el NOTAM afecta a toda la FIR/UIR o a más de una FIR/UIR, el valor por defecto que se utiliza para el radio es “999”.

4. Casilla A)

Con respecto a la instalación, al espacio aéreo, o a la condición que son objeto de la notificación, anótese el indicador de lugar que figura en *Indicadores de lugar* (Doc 7910) correspondiente al aeródromo o a la FIR en los que están situados.

Sólo puede indicarse un aeródromo. Si se trata de más de dos aeródromos, deben emitirse NOTAM por separado. Si corresponde, puede indicarse más de una FIR/UIR. El indicador de lugar de la FIR o UIR que debe incluirse es el que corresponde al centro de control de área (ACC) o al centro de

información de vuelo (FIC) que proporciona los servicios de tránsito aéreo dentro de la FIR o UIR.

Ejemplo:

“A) LOWW” identifica al aeródromo Wien/Schwechat, en tanto que “A) LOVV” identifica a la FIR Wien (LOVV es el indicador de lugar del ACC/FIC Wien).

El número de FIR en la casilla A) se restringe a 7 debido a la longitud de una línea AFTN. Si hay más de 7 FIR que estén afectadas, la NOF que publica o el organismo no gubernamental responsable puede utilizar un indicador de lugar único y no ambiguo que sirva para fines de publicación de información NOTAM relacionada con más de 7 FIR (p. ej., UUUU). Si no existe un indicador de lugar único, deben publicarse NOTAM adicionales conforme se requiera.

Si la información se refiere al GNSS, anótese el indicador de lugar de la OACI apropiado asignado a un elemento GNSS o el indicador de lugar común asignado a todos los elementos del GNSS (a excepción del GBAS).

Nota.— En el caso del GNSS, el indicador de lugar puede utilizarse al identificar la interrupción de un elemento GNSS (p. ej., KNMH para una interrupción de satélite GPS).

Si no hubiera disponible ningún indicador de lugar OACI, utilícese la letra de nacionalidad de la OACI que figura en el Doc 7910, Parte 2, más XX, y seguida, en la casilla E), del nombre en lenguaje claro. Cuando el indicador de lugar de la OACI no está disponible, es imprescindible que la casilla E) se llene, a fin de identificar el lugar/instalación/servicio correspondiente, puesto que ya existen algunos indicadores en los que se usa mucho la letra “X” (p.ej., “DXXX” para Lomé/Tokoin). Si no se completa la Casilla E) pudiera, por consiguiente, dar origen a preguntas innecesarias. Por el mismo motivo, la falta de una entrada en la casilla E) confirmaría la validez del indicador de lugar utilizado.

5. Casilla B)

La casilla B) debe contener el inicio de un acaecimiento o actividad o, en el caso de una instalación/servicio que deje de ser utilizable, la fecha-hora en que se presentó el NOTAM.

Para el grupo fecha-hora, utilícese un grupo de diez cifras representando el año, mes, día, horas y minutos en UTC [p. ej., B) 0310241230, que significa 24 de octubre de 2003 a las 1230 UTC]. No deben utilizarse abreviaturas como “WIE” o “WEF”. El inicio de un día se indicará por medio de “0000”.

Esta entrada es la fecha-hora de entrada en vigor del NOTAMN. En los casos de NOTAMR y NOTAMC, el grupo

fecha-hora representa la fecha y hora efectivas en que se originó el NOTAM. Con la finalidad de evitar la posibilidad de que se interpreten mal los cambios adicionales o la existencia de NOTAM múltiples dentro del mismo asunto a la misma hora, no se emite ninguna cancelación o reemplazo futuro. El inicio de un día se indicará por medio de “0000”.

6. Casilla C)

La casilla C) debe contener el final del acaecimiento o actividad.

Con excepción del NOTAMC, se utilizará un grupo de fecha-hora (un grupo de diez cifras representando el año, mes, día, horas y minutos en UTC) que indique la duración de la información, a no ser que la información sea de carácter permanente, en cuyo caso debe insertarse en su lugar la abreviatura “PERM”.

Si la información relativa a la fecha-hora no es segura, se indicará la duración aproximada utilizando un grupo de fecha-hora seguido de la abreviatura “EST” (p. ej., C) 0310250600 EST). Se deberá cancelar o sustituir cualquier NOTAM en el que esté incluida una indicación “EST” antes de la fecha-hora especificada en la casilla C).

No deben utilizarse abreviaturas como “UFN”. El final de un día se indicará por medio de “2359” (es decir, no debe usarse “2400”).

La casilla C) debe contener “PERM” exclusivamente para la información NOTAM que se incorporará en la AIP. Estos NOTAM se cancelan.

7. Casilla D)

La casilla D) debe incluir el calendario o período especificado durante el cual tiene lugar un acaecimiento o existe un peligro. Esta casilla es opcional y necesita llenarse sólo cuando y como se requiera.

Si la situación de peligro, el estado de funcionamiento o la condición de las instalaciones notificados continúan conforme a un horario específico entre las fechas-horas indicadas en las casillas B) y C), insértese dicha información en la casilla D). Si la casilla D) excede de 200 caracteres, se considerará la posibilidad de proporcionar tal información en un NOTAM consecutivo por separado.

Ejemplo:

Cuando, entre el 19 de abril de 2003 0730 UTC y el 20 de abril de 2003 1500 UTC, existirá un peligro los

días 19 y el 20 de abril entre 0730 y 1500 UTC solamente, las casillas B), C) y D) deben llenarse de la forma siguiente:

B) 0304190730 C) 0304201500
D) ABR 19 Y 20 0730 A 1500.

8. Casilla E)

La casilla E), también denominada texto NOTAM, debe contener información sobre el peligro, estado de funcionamiento o condición de las instalaciones respecto a las cuales se notifica.

Cuando se selecciona un NOTAM para distribución internacional, se incluirá la versión inglesa de las partes que se expresen en lenguaje claro.

Debería mantenerse lo más breve posible el texto en la casilla E), incluyéndose toda la información esencial necesaria para la realización segura del vuelo, y debería estar preparado para su inclusión en el PIB. A este respecto, debe señalarse que es responsabilidad del AIS expedir el NOTAM a partir de la información que reciba de las “fuentes” pertinentes (otros departamentos técnicos, etc.). Cambiar el texto (no el fondo del mismo) del mensaje para que se adapte al formato NOTAM es responsabilidad del AIS y habitualmente se realiza en coordinación con la fuente pertinente. Además, deberían darse instrucciones a las fuentes que proporcionan al AIS/NOF la información, para que el mensaje se mantenga lo más breve posible y para restringir la información que debe incluirse en el NOTAM a lo meramente esencial.

Los límites laterales de un área publicada en la AIP o en un SUP AIP no se repiten en la casilla E); en cambio, se indica el nombre de esa área.

Si límites laterales de un área no se publican en la AIP o en un SUP AIP, las coordenadas deben expresarse de acuerdo con lo siguiente a fin de garantizar la legibilidad:

- Los puntos que definen los límites laterales de un área de forma irregular deben enumerarse en el orden en que giran las manecillas del reloj separados por medio de un guión “-”. El último punto en la lista debe ser el mismo que el primer punto.
- Un área de forma circular se define por medio de la palabra “RADIO” seguida del valor del radio y la abreviatura de su unidad de medición seguida de la palabra “CENTRO” seguida de las coordenadas del centro del círculo.

- La latitud de la casilla E) se presenta como DDMM[SS.s]H, donde DD denota grados; MM minutos; SS segundos; s décimas de segundo; y H el hemisferio, N para Norte y S para Sur.
- La longitud de la casilla E) se presenta como DDDMM[SS.s]H, donde DDD denota grados; MM minutos; SS segundos; s décimas de segundo; y H el hemisferio, W para Oeste o E para Este.
- la resolución que se aplica a las coordenadas debe ajustarse a los requisitos de calidad de los datos aeronáuticos que se enumeran en el Apéndice 7 del Anexo 15, p. ej., no deben utilizarse décimas de minuto.

Una dirección de correo electrónico se inserta en la casilla E) y el símbolo @ se sustituye por la cadena “(A)”.

Para los NOTAMC, debería incluirse una referencia al asunto y un mensaje de situación para facilitar las verificaciones precisas de plausibilidad.

Ejemplo:

E) RWY 25R LLZ U/S

9. Casillas F) y G)

Estas casillas se aplican normalmente a los avisos para la navegación o a las restricciones del espacio aéreo, pero pueden usarse para cualquier otros asuntos pertinentes, y habitualmente forman parte de la entrada del PIB. Insértense los límites inferior y superior de la zona de actividades o restricciones, indicando claramente el mismo dato de referencia y la unidad de medida en los dos campos. No se recomienda el uso de las dos unidades de metros y pies, ya que puede generar confusión. El valor y la unidad de medida (M o FT) deben ser consecutivos sin dejar entre ellos un espacio en blanco. La indicación de la referencia (AGL, AMSL) debe seguir a la unidad de medida y separarse por medio de sólo un espacio en blanco. La abreviatura GND o SFC debe usarse en la casilla F) para designar tierra y superficie, respectivamente. La abreviatura UNL debe usarse en la casilla G) para la designación “sin límites”.

En el caso de una organización del espacio aéreo (NOTAM relacionado con la estructura de las rutas ATS, el área TMA, la CTR, la ATZ, etc.), los valores “inferior/superior” especificados deben corresponder a los límites verticales del espacio aéreo de que se trate. Debe evitarse el uso de valores por defecto 000/999 siempre que sea posible.

Límite inferior: la casilla F) puede indicar el límite inferior como SFC (superficie), GND (nivel del terreno), una altitud en metros o pies por encima del nivel medio del mar (p. ej., “2000M AMSL” o “6500FT AMSL”), o una altura sobre el nivel del terreno (p. ej., “1000M AGL”) o un nivel de vuelo (p. ej., “FL100”). No debe utilizarse la abreviatura “000”.

Límite superior: la casilla G) puede indicar el límite superior como una altitud en metros o pies por encima del nivel medio del mar (p. ej., “5000M AMSL” o “16500FT AMSL”), una altura sobre el nivel del terreno (p. ej., “6000M AGL” o “19700FT AGL”), un nivel de vuelo (p. ej.,

“FL200”) o como “UNL” (sin límites), de ser aplicable. No debe utilizarse la abreviatura “999”.

Ejemplo:

F) GND G) 30000FT AMSL

Significado:

Desde el nivel del terreno hasta una altitud de 30 000 ft por encima del nivel medio del mar.

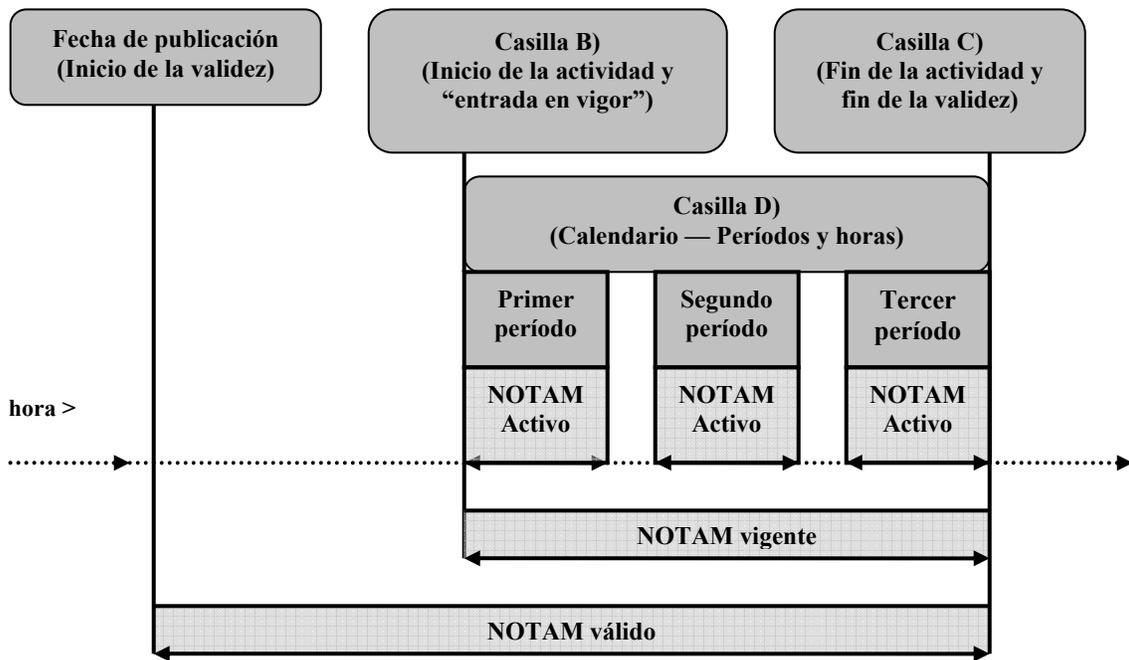


Figura 6-A-2. Fecha-horas NOTAM

2. EJEMPLOS DE NOTAM UTILIZANDO EL FORMATO DE NOTAM

2.1 A continuación se presentan ejemplos de NOTAM utilizando el formato NOTAM que figura más adelante. Estos son meramente ejemplos y no debería considerarse que tienen valor operacional.

- a) En París/Orly del 1 de abril de 2003 a las 0000 UTC al 1 de abril de 2003 a las 0600 UTC, el equipo radio-telemétrico no estará en servicio.

NOTAMN

Q) LFFF/QNDAS/IV/BO/AE/000/999/4843N00221E250
A) LFPO B) 0304010000 C) 0304010600
E) DME U/S)

- b) En Nueva York/La Guardia, estará fuera de servicio el radiofaro omnidireccional VHF en 116,9 MHz hasta el 13 de noviembre de 2003 a las 0900 UTC aproximadamente.

NOTAMN

Q) KZWY/QNVAS/IV/BO/AE/000/999/4047/N07352W250
A) KLG A) B) 0311020615 C) 0311130900 EST
E) 116,9 MHZ VOR U/S)

- c) En Beograd/Beograd se retirará permanentemente del servicio el radiofaro no direccional en 243 kHz el 1 de mayo de 2003 a las 0600 UTC. Añádase la referencia a la AIP.

NOTAMN

Q) LYBA/QNB AW/IV/BO/AE/000/999/4449N02019E300
A) LBYE B) 0305010600 C) PERM
E) 243 KHZ NDB WITHDRAWN REF. AIP LYBE AD 2.19)

- d) En la FIR Montreal, habrá ejercicios de artillería el 21 de febrero de 2003 desde las 0800 horas UTC hasta las 1100 horas UTC dentro de una zona de 10 NM alrededor del emplazamiento 45° 37' Norte 74° 00' Oeste desde la superficie hasta una altitud de 6 100 metros MSL.

NOTAMN

Q) CZUL/QWMLW/IV/BO/W/000/200/4537N07400W010
A) CZUL B) 0302210800 C) 0302211100
E) GUN FIRING WILL TAKE PLACE RADIUS 10 NM CENTRE 4537N07400W
F) SFC G) 6100M AMSL)

- e) Si tuviera que activarse una zona de peligro EGDXX ubicada en 5510N00520W de un radio de 50 NM (y que afecta a dos FIR) hasta una altitud de 40 000 ft MSL los días 3, 7, 12, 21, 24 y 28 de abril de 2003,

cada uno de estos días de las 0730 a las 1500 UTC y hasta una altitud de 30 000 ft MSL los días 19 y 20 de abril de 2003 de las 0730 a las 1500 UTC, se requerirían los dos NOTAM siguientes:

(A0623/03 NOTAMN

Q) EGXX/QRDCA/IV/NBO/W/000/400/5510N00520W050
A) EGTT EGPX B) 0304030730 C) 0304281500
D) APR 03 07 12 21 24 Y 28 0730 A 1500
E) DANGER AREA DXX IS ACTIVE
F) GND G) 40000FT AMSL)

(A0624/03 NOTAMN

Q) EGXX/QRDCA/IV/NBO/W/000/300/5510N00520W050
A) EGTT EGPX B) 0304190730 C) 0304201500
D) APR 19 AND 20 0730 TO 1500
E) DANGER AREA DXX IS ACTIVE
F) GND G) 30000FT AMSL)

- f) En el Aeropuerto Internacional de Frankfurt, el día 27 de noviembre de 2003, el GNSS básico no está disponible para NPA de las 1723 UTC a las 1754 UTC, el SBAS no está disponible para APV de las 1731 a las 1746 UTC y el GBAS no está disponible de las 1735 a las 1746 UTC.

(B0116/03 NOTAMN

Q) EDDF/QGAAU/I/BO/A/000/999/5204N01137E250
A) EDDF B) 0311271723 C) 0311271754
E) BASIC GNSS UNAVBL FOR NPA 0311271723
TIL 0311271754 SBAS UNAVBL FOR APV 0311271731
TIL 0311271748 GBAS UNAVBL 0311271735
TIL 0311271746)

- g) el SBAS no está disponible para todas las operaciones APV en el área cubierta por un radio de 250 NM alrededor del Aeropuerto Charles de Gaulle de París a partir del 14 de diciembre de 2003 a las 2135 horas UTC hasta el 15 de diciembre de 2003 a las 2135 horas UTC (aproximadamente).

(A2500/03 NOTAMN

Q) LFFF/QGW AU/I/BO/A/000/999/4901N00232E250
A) LFPG B) 0312142135 C) 0312152135 EST
E) SBAS UNAVBL FOR APV)

- h) el GNSS básico, el SBAS y el GBAS no estarán disponibles para todas las operaciones en ruta y de aeródromo en el área cubierta por un radio de 460 km (250 NM) alrededor del Aeropuerto Charles de Gaulle

de París a partir del 16 de octubre de 2003 a las 1815 horas UTC hasta las 2315 horas UTC.

(A3546/03 NOTAMN
Q) LFFF/QGWAU/I/BO/AE/000/999/4901N00232E250
A) LFPG B) 0310161815 C) 0310162315
E) BASIC GNSS UNAVBL SBAS UNAVBL GBAS UNAVBL)

2.2 En las Figuras 6-A-3 y 6-A-4 se proporcionan ejemplos de formatos NOTAM llenados y el significado de los mensajes NOTAM junto con los correspondientes ejemplos de mensajes AFS.

Significado del NOTAM de la Figura 6-A-3

NOTAM serie A número 0068 que sustituye al NOTAM serie A número 0062 del año en curso. Vagar, Islas Faroe, aeródromo cerrado para obras de mantenimiento en la pista de las 2300 horas UTC del 8 de mayo de 2003 a aproximadamente las 0100 UTC del 9 de mayo de 2003.

Mensaje AFS

GG EHZZNNLX EBZZNNLX EDZZNINX EKZZNIDX
021432 BGSFYNYX
(A0068/03 NOTAMR A0062/03
Q) BIRD/QFALC/IV/NBO/A/000/999/6204N07163W010
A) EKVG B) 0305082300 C) 0305090100 EST
E) AD CLSD FOR MAINT

Significado del NOTAM de la Figura 6-A-4

En la FIR Tokyo, tendrán lugar vuelos de globos de aire caliente en una zona limitada por los siguientes puntos:

43 00 N 140 40 E, 42 40 N 140 30 E, 42 36 N 140 30 E y 42 36 N 140 54 E. Los vuelos se efectuarán únicamente en condiciones VMC hasta una altitud de 2 000 m por encima del nivel del mar en los días y horas siguientes:

En 2003, 31 de mayo 1930 h – 1 de junio 0930 h, 6 de junio 1930 h – 7 de junio 0930 h, 7 de junio 1930 h – 8 de junio 0930 h, 13 de junio 1930 h – 14 de junio 0930 h, 14 de junio 1930 h – 15 de junio 0930 h, 20 de junio 1930 h – 21 de junio 0930 h, 21 de junio 1930 h – 22 de junio 0930 h, 27 de junio 1930 h – 28 de junio 0930 h, 28 de junio 1930 h – 29 de junio 0930 h.

O en forma más concisa:

En 2003, durante los días siguientes: mayo 31, junio 6, 7, 13, 14, 20, 21, 27 y 28, para los periodos que inician a las 19:30 horas y terminan a las 9:30 horas del días siguiente.

Mensaje AFS

GG CYZZNBBX KDZZNOKX LFZZNNMX NTTYNYX
WMKKYNYX
301203 RJAAYNYX
(A0703/03 NOTAMN
Q) RJTG/QWLLW/V/M/W/000/065/
4248N14042E100
A) RJTG B) 0305311930 C) 0306290930
D) MAY 31 JUN 06 07 13 14 20 21 27 28 1930-0930
E) HOT AIR BALLOON FLT IN AREA 4300N14040E –
4240N14030E – 4236N14030E – 4236N14054E –
4300N14040E VMC ONLY
F) SFC G) 2000M AMSL)

Indicador de prioridad	GG →																					
Dirección	EHZZNNLX EBZZNNLX EDZZNINX																					
EKZZNIDX . . . (etc.)																						
≡←																						
Fecha y hora de depósito	021432 →																					
Indicador del remitente	BGSFYNYX ≡←																					
Serie, número e identificador del mensaje																						
NOTAM que contiene nueva información	..... NOTAMN (Serie y número, año)																				
NOTAM que reemplaza un NOTAM anterior	A0068/03 NOTAMR A0062/03 (Serie y número, año) (Serie y número, año del NOTAM reemplazado)																					
NOTAM que cancela un NOTAM anterior	..... NOTAMC (Serie y número, año) (Serie y número, año del NOTAM cancelado) ≡←																				
Calificadores																						
Q)	FIR	Código NOTAM	Tránsito	Objetivo	Alcance	Límite inferior	Límite superior	Coordenadas, Radio														
	BIRD	QFALC	IV	NBO	A	000	999	6	2	0	4	N	0	7	1	6	3	W	0	1	0	≡←
Identificación del indicador de lugar OACI correspondiente a la instalación, espacio aéreo o condición notificados								A) EKVG →														
Período de validez																						
Desde (grupo fecha-hora)	B)	0	3	0	5	0	8	2	3	0	0	→										
Hasta (PERM o grupo fecha-hora)	C)	0	3	0	5	0	9	0	1	0	0	EST* PERM*	≡←									
Horario (si corresponde)	D)											→										
													≡←									
Texto del NOTAM; Entradas de lenguaje claro (con abreviaturas OACI)																						
E) AD CLSD FOR MAINT													≡←									
Límite inferior	F) →																					
Límite superior	G)) ≡←																					
Firma																						

*Suprimase cuando corresponda

Figura 6-A-3. Ejemplo 1 de un formato NOTAM llenado

Indicador de prioridad	GG											→	
Dirección	CYZZNBBX KDZZNOKX LFZZNNMX												
NTTOYNYX WMKKYNYX ... (etc.)													
Fecha y hora de depósito	301203											→	
Indicador del remitente	RJAAYNYX											<<= (
Serie, número e identificador del mensaje													
NOTAM que contiene nueva información	A0703/03											NOTAMN	
	(Serie y número, año)												
NOTAM que reemplaza un NOTAM anterior	.....											NOTAMR
	(Serie y número, año)											(Serie y número, año del NOTAM reemplazado)	
NOTAM que cancela un NOTAM anterior	.....											NOTAMC
	(Serie y número, año)											(Serie y número, año del NOTAM cancelado)	
Calificadores													
	FIR	Código NOTAM	Tránsito	Objetivo	Alcance	Límite inferior	Límite superior	Coordenadas, Radio					
Q)	RJTG	QWLLW	V	M	W	000	065	4248	N	1404	2E	100	<<=
Identificación del indicador de lugar OACI correspondiente a la instalación, espacio aéreo o condición notificados								A) RJTG					→
Período de validez													
Desde (grupo fecha-hora)	B)	0	3	0	5	3	1	1	9	3	0	→	
Hasta (PERM o grupo fecha-hora)	C)	0	3	0	6	2	9	0	9	3	0	EST* PERM*	<<=
Horario (si corresponde)	D)	MAY 31 JUN 06 07 13 14 20 21 27 28 1930-0930										<<=	
Texto del NOTAM; Entradas de lenguaje claro (con abreviaturas OACI)													
E) HOT AIR BALLOON FLT IN AREA 4300N14040E - 4240N14030E - 4236N14030E - 4236N14054E - 4300N14040E VMC ONLY													
Límite inferior	F) SFC											→	
Límite superior	G) 2000M AMSL) <<=	
Firma													

*Suprímase cuando corresponda

Figura 6-A-4. Ejemplo 2 de un formato NOTAM llenado

3. NOTAM DE ACTIVAR

3.1 Se expiden los NOTAM de activar en las situaciones descritas en la Figura 4-2 del Capítulo 4, de conformidad con las mismas instrucciones que para cualesquiera otros NOTAM, con las excepciones siguientes:

3.1.1 *Calificadores [Casilla Q]*

CÓDIGO NOTAM

Deben seleccionarse la segunda y tercera letras (asunto) a partir de los PANS-ABC (Doc 8400) y nunca deben ser las letras XX. Si no puede hacerse una selección idónea, úsese FA para aeródromos y AF para FIR. En el caso de varios asuntos para el mismo aeródromo o FIR, la segunda y tercera letras deben seleccionarse de acuerdo con el tema de mayor importancia operacional.

En la cuarta y quinta letras (condición) deben siempre incluirse las letras TT. Esta condición TT exclusiva debe utilizarse en el NOTAM de activar independientemente del asunto del código NOTAM listado en los PANS-ABC.

Nota.— Puede utilizarse la condición “TT” para extraer un NOTAM de activar específico desde la NOF expedidora y puede también utilizarse para incluir o excluir NOTAM de activar en/desde el PIB en un tiempo específico antes de su fecha de entrada en vigor.

OBJETIVO

Puesto que los NOTAM de activar se expiden solamente en relación con información de importancia operacional, el calificador OBJETIVO debe relacionarse con BO.

ALCANCE y TRÁNSITO

En el caso de varios temas para el mismo aeródromo o FIR, e incluso si sólo se indica el asunto de mayor importancia operacional en el código NOTAM, deben seleccionarse los calificadores ALCANCE y TRÁNSITO para cubrir todos los temas.

3.1.2 *Casillas B) y C)*

El NOTAM de activar debe contener, en la casilla B), la fecha-hora de entrada en vigor de la Enmienda o Suplemento AIP AIRAC. Como el NOTAM de activar debe seguir siendo válido durante un período de 14 días después de la fecha de entrada en vigor de una enmienda o suplemento, la casilla C) debe contener la fecha-hora de entrada en vigor AIRAC más 14 días.

Ejemplo:

B) 0603161000 (*fecha-hora de entrada en vigor AIRAC*)
 C) 0603301000 (*fecha-hora de entrada en vigor AIRAC + 14 días*)

Cuando la información publicada en un Suplemento AIP AIRAC tiene una duración menor que 14 días, en la casilla C) del NOTAM de activar debe figurar la fecha y hora en que expirará la información que se publicó en el Suplemento AIP.

Por lo general, un NOTAM de activar se cancela automáticamente en la fecha-hora que se especifica en la casilla C). En caso de que la información contenida en un Suplemento AIP AIRAC quede sin validez antes de esta fecha, el NOTAM de activar puede cancelarse o sustituirse si el Suplemento AIP AIRAC sigue siendo válido por un corto período de tiempo.

3.1.3 *Casilla E)*

El texto de la casilla E) no debe exceder de 300 caracteres y debe siempre empezar con las palabras “NOTAM DE ACTIVAR” (seguidas, sólo en caso de una Enmienda AIP, de la abreviatura PERM), un número de referencia de la Enmienda o Suplemento AIP AIRAC publicado, la fecha de entrada en vigor y la fecha en que termina la validez (o sólo la fecha de entrada en vigor en el caso de un PERM) y una descripción breve de su contenido.

Nota.— En la casilla E) se inserta PERM o cuándo termina la validez, a fin de destacar que la información publicada en la Enmienda o Suplemento AIP es de naturaleza permanente o de una duración predeterminada, respectivamente, en tanto que el NOTAM de activar contiene una fecha de terminación de acuerdo con la casilla C).

3.2 NOTAM de activar relativo a Enmiendas AIP AIRAC

3.2.1 Las Enmiendas AIP AIRAC representan cambios operacionales permanentes de la AIP en una fecha de entrada en vigor AIRAC predeterminada. En el texto de la casilla E) debe incluirse una indicación de que están teniendo lugar cambios permanentes.

Ejemplo:

Q) LOVV/QARTT/I/BO/E/245/999/4720N01330E999
 A) LOVV
 B) 0603161000 (*fecha-hora de entrada en vigor AIRAC*)
 C) 0603301000 (*fecha de entrada en vigor AIRAC + 14 días*)
 E) TRIGGER NOTAM — PERM AIRAC AIP AMDT 3/06 WEF 16MAR2006 IMPLEMENTATION OF NEW ATS ROUTE UA15

3.3 NOTAM de activar relativo a Suplementos AIP AIRAC

3.3.1 Los Suplementos AIP AIRAC representan cambios operacionales temporales de larga duración (de tres meses o más) o cambios operacionales de corta duración que contienen mucho texto o muchas gráficas.

Ejemplo:

A0034/06 NOTAMN
Q) ESMM/QFATT/IV/BO/A/000/999/5739N01217E005
A) ESGG B) 0604131000 C) 0604271000
E) TRIGGER NOTAM — AIRAC AIP SUP 14/06 WEF
13APR2006 TIL 25MAY2006 USE OF AERODROME
RESTRICTED DUE TO MAJOR CONSTRUCTION WORK.

3.3.2 Por lo general, los cambios introducidos en un Suplemento AIP AIRAC determinado se anuncian al reemplazar a este último por otro Suplemento AIP AIRAC, y se aplican las reglas normales correspondientes a los NOTAM de activar. Sin embargo, los cambios de corta duración, con poco tiempo de aviso previo o de naturaleza temporal, como, por ejemplo, una notificación con poco tiempo de aviso previo informando de la conclusión temprana de la validez o una notificación de la activación de la información descrita en el SUP AIP, se anuncian mediante NOTAM normales que se refieren al SUP AIP.

Ejemplos:

A0115/08 NOTAMN
Q) ESAA/QMDCH/IV/BO/A/000/999/
5739N01217E005
A) ESGG B) 0804120637 C) 0805112359
E) RWY 03/21 TORA 2800M. REF AIRAC AIP SUP 14/08.

A0127/08 NOTAMN
Q) ESAA/QFALT/IV/BO/A/000/999/5739N01217E005
A) ESGG B) 0804230000 C) 0805112359
E) REF AIRAC AIP SUP 14/08 WORK COMPLETED.
RESTRICTIONS ON THE USE OF AERODROME NO
LONGER IN FORCE.

4. LISTA DE VERIFICACIÓN DE NOTAM

Se expiden las listas de verificación como NOTAMR y se llenan de la forma siguiente:

Calificadores de la casilla Q)

FIR

- el indicador de FIR; o
- letras de indicador de Estado seguidas de XX, o XXX si hay más de una FIR en un Estado; o
- el indicador de Estado de la NOF expedidora seguido de XX, o XXX si se publica para una FIR en distintos Estados.

CÓDIGO NOTAM

- el código NOTAM especializado QKKKK.

TRÁNSITO, OBJETIVO y ALCANCE

- K = NOTAM es una lista de verificación.

Nota.— El código NOTAM QKKKK y el calificador K para TRÁNSITO, OBJETIVO y ALCANCE se utilizan para facilitar la recuperación selectiva de la lista de verificación. Con esto también se impide que la lista de verificación se presente en el boletín de información previa al vuelo (PIB).

INFERIOR/SUPERIOR

- valores por defecto 000/999.

COORDENADAS, RADIO

- las coordenadas geográficas del centro de las FIR enumeradas en la casilla A), seguidas del radio 999 por defecto.

Casilla A)

La casilla A) debe incluir la FIR o una lista de todas las FIR con las cuales se relaciona la lista de verificación.

Casilla B)

La lista de verificación de NOTAMR actuales sustituye a la lista de verificación anterior con efecto inmediato. Por consiguiente, la casilla B) incluye la hora de expedición de la lista de verificación y sustituye a una anterior inmediatamente.

Casilla C)

Se expide la lista de verificación con una validez estimada de no más de un mes. Se indica en la casilla C) un mes después de la fecha de expedición, seguida de EST.

Casilla E)

La casilla E) se subdivide en dos secciones:

Primera sección:

- empieza con la palabra clave “CHECKLIST”;
- incluye la lista de los números de NOTAM válidos que ha sido promulgada en la misma serie como lista de verificación, en un formato que se adapta al procesamiento tanto automático como manual;

Nota 1.— La lista no debe incluir el número de la lista de verificación de NOTAM sustituida ni su propio número de lista de verificación de NOTAM.

Nota 2.— Cada número NOTAM (siempre cuatro dígitos) está separado por un espacio en blanco sin ningún signo de puntuación.

- grupos NOTAM por año, utilizándose la palabra “YEAR” y el signo “=”, seguido del año de publicación de cuatro dígitos sin espacios en blanco (p. ej., YEAR = 2002).

Nota.— Cada indicador de un año distinto debe empezar en una nueva línea.

Segunda sección:

- empieza con las palabras “LATEST PUBLICATIONS”;
- incluye la lista de las últimas publicaciones en un formato que se adapta solamente al procesamiento manual.

Nota 1.— Siempre que la numeración de las Enmiendas AIP tenga lugar anualmente, debe añadirse al número una referencia al año de publicación.

Nota 2.— Las listas de verificación deben incluir los números de los NOTAM incorporados a una Enmienda AIP o Suplemento AIP normales hasta el momento en que estos NOTAM se cancelen mediante la publicación de un NOTAMC.

Ejemplo

(A0037/03 NOTAMR A0016/03
 Q) LIXX/QK/000/999/4323N01205E999
 A) LIBB LIMM LIRR B) 0303310900 C) 0304300900EST
 E) CHECKLIST
 YEAR=2001 0101 0232 0244 0288 0345 0511
 YEAR=2002 0101 0104 0347 0601 0653 0674 0687
 YEAR=2003 0004 0006 0009 0010 0011 0012 0014 0018
 0025 0027 0029 0034 0035
 LATEST PUBLICATIONS
 AIRAC AIP AMDT 004/03 EFFECTIVE 20 APR 00
 AIP SUP 001/03
 AIP AMDT 413
 AIC A001/03

Distinguiendo en las publicaciones (volúmenes) entre IFR o VFR puede indicarse si así se requiere:

AIP SUP VFR 001/03
 AIP SUP IFR 002/03
 AIRAC AIP AMDT IFR 004/03 EFFECTIVE 20 APR 03

Listas de verificación erróneas

Cuando la publicación de una lista de verificación incluye un error, se aplicarán los siguientes procedimientos:

Error: no se insertó en la lista de verificación el número de NOTAM válidos.

- a) si el NOTAM omitido está en vigor, debe publicarse un NOTAMR sustituyendo al NOTAM omitido con un número nuevo.
- b) si el NOTAM omitido aún no entra en vigor, se emitirán un NOTAMC y un NOTAMN.

Error: se insertó erróneamente un número de NOTAM inválido en la lista de verificación.

- Debe publicarse una lista de verificación revisada (NOTAMR en sustitución de la lista de verificación errónea) sin el número de NOTAM inválido (ninguna versión corregida).

Este procedimiento permitirá la concordancia de los datos en las bases de datos de todos los destinatarios, sea cual fuere el método utilizado para procesar las listas de verificación.

FORMATO SNOWTAM

(Encabezamiento COM)	(INDICADOR DE PRIORIDAD)	(DIRECCIONES)				<<≡
	(FECHA Y HORA DE DEPÓSITO)	(INDICADOR DEL ORIGINADOR)				<<≡
(Encabezamiento abreviado)	(SWAA* NÚMERO DE SERIE)	(INDICADOR DE LUGAR)	FECHA/HORA DE OBSERVACIÓN	(GRUPO FACULTATIVO)		<<≡(
S	W * *					

SNOWTAM	(Número de serie) →	
(INDICADOR DE LUGAR DEL AERÓDROMO)	A)	→
[FECHA/HORA DE OBSERVACIÓN (Hora en UTC, en que se terminó la medición)]	B)	→
(DESIGNADORES DE PISTA)	C)	→
[LONGITUD DE PISTA LIMPIA, SI ES INFERIOR A LA LONGITUD PUBLICADA (m)]	D)	→
[ANCHURA DE PISTA LIMPIA, SI ES INFERIOR A LA ANCHURA PUBLICADA (m; si está desplazada a la izquierda o a la derecha del eje, añádase "L" o "R")]	E)	→
[DEPÓSITO SOBRE TODA LA LONGITUD DE LA PISTA (Observados sobre cada tercio de la pista, a partir del umbral cuyo número de designación de pista sea menor)] NIL — PISTA LIMPIA Y SECA 1 — HÚMEDA 2 — MOJADA o con charcos de agua 3 — CUBIERTA DE ESCARCHA O HELADA (espesor normalmente inferior a 1 mm) 4 — NIEVE SECA 5 — NIEVE MOJADA 6 — NIEVE FUNDENTE 7 — HIELO 8 — NIEVE COMPACTADA O APISONADA 9 — SURCOS O CRESTAS HELADOS]	F)	→
[PROFUNDIDAD MEDIA DE CADA TERCIO DE LA LONGITUD TOTAL DE LA PISTA (mm)]	G)	→
[MEDICIÓN DEL ROZAMIENTO EN CADA TERCIO DE LA PISTA Y DISPOSITIVOS DE MEDICIÓN COEFICIENTE CALCULADO O MEDIDO o ROZAMIENTO EN LA SUPERFICIE ESTIMADO 0,40 o más BUENA — 5 0,39 a 0,36 MEDIANA/BUENA — 4 0,35 a 0,30 MEDIANA — 3 0,29 a 0,26 MEDIANA/DEFICIENTE — 2 0,25 y menos DEFICIENTE — 1 9 — no confiable NO CONFIABLE — 9 (Al citar un coeficiente medido, utilícese las dos cifras observadas, seguidas de la abreviatura del dispositivo de medición del rozamiento utilizado. Citar un valor de rozamiento estimado, utilícese una sola cifra)]	H)	→
[BANCOS DE NIEVE CRÍTICOS (Si existen, insértese la altura (cm) y la distancia del borde de la pista (m) seguidas de "L", "R" o "LR" si procede)]	J)	→
[LUCES DE PISTA (Si están oscurecidas, insértese "S" seguido de "L", "R" o "LR" si procede)]	K)	→
[NUEVA LIMPIEZA (Si se ha previsto, insértese la longitud (m)/anchura (m) que ha de despejarse o, si la limpieza se hace en toda la dimensión, insértese "TOTAL")]	L)	→
[SE ESPERA COMPLETAR LA LIMPIEZA A LAS . . . (UTC)]	M)	→
[CALLE DE RODAJE (Si no se dispone de calle de rodaje apropiada, insértese "NO")]	N)	→
[BANCOS DE NIEVE EN LAS CALLES DE RODAJE (Si tienen más de 60 cm, insértese "S" seguido de la distancia de separación, en metros,)]	P)	→
[PLATAFORMA (Si no es utilizable, insértese "NO")]	R)	→
(LA PRÓXIMA OBSERVACIÓN/MEDICIÓN ESTÁ PREVISTA PARA EL ...) (mes/día/hora en UTC)	S)	→
[OBSERVACIONES EN LENGUAJE CLARO (Incluyendo cobertura de contaminantes y otra información importante desde el punto de vista operacional, p.ej., enarenado descongelamiento)]	T)) <<≡
NOTAS: 1. *Póngase las letras de nacionalidad de la OACI del Doc 7910, Parte 2, de la OACI. 2. En datos sobre otras pistas, repita de C a P. 3. Las palabras entre paréntesis () no se transmiten.		

FIRMA DEL EXPEDIDOR (No se transmite)

Figura 6-A-5. Formato SNOWTAM

INSTRUCCIONES PARA LLENAR EL FORMATO SNOWTAM

1. Generalidades

- a) Cuando se notifican datos que se refieren a dos o tres pistas se transmiten de nuevo los datos indicados de C a P inclusive.
- b) Deben omitirse completamente las casillas junto con su indicador cuando no haya de incluirse información.
- c) Deben utilizarse unidades del sistema métrico decimal y no se notificará la unidad de medida.
- d) La validez máxima de los SNOWTAM es de 24 horas. Deben publicarse nuevos SNOWTAM cuando ocurra un cambio de importancia en las condiciones. Se consideran de importancia los cambios siguientes, relativos al estado de las pistas:
- 1) un cambio de alrededor de 0,05 en el coeficiente de rozamiento;
 - 2) cambios en el espesor de los depósitos de órdenes mayores que los siguientes: 20 mm para nieve seca; 10 mm para nieve mojada; 3 mm para nieve fundente;
 - 3) un cambio del 10%, o más, en la longitud o anchura disponible de una pista;
 - 4) todo cambio del tipo de depósitos o extensión de cobertura que requiera reclasificación en las casillas F o T del SNOWTAM;
 - 5) cuando existan bancos de nieve críticos en un lado de la pista, o en ambos lados, todo cambio de la altura o de la distancia a que se encuentren a partir del eje de la pista;
 - 6) todo cambio de la conspicuidad de la iluminación de pista provocado por un ocultamiento de las luces; y
 - 7) toda otra condición considerada de importancia a base de la experiencia o de las circunstancias locales.
- e) El encabezamiento abreviado “TTAAiiii CCCC MMYYGggg (BBB)” se incluye para facilitar el tratamiento automático de los mensajes SNOWTAM en los bancos de datos por computadora. La explicación de los símbolos es la siguiente:

TT = designador de datos SNOWTAM = SW;

AA = designador geográfico de los Estados p. ej., LF = Francia, EG = Reino Unido — [véase *Indicadores de lugar* (Doc 7910), Parte 2 — Índice de las letras de nacionalidad para los indicadores de lugar];

iiii = número de serie del SNOWTAM expresado por un grupo de cuatro cifras;

CCCC = indicador de lugar de cuatro letras correspondiente al aeródromo al que se refiere el SNOWTAM [véase *Indicadores de lugar* (Doc 7910)];

MMYYGggg = fecha/hora de la observación/medición, de manera que:

MM = mes, o sea enero = 01,
diciembre = 12

YY = día del mes

GGgg = horas (GG) y minutos (gg) UTC;

(BBB) = grupo facultativo para designar:
una corrección de un SNOWTAM difundido previamente con el mismo número de serie = COR.

Nota.— Los paréntesis en (BBB) significan que se trata de un grupo facultativo.

Ejemplo:

Encabezamiento abreviado del SNOWTAM núm. 149 de Zurich, medición/observación del 7 de noviembre a las 0620 UTC:

SWLS0149 LSZH 11070620

2. Casilla A

Indicador de lugar del aeródromo (indicador de lugar de cuatro letras).

3. Casilla B

Grupo fecha-hora de 8 cifras — indica la hora de observación en la secuencia mes, día, hora y minutos en UTC; esta casilla debe llenarse siempre.

4. Casilla C

Número más bajo designador de pista.

5. Casilla D

Longitud en metros de la pista limpia, si es inferior a la longitud publicada (véase la casilla T para notificar si parte de la pista no está limpia).

6. Casilla E

Anchura en metros de la pista, si es inferior a la anchura publicada; si está desplazada a la izquierda o a la derecha del eje, añádase “L” o “R” según se vea desde el umbral que tenga el número designador más bajo.

7. Casilla F

Depósitos sobre la longitud de la pista, según se explica en el formato de SNOWTAM. Pueden utilizarse combinaciones adecuadas de estos números para indicar condiciones variables sobre los distintos segmentos de la pista. Si hay más de un depósito en el mismo tramo de la pista, estos deberían notificarse en orden desde la parte superior hasta la parte inferior. Las acumulaciones causadas por el viento, los espesores de depósitos apreciablemente superiores a los valores medios u otras características importantes de los depósitos pueden notificarse en la casilla T en lenguaje claro.

Nota.— Al final de este Apéndice figuran las definiciones de los diversos tipos de nieve.

8. Casilla G

Espesor medio en milímetros de depósito correspondiente a cada tercio de la longitud total de la pista, o “XX” si no es medible o no es importante desde el punto de vista operacional. La evaluación debe efectuarse con una precisión de 20 mm para nieve seca, 10 mm para nieve mojada y 3 mm para nieve fundente.

9. Casilla H

Medición del rozamiento correspondiente a cada tercio de pista y dispositivo de medición utilizado. Coeficiente medido o calculado (dos cifras) o, si no se dispone de éste, rozamiento en la superficie estimado (una cifra), en orden empezando por el umbral que tenga el número designador de pista más bajo. Insértese una clave 9 cuando el estado de la superficie o del dispositivo de medición del rozamiento disponible no permite efectuar una medición confiable del rozamiento en la superficie. Utilícense las siguientes abreviaturas para indicar el tipo de dispositivo de medición del rozamiento utilizado:

BRD	Frenómetro-dinómetro
GRT	Medidor del asimiento
MUM	Medidor del Valor Mu
RFT	Medidor del rozamiento en la pista
SFH	Medidor del rozamiento en la superficie (neumáticos de alta presión)
SFL	Medidor del rozamiento en la superficie (neumáticos de baja presión)
SKH	Deslizómetro (neumáticos de alta presión)
SKL	Deslizómetro (neumáticos de baja presión)
TAP	Medidor Tapley

Si se utiliza otro equipo especifíquese en lenguaje claro.

10. Casilla J

Bancos de nieve críticos. Si los hay, insértese la altura en centímetros y la distancia con respecto al borde de la pista en metros, seguidas de izquierda (“L”) o derecha (“R”) o ambos lados (“LR”), tal como se ven desde el umbral que tiene el número de designación de pista más bajo.

11. Casilla K

Si las luces de pista están ocultas, insértese “SÍ” seguido de “L”, “R” o ambos “LR”, tal como se ve desde el umbral que tenga el número de designación de pista más bajo.

12. Casilla L

Cuando se prevea realizar una nueva limpieza de la pista, anótese la longitud y anchura de la pista o “TOTAL” si la pista habrá de limpiarse en su totalidad.

13. Casilla M

Anótese la hora UTC prevista para la terminación de la limpieza.

14. Casilla N

Puede utilizarse la clave correspondiente a la casilla F para describir las condiciones de las calles de rodaje; anótese “NO” si no se dispone de las calles de rodaje que sirvan a la pista conexas.

15. Casilla P

Si es aplicable, anótese “SÍ” seguido por la distancia lateral en metros.

16. Casilla R

Puede utilizarse la clave correspondiente a la casilla F para describir las condiciones de la plataforma; anótese "NO" si la plataforma está inutilizable.

- A) LSZH B) 11070620 C) 02 D) . . . P)
 C) 09 D) . . . P)
 C) 12 D) . . . P)
 R) NO S) 11070920 T) DESCONGELAMIENTO)

17. Casilla S

Anótese la hora UTC prevista de la próxima observación/medición.

18. Casilla T

Describase en lenguaje claro toda información de importancia operacional pero notifíquese siempre la longitud de pista no despejada (casilla D) y el grado de contaminación de la pista (casilla F) para cada tercio de la pista (si procediera) de conformidad con la escala siguiente:

- contaminación de la pista — 10% — si la contaminación es inferior al 10%
 contaminación de la pista — 25% — si la contaminación es de 11 a 25%
 contaminación de la pista — 50% — si la contaminación es de 26 a 50%
 contaminación de la pista — 100% — si la contaminación es de 51 a 100%.

**EJEMPLO DE FORMATO SNOWTAM
 QUE HA SIDO LLENADO**

GG EHAMZQZX EDDFZQZX EKCHZQZX
 070645 LSZHYNXX
 SWLS0149 LSZH 11070620
 (SNOWTAM 0149

Definiciones de los diversos tipos de nieve

Nieve fundente. Nieve saturada de agua que, cuando se le da un golpe contra el suelo con la suela del zapato, se proyecta en forma de salpicaduras; densidad relativa: de 0,5 a 0,8.

Nota.— Las mezclas de hielo, de nieve o de agua estancada pueden, especialmente cuando hay precipitación de lluvia, de lluvia y nieve o de nieve, tener densidades relativas superiores a 0,8. Estas mezclas, por su gran contenido de agua o de hielo, tienen un aspecto transparente y no traslúcido, lo cual, cuando la mezcla tiene una densidad relativa bastante alta, las distingue fácilmente de la nieve fundente.

Nieve (en tierra).

- a) **Nieve seca.** Nieve que, si está suelta, se desprende al soplar o, si se compacta a mano, se disgrega inmediatamente al soltarla; densidad relativa: hasta 0,35 exclusive.
- b) **Nieve mojada.** Nieve que, si se compacta a mano, se adhiere y muestra tendencia a formar bolas o se hace realmente una bola de nieve; densidad relativa: de 0,35 a 0,5 exclusive.
- c) **Nieve compactada.** Nieve que se ha comprimido hasta formar una masa sólida que no admite más compresión y que mantiene su cohesión o se rompe a pedazos si se levanta; densidad relativa: 0,5 o más.

FORMATO ASHTAM

(Encabezamiento COM)	(INDICADOR DE PRIORIDAD)	(INDICADORES DE DESTINATARIO) ¹																
	(FECHA Y HORA DE DEPÓSITO)						(INDICADOR DEL ORIGINADOR)											
(Encabezamiento abreviado)	(NÚMERO DE SERIE VA* ²)						(INDICADOR DE LUGAR)			FECHA/HORA DE EXPEDICIÓN						(GRUPO FACULTATIVO)		
	V	A	*2	*2														

ASHTAM	(NÚMERO DE SERIE)
(REGIÓN DE INFORMACIÓN DE VUELO AFECTADA)	A)
(FECHA/HORA (UTC) DE LA ERUPCIÓN)	B)
(NOMBRE Y NÚMERO DEL VOLCÁN)	C)
(LATITUD/LONGITUD O RADIAL DEL VOLCÁN Y DISTANCIA DESDE LA AYUDA PARA LA NAVEGACIÓN)	D)
(NIVEL DE CÓDIGO DE COLORES DE ALERTA PARA VOLCANES, INCLUIDOS LOS NIVELES ANTERIORES DE HABERLOS) ³	E)
(EXISTENCIA Y EXTENSIÓN HORIZONTAL/VERTICAL DE LA NUBE DE CENIZAS VOLCÁNICAS) ⁴	F)
(SENTIDO EN QUE SE MUEVE LA NUBE DE CENIZAS) ⁴	G)
(RUTAS AÉREAS O TRAMOS DE RUTAS AÉREAS Y NIVELES DE VUELO AFECTADOS)	H)
(ESPACIO AÉREO O RUTAS O TRAMOS DE RUTAS AÉREAS CERRADOS Y RUTAS ALTERNATIVAS DISPONIBLES)	I)
(FUENTE DE LA INFORMACIÓN)	J)
(OBSERVACIONES EN LENGUAJE CLARO)	K)
<p>NOTAS:</p> <ol style="list-style-type: none"> Véase el <i>Manual sobre la vigilancia de los volcanes en las aerovías internacionales (IAVW)</i> (Doc 9766). *Pónganse las letras de nacionalidad de la OACI del Doc 7910, Parte 2, de la OACI. Véase el párrafo 3.5. El asesoramiento sobre la existencia, extensión y movimiento de la nube de cenizas volcánicas, casillas G) y H), puede obtenerse de los centros de avisos de cenizas volcánicas responsables de la FIR en cuestión. Los títulos indicados entre paréntesis () correspondientes a las casillas no se transmiten. 	

FIRMA DEL ORIGINADOR (no se transmite)

Figura 6-A-6. Formato ASHTAM

INSTRUCCIONES PARA LLENAR EL FORMATO ASHTAM

1. Generalidades

1.1 El ASHTAM proporciona información sobre la situación de la actividad de un volcán cuando un cambio en la actividad volcánica tiene o se prevé que tendrá importancia para las operaciones. La información en cuestión se suministra utilizando el nivel de código de colores de alerta para los volcanes que se indican en 3.5.

1.2 En caso de que se produzca una erupción volcánica con nube de cenizas de importancia para las operaciones, el ASHTAM también proporciona información sobre la ubicación, extensión y movimiento de la nube de cenizas y las rutas aéreas y niveles de vuelo afectados.

1.3 La expedición de un ASHTAM dando información sobre una erupción volcánica, de conformidad con la sección 3, **no** debería retrasarse hasta disponer de toda la información completa de A) a K) sino que debería expedirse inmediatamente después de recibir notificación de que ha ocurrido o se prevé que ocurra una erupción, o de que ha ocurrido o se prevé que ocurra un cambio de importancia para las operaciones por la situación de la actividad de un volcán, o de que se haya comunicado la existencia de una nube de cenizas. En caso de que se espere una erupción y por lo tanto no haya evidencia en ese momento de la existencia de nube de cenizas, deberían llenarse las casillas A) a E) e indicar respecto de las casillas F) a I) que “no se aplica”. Análogamente, si se notifica una nube de cenizas volcánicas, p. ej., mediante aeronotificación especial, pero no se sabe en ese momento cuál es el volcán originador, el ASHTAM debería expedirse en principio mencionando en las casillas A) a E) las palabras “se desconoce”, y las casillas F) a K) deberían llenarse según corresponda basándose en la aeronotificación especial, hasta que se reciba nueva información. En otras circunstancias, en caso de no disponer de la información concreta para alguna de las casillas A) a K), indíquese “NIL”.

1.4 El período máximo de validez de los ASHTAM es de 24 horas. Deben expedirse nuevos ASHTAM cuando cambie el nivel de la alerta.

2. Encabezamiento abreviado

Después del encabezamiento habitual de comunicaciones AFTN, se incluye el encabezamiento abreviado “TT AAiiii CCCC MMYGGgg (BBB)” para facilitar el tratamiento automático de los mensajes ASHTAM en los

bancos de datos computadorizados. La explicación de los símbolos es la siguiente:

TT = designador de datos ASHTAM = VA;

AA = designador geográfico de los Estados, p. ej., NZ = Nueva Zelandia [véase *Indicadores de lugar* (Doc 7910), Parte 2, Índice de las letras de nacionalidad para los Indicadores de lugar];

iiii = número de serie del ASHTAM expresado por un grupo de cuatro cifras;

CCCC = indicador de lugar de cuatro letras correspondiente a la región de información de vuelo en cuestión [véase *Indicadores de lugar* (Doc 7910), Parte 5, Direcciones de los centros a cargo de las FIR/UIR];

MMYYGGgg = fecha-hora del informe, donde:

MM = mes, p. ej., enero = 01, diciembre = 12

YY = día del mes

GGgg = horas (GG) y minutos (gg) UTC;

(BBB) = grupo facultativo para corregir un mensaje ASHTAM difundido previamente con el mismo número de serie = COR.

Nota.— Los paréntesis en (BBB) significan que se trata de un grupo facultativo.

Ejemplo:

Encabezamiento abreviado del ASHTAM correspondiente a la FIR Auckland Oceanic, informe del 7 de noviembre a las 0620 UTC:

VANZ0001 NZZO 11070620

3. Contenido del ASHTAM

3.1 *Casilla A* — Región de información de vuelo afectada, equivalente en lenguaje claro del indicador de lugar anotado en el encabezamiento abreviado, en este ejemplo “FIR Auckland Oceanic”.

3.2 *Casilla B* — Fecha y hora (UTC) de la primera erupción.

3.3 *Casilla C* — Nombre del volcán y número del volcán según figuran en el *Manual sobre nubes de cenizas volcánicas, materiales radiactivos y sustancias químicas tóxicas* (Doc 9691), Apéndice F, de la OACI y en el Mapa mundial de los volcanes y de las principales características aeronáuticas. Si tiene que crearse un ASHTAM para un volcán que no figura en el Doc 9691 de la OACI, debe promulgarse la “existencia” del volcán por medio de un NOTAM incluyendo en la casilla C) la abreviatura PERM.

3.4 *Casilla D* — Latitud/longitud del volcán en grados enteros o radial y distancia desde el volcán hasta la ayuda para la navegación (según se reseña en el *Manual sobre nubes de cenizas volcánicas, materiales radiactivos y sustancias químicas tóxicas* (Doc 9691), Apéndice F de la OACI y en el Mapa mundial de los volcanes y de las principales características aeronáuticas).

3.5 *Casilla E* — Código de colores para indicar el nivel de alerta de la actividad volcánica, incluidos los niveles previos de actividad, como se ilustra en la Figura 6-A-7.

3.6 *Casilla F* — Si se notifica una nube de cenizas volcánicas de importancia para las operaciones, indíquese la extensión horizontal y la base/cima de la nube de cenizas utilizando la latitud/longitud (en grados enteros) y las altitudes en miles de metros (pies) y/o el radial y la distancia respecto al volcán fuente. La información puede basarse inicialmente sólo

en una aeronotificación especial, pero la información subsiguiente puede ser más detallada basándose en el asesoramiento de la oficina de vigilancia meteorológica responsable y/o del centro de avisos de cenizas volcánicas.

3.7 *Casilla G* — Indíquese el sentido pronosticado de movimiento de la nube de cenizas a niveles seleccionados basándose en el asesoramiento de la oficina de vigilancia meteorológica responsable y/o del centro de avisos de cenizas volcánicas.

3.8 *Casilla H* — Indíquense las rutas aéreas y tramos de rutas y niveles de vuelo afectados, o que se prevé resultarán afectados.

3.9 *Casilla I* — Indíquense los espacios aéreos, rutas aéreas o tramos de rutas aéreas cerrados y rutas alternativas disponibles.

3.10 *Casilla J* — Fuente de la información, p. ej., “aeronotificación especial” u “organismo vulcanológico”, etc. La fuente de la información debería indicarse siempre, tanto si ocurrió de hecho la erupción o se notificó la nube de cenizas, como en caso contrario.

3.11 *Casilla K* — Inclúyase en lenguaje claro toda información de importancia para las operaciones además de lo anterior.

Nivel del código de colores de alerta	Situación de la actividad del volcán
ALERTA ROJO	Erupción volcánica en actividad. Penacho/nube de cenizas notificado por encima de FL 250 o Volcán peligroso, erupción probable, previsión de penacho/nube de cenizas que ascenderá por encima de FL 250.
ALERTA NARANJA	Erupción volcánica en actividad pero el penacho/nube de cenizas no alcanza ni se prevé que alcance el FL 250. o Volcán peligroso, erupción probable pero no se espera que el penacho/nube de cenizas alcance el FL 250.
ALERTA AMARILLO	Volcán activo de tiempo en tiempo y recientemente incremento notable de la actividad volcánica, el volcán no se considera actualmente peligroso pero debería ejercerse cautela. o (Después de una erupción, es decir, cambio de alerta de color rojo o naranja a color amarillo). La actividad volcánica ha disminuido notablemente, el volcán no se considera actualmente peligroso pero debería ejercerse cautela.
ALERTA VERDE	La actividad volcánica se considera terminada y el volcán ha vuelto a su estado normal.

Nota.— El código de colores para indicar el nivel de alerta respecto de la actividad del volcán y todo cambio con relación a la situación de actividad anterior debería ser información proporcionada al centro de control de área por el organismo vulcanológico correspondiente del Estado en cuestión, p. ej., “ALERTA ROJO DESPUÉS DE AMARILLO” O “ALERTA VERDE DESPUÉS DE NARANJA”.

Figura 6-A-7. Código de colores para indicar el nivel de alerta

Apéndice B del Capítulo 6

CRITERIOS DE SELECCIÓN DE LOS NOTAM

1. EL CÓDIGO NOTAM

1.1 El código NOTAM es una descripción exhaustiva de la información contenida en los NOTAM. Los grupos del código NOTAM contienen un total de cinco letras y la primera letra es siempre la Q. La segunda y tercera letras identifican el asunto y la cuarta y quinta letras indican el estado del asunto objeto de la notificación. Estos códigos y su significado se presentan en los *Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Abreviaturas y códigos de la OACI (PANS-ABC, Doc 8400)*. Los grupos del código NOTAM más comúnmente utilizados y su relación respectiva a los calificadores de Tránsito, Objetivo y Alcance se presentan en las siguientes tablas de criterios de selección de los NOTAM.

1.2 La cuarta y quinta letras siguientes no deben utilizarse y en su lugar debe encontrarse otro código:

AC, AF, AX, CO, CP, HH, HJ, HK, HQ, HT, HU, LA, LD, LE, LK.

1.3 La cuarta y quinta letras siguientes no figuran en los NSC porque corresponden a las condiciones que normalmente se comunican por medio de SNOWTAM:

HA, HB, HC, HD, HE, HF, HI, HL, HN, HO, HP, HS, HY, HZ.

2. CALIFICADORES DE TRÁNSITO, OBJETIVO Y ALCANCE

2.1 Tránsito

I = IFR
V = VFR
K = NOTAM es una lista de verificación.

Dependiendo del asunto y contenido del NOTAM, el campo para el calificador Tránsito puede contener los calificadores K,

I, V o IV. Indicar IV en los NSC significa que I o V o IV pueden utilizarse, dependiendo del contenido del NOTAM.

2.2 Objetivo

N = NOTAM seleccionado para que los explotadores de aeronaves le presten atención inmediata
B = NOTAM seleccionado para una entrada en el PIB
O = NOTAM relativo a las operaciones de vuelo
M = NOTAM sobre asuntos varios; no sujeto a exposición verbal pero disponible a solicitud
K = NOTAM que contiene una lista de verificación.

Dependiendo del asunto y contenido del NOTAM, el campo para el calificador Objetivo puede contener los calificadores K, M, B, BO o NBO.

2.3 Alcance

A = Aeródromo
E = En ruta
W = Aviso Nav
K = NOTAM que contiene una lista de verificación.

Dependiendo del asunto y contenido del NOTAM, el campo para el calificador Alcance puede contener calificadores combinados. Por ejemplo, las radioayudas pueden ser “A” y “E”, puesto que sirven para un objetivo doble, como ayudas en ruta y de aeródromo.

3. NOTAM DE ACTIVAR

La cuarta y quinta letras del código NOTAM de un NOTAM de activar siempre deben ser “TT”. La segunda y tercera letras se eligen del Doc 8400 y nunca deben ser “XX”. El calificador Objetivo siempre es BO, ya que se relaciona con la publicación AIRAC.

ÍNDICE DE CATEGORÍAS DEL CÓDIGO NOTAM CON BASE EN LA SEGUNDA LETRA

AGA — INSTALACIONES DE ILUMINACIÓN (L)	6-B-3
AGA — ÁREA DE MOVIMIENTO Y ATERRIZAJE (M)	6-B-13
AGA — INSTALACIONES Y SERVICIOS (F)	6-B-24
CNS — INSTALACIONES DE COMUNICACIONES Y VIGILANCIA (C)	6-B-34
CNS — SISTEMAS DE ATERRIZAJE POR INSTRUMENTOS Y MICROONDAS (I)	6-B-40
CNS — SERVICIOS GNSS (G)	6-B-47
CNS — INSTALACIONES Y SERVICIOS DE TERMINAL Y DE NAVEGACIÓN EN RUTA (N)	6-B-48
ATM — ORGANIZACIÓN DEL ESPACIO AÉREO (A)	6-B-56
ATM — SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO Y VOLMET (S)	6-B-64
ATM — PROCEDIMIENTOS DE TRÁNSITO AÉREO (P)	6-B-71
AVISOS PARA LA NAVEGACIÓN — RESTRICCIONES DEL ESPACIO AÉREO (R)	6-B-78
AVISOS PARA LA NAVEGACIÓN — AVISOS (W)	6-B-82
OTRA INFORMACIÓN (O)	6-B-87

CATEGORÍA: AGA — INSTALACIONES DE ILUMINACIÓN (L)

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Sistema de iluminación de aproximación (especificar pista y tipo)	CÓDIGO LA	Alcance: A					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Las horas de servicio son ahora de . . . a . . . (especificar)	AH	x	x	x	x	x	
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
Disponible a solicitud	AR	x	x	x	x	x	
No utilizable	AS	x	x	x	x	x	
Totalmente retirado	AW	x	x	x	x	x	
Completado	CC						
Cancelado	CN						
Se redujo a . . . (especificar)	CG	x	x	x	x	x	
Instalado	CS	x	x	x	x	x	
En prueba, no utilizar	CT	x	x	x	x	x	
Activar	TT	x	x		x	x	
Lenguaje claro	XX						

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Faro de aeródromo	CÓDIGO LB	Alcance: A					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
No utilizable	AS		x				x
Totalmente retirado	AW		x				x
Completado	CC						
Cancelado	CN						
Instalado	CS		x				x
Activar	TT		x		x	x	
Lenguaje claro	XX						

CATEGORÍA: AGA — INSTALACIONES DE ILUMINACIÓN (L)

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Luces de eje de pista (especificar pista)	CÓDIGO LC	Alcance: A					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
No utilizable	AS	x			x	x	
Totalmente retirado	AW	x			x	x	
Completado	CC						
Cancelado	CN						
Instalado	CS	x			x	x	
Activar	TT	x			x	x	
Lenguaje claro	XX						

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Luces del indicador de sentido de aterrizaje	CÓDIGO LD	Alcance: A					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
No utilizable	AS		x		x		
Totalmente retirado	AW		x		x		
Completado	CC						
Cancelado	CN						
Instalado	CS		x		x		
Lenguaje claro	XX						

CATEGORÍA: AGA — INSTALACIONES DE ILUMINACIÓN (L)

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Luces de borde de pista (especificar pista)	CÓDIGO LE	Alcance: A					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
No utilizable	AS	x			x	x	
Totalmente retirado	AW	x			x	x	
Completado	CC						
Cancelado	CN						
Instalado	CS	x			x	x	
Activar	TT	x			x	x	
Lenguaje claro	XX						

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Luces de destellos en orden consecutivo (especificar pista)	CÓDIGO LF	Alcance: A					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
No utilizable	AS	x			x	x	
Totalmente retirado	AW	x			x	x	
Completado	CC						
Cancelado	CN						
Instalado	CS	x			x	x	
Activar	TT	x			x	x	
Lenguaje claro	XX						

CATEGORÍA: AGA — INSTALACIONES DE ILUMINACIÓN (L)

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	Alcance: A					
		Tránsito			Objetivo		
Iluminación controlada por el piloto	LG	I	V	N	B	O	M
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO						
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
No utilizable	AS	x	x		x		
Totalmente retirado	AW	x	x		x		
Completado	CC						
Cambiado	CH	x	x		x		
Cancelado	CN						
Instalado	CS	x	x		x		
En prueba, no utilizar	CT	x	x		x		
Limitado a . . . (especificar)	LT	x	x		x		
Lenguaje claro	XX						

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	Alcance: A					
		Tránsito			Objetivo		
Luces de pista de alta intensidad (especificar pista)	LH	I	V	N	B	O	M
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO						
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
No utilizable	AS	x			x	x	
Totalmente retirado	AW	x			x	x	
Completado	CC						
Cancelado	CN						
Instalado	CS	x			x	x	
Activar	TT	x			x	x	
Lenguaje claro	XX						

CATEGORÍA: AGA — INSTALACIONES DE ILUMINACIÓN (L)

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Luces de identificador de extremo de pista (especificar pista)	CÓDIGO LI	Alcance: A					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
No utilizable	AS	x	x		x	x	
Totalmente retirado	AW	x	x		x	x	
Completado	CC						
Cancelado	CN						
Instalado	CS	x	x		x	x	
Activar	TT	x	x		x	x	
Lenguaje claro	XX						

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Luces de indicador de alineación de pista (especificar pista)	CÓDIGO LJ	Alcance: A					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
No utilizable	AS	x	x		x	x	
Totalmente retirado	AW	x	x		x	x	
Completado	CC						
Cancelado	CN						
Instalado	CS	x	x		x	x	
Activar	TT	x	x		x	x	
Lenguaje claro	XX						

CATEGORÍA: AGA — INSTALACIONES DE ILUMINACIÓN (L)

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Componentes del sistema de iluminación de aproximación de Categoría II (especificar pista)	CÓDIGO LK	Alcance: A					
		Tránsito		Objetivo			
		I	V	N	B	O	M
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO						
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
No utilizable	AS	x			x	x	
Totalmente retirado	AW	x			x	x	
Completado	CC						
Cancelado	CN						
Instalado	CS	x			x	x	
Activar	TT	x			x	x	
Lenguaje claro	XX						

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Luces de pista de baja intensidad (especificar pista)	CÓDIGO LL	Alcance: A					
		Tránsito		Objetivo			
		I	V	N	B	O	M
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO						
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
No utilizable	AS	x			x	x	
Totalmente retirado	AW	x			x	x	
Completado	CC						
Cancelado	CN						
Instalado	CS	x			x	x	
Activar	TT	x			x	x	
Lenguaje claro	XX						

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Luces de pista de mediana intensidad (especificar pista)	CÓDIGO LM	Alcance: A					
		Tránsito		Objetivo			
		I	V	N	B	O	M
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO						
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
No utilizable	AS	x			x	x	
Totalmente retirado	AW	x			x	x	
Completado	CC						
Cancelado	CN						
Instalado	CS	x			x	x	
Activar	TT	x			x	x	
Lenguaje claro	XX						

CATEGORÍA: AGA — INSTALACIONES DE ILUMINACIÓN (L)

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Indicador de trayectoria de aproximación de precisión (PAPI) (especificar pista)	CÓDIGO LP	Alcance: A					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Las horas de servicio son ahora de . . . a . . . (especificar)	AH	x	x		x	x	
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
Disponible a solicitud	AR	x	x		x	x	
No utilizable	AS	x	x		x	x	
Totalmente retirado	AW	x	x		x	x	
Completado	CC						
Cancelado	CN						
Instalado	CS	x	x		x	x	
En prueba, no utilizar	CT	x	x		x	x	
Activar	TT	x	x		x	x	
Lenguaje claro	XX						

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Todas las instalaciones de iluminación del área de aterrizaje	CÓDIGO LR	Alcance: A					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
No utilizable	AS	x	x	x	x	x	
Totalmente retirado	AW	x	x	x	x	x	
Completado	CC						
Cancelado	CN						
Instalado	CS	x	x	x	x	x	
Activar	TT	x	x		x	x	
Lenguaje claro	XX						

CATEGORÍA: AGA — INSTALACIONES DE ILUMINACIÓN (L)

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Luces de zona de parada (especificar pista)	CÓDIGO LS	Alcance: A					
		Tránsito			Objetivo		
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
No utilizable	AS	x			x		
Totalmente retirado	AW	x			x		
Completado	CC						
Cancelado	CN						
Instalado	CS	x			x		
Lenguaje claro	XX						

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Luces de umbral (especificar pista)	CÓDIGO LT	Alcance: A					
		Tránsito			Objetivo		
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
No utilizable	AS	x	x		x	x	
Totalmente retirado	AW	x	x		x	x	
Completado	CC						
Cancelado	CN						
Instalado	CS	x	x		x	x	
Activar	TT	x	x		x	x	
Lenguaje claro	XX						

CATEGORÍA: AGA — INSTALACIONES DE ILUMINACIÓN (L)

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Indicador de trayectoria de aproximación de helicóptero	CÓDIGO LU	Alcance: A					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Las horas de servicio son ahora de . . . a . . . (especificar)	AH	x	x	x	x	x	
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
Disponible a solicitud	AR	x	x	x	x	x	
No utilizable	AS	x	x	x	x	x	
Totalmente retirado	AW	x	x	x	x	x	
Completado	CC						
Cancelado	CN						
Instalado	CS	x	x	x	x	x	
En prueba, no utilizar	CT	x	x	x	x	x	
Activar	TT	x	x		x	x	
Lenguaje claro	XX						

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Sistema visual indicador de pendiente de aproximación (especificar tipo y pista)	CÓDIGO LV	Alcance: A					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Las horas de servicio son ahora de . . . a . . . (especificar)	AH	x	x		x	x	
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
Disponible a solicitud	AR	x	x		x	x	
No utilizable	AS	x	x		x	x	
Totalmente retirado	AW	x	x		x	x	
Completado	CC						
Cancelado	CN						
Instalado	CS	x	x		x	x	
En prueba, no utilizar	CT	x	x		x	x	
Activar	TT	x	x		x	x	
Lenguaje claro	XX						

CATEGORÍA: AGA — INSTALACIONES DE ILUMINACIÓN (L)

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Iluminación de helipuerto	CÓDIGO LW	Alcance: A					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
Disponible a solicitud	AR	x	x		x		
No utilizable	AS	x	x		x		
Totalmente retirado	AW	x	x		x		
Completado	CC						
Cancelado	CN						
Instalado	CS	x	x		x		
Activar	TT	x	x		x	x	
Lenguaje claro	XX						

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Luces de eje de calle de rodaje (especificar calle de rodaje)	CÓDIGO LX	Alcance: A					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
No utilizable	AS	x	x				x
Totalmente retirado	AW	x	x				x
Completado	CC						
Cancelado	CN						
Instalado	CS	x	x				x
Lenguaje claro	XX						

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Luces de borde de calle de rodaje (especificar pista)	CÓDIGO LY	Alcance: A					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
No utilizable	AS	x	x				x
Totalmente retirado	AW	x	x				x
Completado	CC						
Cancelado	CN						
Instalado	CS	x	x				x
Lenguaje claro	XX						

CATEGORÍA: AGA — INSTALACIONES DE ILUMINACIÓN (L)

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Luces de zona de toma de contacto en la pista (especificar pista)	CÓDIGO LZ	Alcance: A					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
No utilizable	AS	x			x	x	
Totalmente retirado	AW	x			x	x	
Completado	CC						
Cancelado	CN						
Instalado	CS	x			x	x	
Activar	TT	x			x	x	
Lenguaje claro	XX						

CATEGORÍA: AGA — ÁREA DE MOVIMIENTO Y ATERRIZAJE (M)

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Área de movimiento	CÓDIGO MA	Alcance: A					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
Completado	CC						
Cancelado	CN						
Se ha terminado el trabajo	HV						
Prosiguen los trabajos	HW	x	x		x		
Cerrado	LC	x	x	x	x	x	
No pueden usarla las aeronaves que pesen más de . . . (especificar)	LH	x	x	x	x	x	
Aeronaves restringidas a pistas y a calles de rodaje	LR	x	x	x	x	x	
Limitado a . . . (especificar)	LT	x	x	x	x	x	
Activar	TT	x	x		x	x	
Lenguaje claro	XX						

CATEGORÍA: AGA — ÁREA DE MOVIMIENTO Y ATERRIZAJE (M)

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Carga admisible (especificar parte del área de aterrizaje o del área de movimiento)	CÓDIGO MB	Alcance: A					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
Completado	CC						
Cambiado	CH	x	x		x	x	
Cancelado	CN						
Activar	TT	x	x		x	x	
Lenguaje claro	XX						

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Zona libre de obstáculos (especificar pista)	CÓDIGO MC	Alcance: A					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
Completado	CC						
Cancelado	CN						
Se ha terminado el trabajo	HV						
Prosiguen los trabajos	HW	x					x
Utilizable, pero se aconseja precaución por causa de lo siguiente . . . (especificar)	LX	x					x
Lenguaje claro	XX						

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Distancias declaradas (especificar pista)	CÓDIGO MD	Alcance: A					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
Completado	CC						
Cambiado	CH	x	x	x	x	x	
Cancelado	CN						
Activar	TT	x	x		x	x	
Lenguaje claro	XX						

CATEGORÍA: AGA — ÁREA DE MOVIMIENTO Y ATERRIZAJE (M)

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Sistema de guía de rodaje	CÓDIGO MG	Alcance: A					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
No utilizable	AS	x	x		x		
Totalmente retirado	AW	x	x		x		
Completado	CC						
Cancelado	CN						
Instalado	CS	x	x		x		
Limitado a . . . (especificar)	LT	x	x		x		
Activar	TT	x	x		x	x	
Lenguaje claro	XX						

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Dispositivo de parada en la pista (especificar pista)	CÓDIGO MH	Alcance: A					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
No utilizable	AS	x	x	x	x	x	
Totalmente retirado	AW	x	x	x	x	x	
Completado	CC						
Cancelado	CN						
Instalado	CS	x	x	x	x	x	
Activar	TT	x	x		x	x	
Lenguaje claro	XX						

CATEGORÍA: AGA — ÁREA DE MOVIMIENTO Y ATERRIZAJE (M)

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Zona de estacionamiento	CÓDIGO MK	Alcance: A					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
Disponible, se necesita un permiso previo	AP	x	x		x	x	
Disponible a solicitud	AR	x	x		x	x	
Cancelado	CN						
Se ha terminado el trabajo	HV						
Prosiguen los trabajos	HW	x	x				x
Cerrado	LC	x	x		x	x	
No pueden usarlo las aeronaves que pesen más de . . . (especificar)	LH	x	x		x	x	
Limitado a . . . (especificar)	LT	x	x				x
Activar	TT	x	x		x	x	
Lenguaje claro	XX						

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Balizaje diurno (especificar umbral, eje, etc.)	CÓDIGO MM	Alcance: A					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
Totalmente retirado	AW		x				x
Completado	CC						
Cancelado	CN						
Instalado	CS		x				x
Lenguaje claro	XX						

CATEGORÍA: AGA — ÁREA DE MOVIMIENTO Y ATERRIZAJE (M)

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Plataforma	CÓDIGO MN	Alcance: A					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
Completado	CC						
Cancelado	CN						
Instalado	CS	x	x		x		
Se ha terminado el trabajo	HV						
Prosiguen los trabajos	HW	x	x		x	x	
Cerrado	LC	x	x	x	x	x	
No pueden usarlo las aeronaves que pesen más de . . . (especificar)	LH	x	x	x	x	x	
Aeronaves restringidas a pistas y a calles de rodaje	LR	x	x	x	x	x	
Limitado a . . . (especificar)	LT	x	x	x	x	x	
Activar	TT	x	x		x	x	
Lenguaje claro	XX						

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Barra de parada (especificar calle de rodaje)	CÓDIGO MO	Alcance: A					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Disponible para operaciones diurnas	AD	x	x		x		
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Disponible para operaciones nocturnas	AN	x	x		x		
Operacional	AO						
Disponible a solicitud	AR	x	x		x		
Totalmente retirado	AW	x	x		x		
Completado	CC						
Cancelado	CN						
Realineado	CL	x	x		x		
Instalado	CS	x	x		x		
Se ha terminado el trabajo	HV						
Prosiguen los trabajos	HW	x	x		x		
Cerrado	LC	x	x		x		
No pueden usarlo las aeronaves que pesen más de . . . (especificar)	LH	x	x		x		
Puede usarse en una longitud de . . . y un ancho de . . . (especificar)	LL	x	x		x		
Cerrado para toda clase de operaciones nocturnas	LN	x	x		x		
Limitado a . . . (especificar)	LT	x	x		x		
Lenguaje claro	XX						

CATEGORÍA: AGA — ÁREA DE MOVIMIENTO Y ATERRIZAJE (M)

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Puestos de estacionamiento de aeronave (especificar)	CÓDIGO MP	Alcance: A					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
Disponible, se necesita un permiso previo	AP	x	x		x	x	
Disponible a solicitud	AR	x	x		x	x	
Totalmente retirado	AW	x	x				x
Completado	CC						
Cancelado	CN						
Instalado	CS	x	x				x
Se ha terminado el trabajo	HV						
Prosiguen los trabajos	HW	x	x				x
Cerrado	LC	x	x		x	x	
No pueden usarlo las aeronaves que pesen más de . . . (especificar)	LH	x	x		x	x	
Limitado a . . . (especificar)	LT	x	x				x
Activar	TT	x	x		x	x	
Lenguaje claro	XX						

CATEGORÍA: AGA — ÁREA DE MOVIMIENTO Y ATERRIZAJE (M)

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Pista (especificar pista)	CÓDIGO MR	Alcance: A					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Disponible para operaciones diurnas	AD	x	x	x	x	x	
Las horas de servicio son ahora de . . . a . . . (especificar)	AH	x	x	x	x	x	
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Únicamente operaciones militares	AM	x	x	x	x	x	
Disponible para operaciones nocturnas	AN	x	x	x	x	x	
Operacional	AO						
Disponible, se necesita un permiso previo	AP	x	x	x	x	x	
Disponible a solicitud	AR	x	x	x	x	x	
Totalmente retirado	AW	x	x	x	x	x	
Completado	CC						
Realineado	CL	x	x	x	x	x	
Desplazado	CM	x	x	x	x	x	
Cancelado	CN						
Instalado	CS	x	x	x	x	x	
Se ha terminado el trabajo	HV						
Prosiguen los trabajos	HW	x	x	x	x	x	
Concentración de aves	HX	x	x	x	x	x	
Reservado para aeronaves locales	LB	x	x	x	x	x	
Cerrado	LC	x	x	x	x	x	
No pueden usarlo las aeronaves que pesen más de . . . (especificar)	LH	x	x	x	x	x	
Cerrado para las operaciones IFR	LI	x		x	x	x	
Puede usarse en una longitud de . . . y un ancho de . . . (especificar)	LL	x	x	x	x	x	
Cerrado para toda clase de operaciones nocturnas	LN	x	x	x	x	x	
Limitado a . . . (especificar)	LT	x	x	x	x	x	
Cerrado para las operaciones VFR	LV		x	x	x	x	
Activar	TT	x	x		x	x	
Lenguaje claro	XX						

CATEGORÍA: AGA — ÁREA DE MOVIMIENTO Y ATERRIZAJE (M)

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Zona de parada (especificar pista)	CÓDIGO MS	Alcance: A					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
Totalmente retirado	AW	x	x		x	x	
Completado	CC						
Cancelado	CN						
Instalado	CS	x	x		x	x	
Se ha terminado el trabajo	HV						
Prosiguen los trabajos	HW	x	x		x	x	
Cerrado	LC	x	x		x	x	
No pueden usarlo las aeronaves que pesen más de . . . (especificar)	LH	x	x		x	x	
Limitado a . . . (especificar)	LT	x	x		x	x	
Activar	TT	x	x		x	x	
Lenguaje claro	XX						

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Umbral (especificar pista)	CÓDIGO MT	Alcance: A					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Completado	CC						
Desplazado	CM	x	x	x	x	x	
Cancelado	CN						
Activar	TT	x	x		x	x	
Lenguaje claro	XX						

CATEGORÍA: AGA — ÁREA DE MOVIMIENTO Y ATERRIZAJE (M)

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Apartadero de viraje de pista (especificar pista)	CÓDIGO MU	Alcance: A					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
Totalmente retirado	AW	x	x		x		
Completado	CC						
Cancelado	CN						
Instalado	CS	x	x		x		
Se ha terminado el trabajo	HV						
Prosiguen los trabajos	HW	x	x		x		
Cerrado	LC	x	x		x		
Limitado a . . . (especificar)	LT	x	x		x		
Activar	TT	x	x		x	x	
Lenguaje claro	XX						

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Franja (especificar pista)	CÓDIGO MW	Alcance: A					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
Completado	CC						
Cancelado	CN						
Se ha terminado el trabajo	HV						
Prosiguen los trabajos	HW	x	x				x
Cerrado	LC	x	x				x
Limitado a . . . (especificar)	LT	x	x				x
Lenguaje claro	XX						

CATEGORÍA: AGA — ÁREA DE MOVIMIENTO Y ATERRIZAJE (M)

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Calles de rodaje (especificar)	CÓDIGO MX	Alcance: A					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Disponible para operaciones diurnas	AD	x	x				x
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Disponible para operaciones nocturnas	AN	x	x				x
Operacional	AO						
Disponible a solicitud	AR	x	x				x
Totalmente retirado	AW	x	x				x
Completado	CC						
Realineado	CL	x	x				x
Cancelado	CN						
Instalado	CS	x	x				x
Se ha terminado el trabajo	HV						
Prosiguen los trabajos	HW	x	x				x
Cerrado	LC	x	x				x
No pueden usarlo las aeronaves que pesen más de . . . (especificar)	LH	x	x				x
Puede usarse en una longitud de . . . y un ancho de . . . (especificar)	LL	x	x				x
Cerrado para toda clase de operaciones nocturnas	LN	x	x				x
Limitado a . . . (especificar)	LT	x	x				x
Lenguaje claro	XX						

CATEGORÍA: AGA — ÁREA DE MOVIMIENTO Y ATERRIZAJE (M)

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Calle de salida rápida (especificar)	CÓDIGO MY	Alcance: A					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Disponible para operaciones diurnas	AD	x	x	x	x	x	
Las horas de servicio son ahora de . . . a . . . (especificar)	AH	x	x	x	x	x	
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Únicamente operaciones militares	AM	x	x	x	x	x	
Disponible para operaciones nocturnas	AN	x	x	x	x	x	
Operacional	AO						
Disponible, se necesita un permiso previo	AP	x	x	x	x	x	
Disponible a solicitud	AR	x	x	x	x	x	
Totalmente retirado	AW	x	x	x	x	x	
Completado	CC						
Realineado	CL	x	x	x	x	x	
Desplazado	CM	x	x	x	x	x	
Cancelado	CN						
Instalado	CS	x	x	x	x	x	
Se ha terminado el trabajo	HV						
Prosiguen los trabajos	HW	x	x	x	x	x	
Concentración de aves	HX	x	x	x	x	x	
Reservado para aeronaves locales	LB	x	x	x	x	x	
Cerrado	LC	x	x	x	x	x	
No pueden usarlo las aeronaves que pesen más de . . . (especificar)	LH	x	x	x	x	x	
Cerrado para las operaciones IFR	LI	x		x	x	x	
Puede usarse en una longitud de . . . y un ancho de . . . (especificar)	LL	x	x	x	x	x	
Cerrado para toda clase de operaciones nocturnas	LN	x	x	x	x	x	
Limitado a . . . (especificar)	LT	x	x	x	x	x	
Cerrado para las operaciones VFR	LV		x	x	x	x	
Activar	TT	x	x		x	x	
Lenguaje claro	XX						

CATEGORÍA: AGA — INSTALACIONES Y SERVICIOS (F)

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	Alcance: A					
		Tránsito		Objetivo			
Aeródromo	FA	I	V	N	B	O	M
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO						
Disponible para operaciones diurnas	AD	x	x	x	x	x	
Las horas de servicio son ahora de . . . a . . . (especificar)	AH	x	x	x	x	x	
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Únicamente operaciones militares	AM	x	x	x	x	x	
Disponible para operaciones nocturnas	AN	x	x	x	x	x	
Operacional	AO						
Disponible, se necesita un permiso previo	AP	x	x	x	x	x	
Disponible a solicitud	AR	x	x	x	x	x	
Totalmente retirado	AW	x	x	x	x	x	
Completado	CC						
Identificación o distintivo de llamada de radio cambiados a . . . (especificar)	CI	x	x	x	x	x	
Cancelado	CN						
Instalado	CS	x	x	x	x	x	
Se está cortando el césped	HG	x	x				x
Se terminado el trabajo	HV						
Prosiguen los trabajos	HW	x	x	x	x	x	
Concentración de aves	HX	x	x	x	x	x	
Reservado para aeronaves locales	LB	x	x	x	x	x	
Cerrado	LC	x	x	x	x	x	
No pueden usarlo las aeronaves que pesen más de . . . (especificar)	LH	x	x	x	x	x	
Cerrado para las operaciones IFR	LI	x		x	x	x	
Cerrado para toda clase de operaciones nocturnas	LN	x	x	x	x	x	
Aeronaves restringidas a pistas y a calles de rodaje	LR	x	x		x	x	
Limitado a . . . (especificar)	LT	x	x	x	x	x	
Cerrado para las operaciones VFR	LV		x	x	x	x	
Activar	TT	x	x		x	x	
Lenguaje claro	XX						

CATEGORÍA: AGA — INSTALACIONES Y SERVICIOS (F)

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Dispositivo de medición del rozamiento (especificar tipo)	CÓDIGO FB	Alcance: A					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
No utilizable	AS	x	x				x
Totalmente retirado	AW	x	x				x
Completado	CC						
Cancelado	CN						
Instalado	CS	x	x				x
Lenguaje claro	XX						

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Equipo de medición de techo	CÓDIGO FC	Alcance: A					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
No utilizable	AS	x	x				x
Totalmente retirado	AW	x	x				x
Completado	CC						
Cancelado	CN						
Instalado	CS	x	x				x
Lenguaje claro	XX						

CATEGORÍA: AGA — INSTALACIONES Y SERVICIOS (F)

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Sistema de atraque (especificar AGNIS, BOLDS, etc.)	CÓDIGO FD	Alcance: A					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
Disponible, se necesita un permiso previo	AP	x					x
Disponible a solicitud	AR	x					x
No utilizable	AS	x					x
Totalmente retirado	AW	x					x
Completado	CC						
Cancelado	CN						
Instalado	CS	x					x
Limitado a . . . (especificar)	LT	x					x
Lenguaje claro	XX						

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Oxígeno (especificar tipo)	CÓDIGO FE	Alcance: A					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Las horas de servicio son ahora de . . . a . . . (especificar)	AH	x	x	x	x	x	
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
Disponible, se necesita un permiso previo	AP	x	x	x	x	x	
Disponible a solicitud	AR	x	x	x	x	x	
No está disponible (especificar razones, si corresponde)	AU	x	x	x	x	x	
Totalmente retirado	AW	x	x	x	x	x	
Completado	CC						
Cancelado	CN						
Instalado	CS	x	x	x	x	x	
Reservado para aeronaves locales	LB	x	x	x	x	x	
Limitado a . . . (especificar)	LT	x	x	x	x	x	
Activar	TT	x	x		x	x	
Lenguaje claro	XX						

CATEGORÍA: AGA — INSTALACIONES Y SERVICIOS (F)

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	Alcance: A					
		Tránsito		Objetivo			
Extinción de incendio y salvamento	FF	I	V	N	B	O	M
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO						
Las horas de servicio son ahora de . . . a . . . (especificar)	AH	x	x	x	x	x	
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
Disponible a solicitud	AR	x	x	x	x	x	
No utilizable	AS	x	x	x	x	x	
Totalmente retirado	AW	x	x	x	x	x	
Completado	CC						
Se redujo a . . . (especificar)	CG	x	x	x	x	x	
Cambiado	CH	x	x	x	x	x	
Cancelado	CN						
Instalado	CS	x	x	x	x	x	
Limitado a . . . (especificar)	LT	x	x	x	x	x	
Activar	TT	x	x		x	x	
Lenguaje claro	XX						

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	Alcance: A					
		Tránsito		Objetivo			
Control de movimientos en tierra	FG	I	V	N	B	O	M
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO						
Disponible para operaciones diurnas	AD	x	x				x
Las horas de servicio son ahora de . . . a . . . (especificar)	AH	x	x				x
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Disponible para operaciones nocturnas	AN	x	x				x
Operacional	AO						
Disponible a solicitud	AR	x	x				x
No utilizable	AS	x	x				x
Totalmente retirado	AW	x	x				x
Completado	CC						
Identificación o distintivo de llamada de radio cambiados a . . . (especificar)	CI	x	x				x
Cancelado	CN						
Instalado	CS	x	x				x
Lenguaje claro	XX						

CATEGORÍA: AGA — INSTALACIONES Y SERVICIOS (F)

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Zona/plataforma de aterrizaje de helicóptero	CÓDIGO FH	Alcance: A					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Disponible para operaciones diurnas	AD	x	x		x		
Las horas de servicio son ahora de . . . a . . . (especificar)	AH	x	x		x		
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Únicamente operaciones militares	AM	x	x		x		
Disponible para operaciones nocturnas	AN	x	x		x		
Operacional	AO						
Disponible, se necesita un permiso previo	AP	x	x		x		
Disponible a solicitud	AR	x	x		x		
Totalmente retirado	AW	x	x		x		
Completado	CC						
Identificación o distintivo de llamada de radio cambiados a . . . (especificar)	CI	x	x		x		
Desplazado	CM	x	x		x		
Cancelado	CN						
Instalado	CS	x	x		x		
Se ha terminado el trabajo	HV						
Prosiguen los trabajos	HW	x	x		x		
Concentración de aves	HX	x	x		x		
Reservado para aeronaves locales	LB	x	x		x		
Cerrado	LC	x	x		x		
Cerrado para las operaciones IFR	LI	x			x		
Cerrado para toda clase de operaciones nocturnas	LN	x	x		x		
Limitado a . . . (especificar)	LT	x	x		x		
Cerrado para las operaciones VFR	LV		x		x		
Activar	TT	x	x		x	x	
Lenguaje claro	XX						

CATEGORÍA: AGA — INSTALACIONES Y SERVICIOS (F)

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Deshielo de aeronaves (especificar)	CÓDIGO FI	Alcance: A					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Las horas de servicio son ahora de . . . a . . . (especificar)	AH	x	x	x	x	x	
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
Disponible, se necesita un permiso previo	AP	x	x	x	x	x	
Disponible a solicitud	AR	x	x	x	x	x	
No está disponible (especificar razones, si corresponde)	AU	x	x	x	x	x	
Totalmente retirado	AW	x	x	x	x	x	
Completado	CC						
Cancelado	CN						
Instalado	CS	x	x	x	x	x	
Reservado para aeronaves locales	LB	x	x	x	x	x	
Limitado a . . . (especificar)	LT	x	x	x	x	x	
Activar	TT	x	x		x	x	
Lenguaje claro	XX						

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Aceites (especificar tipo)	CÓDIGO FJ	Alcance: A					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Las horas de servicio son ahora de . . . a . . . (especificar)	AH	x	x	x	x	x	
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
Disponible, se necesita un permiso previo	AP	x	x	x	x	x	
Disponible a solicitud	AR	x	x	x	x	x	
No está disponible (especificar razones, si corresponde)	AU	x	x	x	x	x	
Totalmente retirado	AW	x	x	x	x	x	
Completado	CC						
Cancelado	CN						
Instalado	CS	x	x	x	x	x	
Reservado para aeronaves locales	LB	x	x	x	x	x	
Limitado a . . . (especificar)	LT	x	x	x	x	x	
Activar	TT	x	x		x	x	
Lenguaje claro	XX						

CATEGORÍA: AGA — INSTALACIONES Y SERVICIOS (F)

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Indicador de sentido de aterrizaje	CÓDIGO FL	Alcance: A					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
No utilizable	AS		x				x
Totalmente retirado	AW		x				x
Completado	CC						
Desplazado	CM		x				x
Cancelado	CN						
Instalado	CS		x				x
Lenguaje claro	XX						

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Servicio meteorológico (especificar tipo)	CÓDIGO FM	Alcance: A					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Las horas de servicio son ahora de . . . a . . . (especificar)	AH	x	x		x	x	
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
Disponible a solicitud	AR	x	x		x	x	
No está disponible (especificar razones, si corresponde)	AU	x	x		x	x	
Completado	CC						
Cancelado	CN						
Instalado	CS	x	x		x	x	
Cerrado	LC	x	x		x	x	
Limitado a . . . (especificar)	LT	x	x		x	x	
Activar	TT	x	x		x	x	
Lenguaje claro	XX						

CATEGORÍA: AGA — INSTALACIONES Y SERVICIOS (F)

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	Alcance: A					
		Tránsito		Objetivo			
Equipo de dispersión de niebla	FO	I	V	N	B	O	M
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
Disponible a solicitud	AR	x					x
No utilizable	AS	x					x
Totalmente retirado	AW	x					x
Completado	CC						
Cancelado	CN						
Instalado	CS	x					x
Activar	TT	x			x	x	
Lenguaje claro	XX						

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	Alcance: A					
		Tránsito		Objetivo			
Helipuerto	FP	I	V	N	B	O	M
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Disponible para operaciones diurnas	AD	x	x		x		
Las horas de servicio son ahora de . . . a . . . (especificar)	AH	x	x		x		
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Únicamente operaciones militares	AM	x	x		x		
Disponible para operaciones nocturnas	AN	x	x		x		
Operacional	AO						
Disponible, se necesita un permiso previo	AP	x	x		x		
Disponible a solicitud	AR	x	x		x		
Totalmente retirado	AW	x	x		x		
Completado	CC						
Identificación o distintivo de llamada de radio cambiados a . . . (especificar)	CI	x	x		x		
Cancelado	CN						
Instalado	CS	x	x		x		
Se ha terminado el trabajo	HV						
Prosiguen los trabajos	HW	x	x		x		
Concentración de aves	HX	x	x		x		
Reservado para aeronaves locales	LB	x	x		x		
Cerrado	LC	x	x		x		
Cerrado para las operaciones IFR	LI	x			x		
Cerrado para toda clase de operaciones nocturnas	LN	x	x		x		
Limitado a . . . (especificar)	LT	x	x		x		
Cerrado para las operaciones VFR	LV		x		x		
Activar	TT	x	x		x	x	
Lenguaje claro	XX						

CATEGORÍA: AGA — INSTALACIONES Y SERVICIOS (F)

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	Alcance: A					
		Tránsito		Objetivo			
Equipo de remoción de la nieve	FS	I	V	N	B	O	M
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO						
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
Disponibile a solicitud	AR	x	x				x
No utilizable	AS	x	x				x
Totalmente retirado	AW	x	x				x
Completado	CC						
Cancelado	CN						
Instalado	CS	x	x				x
Activar	TT	x	x		x	x	
Lenguaje claro	XX						

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	Alcance: A					
		Tránsito		Objetivo			
Transmisómetro (especificar pista y, cuando corresponda, indicativos de los transmisómetros)	FT	I	V	N	B	O	M
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO						
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
No utilizable	AS	x			x		
Totalmente retirado	AW	x			x		
Completado	CC						
Cancelado	CN						
Instalado	CS	x			x		
Activar	TT	x			x	x	
Lenguaje claro	XX						

CATEGORÍA: AGA — INSTALACIONES Y SERVICIOS (F)

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	Alcance: A					
		Tránsito		Objetivo			
Disponibilidad de combustible	FU	I	V	N	B	O	M
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Las horas de servicio son ahora de . . . a . . . (especificar)	AH	x	x	x	x	x	
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
Disponible, se necesita un permiso previo	AP	x	x	x	x	x	
Disponible a solicitud	AR	x	x	x	x	x	
No está disponible (especificar razones, si corresponde)	AU	x	x	x	x	x	
Totalmente retirado	AW	x	x	x	x	x	
Completado	CC						
Cancelado	CN						
Instalado	CS	x	x	x	x	x	
Reservado para aeronaves locales	LB	x	x	x	x	x	
Limitado a . . . (especificar)	LT	x	x	x	x	x	
Activar	TT	x	x		x	x	
Lenguaje claro	XX						

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	Alcance: A					
		Tránsito		Objetivo			
Indicador de la dirección del viento	FW	I	V	N	B	O	M
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
No utilizable	AS		x				x
Totalmente retirado	AW		x				x
Completado	CC						
Desplazado	CM		x				x
Cancelado	CN						
Instalado	CS		x				x
Lenguaje claro	XX						

CATEGORÍA: AGA — INSTALACIONES Y SERVICIOS (F)

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	Alcance: A					
		Tránsito		Objetivo			
Aduana/inmigración	FZ						
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Las horas de servicio son ahora de . . . a . . . (especificar)	AH	x	x	x	x	x	
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
Disponible, se necesita un permiso previo	AP	x	x	x	x	x	
Disponible a solicitud	AR	x	x	x	x	x	
No está disponible (especificar razones, si corresponde)	AU	x	x	x	x	x	
Totalmente retirado	AW	x	x	x	x	x	
Completado	CC						
Cancelado	CN						
Instalado	CS	x	x	x	x	x	
Reservado para aeronaves locales	LB	x	x	x	x	x	
Limitado a . . . (especificar)	LT	x	x	x	x	x	
Activar	TT	x	x		x	x	
Lenguaje claro	XX						

CATEGORÍA: CNS — INSTALACIONES DE COMUNICACIONES Y VIGILANCIA (C)

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	Alcance: AE					
		Tránsito		Objetivo			
Instalaciones aeroterrestres (especificar servicio y frecuencia)	CA						
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Las horas de servicio son ahora de . . . a . . . (especificar)	AH	x	x		x		
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
No utilizable	AS	x	x		x		
Totalmente retirado	AW	x	x		x		
Completado	CC						
Las frecuencias de utilización han sido cambiadas a . . . (especificar)	CF	x	x		x		
Identificación o distintivo de llamada de radio cambiados a . . . (especificar)	CI	x	x		x		
Remplazado temporalmente por . . . (especificar)	CR	x	x		x		
Instalado	CS	x	x		x		
Cancelado	CN						
Interferencia causada por . . . (especificar)	LF	x	x		x		
Sujeto a interrupción	LS	x	x		x		
Limitado a . . . (especificar)	LT	x	x		x		
Activar	TT	x	x		x	x	
Lenguaje claro	XX						

CATEGORÍA: CNS — INSTALACIONES DE COMUNICACIONES Y VIGILANCIA (C)

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Vigilancia dependiente automática – radiodifusión (detalles)	CÓDIGO CB	Alcance: AE					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Las horas de servicio son ahora de . . . a . . . (especificar)	AH	x	x		x	x	
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
No utilizable	AS	x	x		x	x	
Totalmente retirado	AW	x	x		x	x	
Completado	CC						
Las frecuencias de utilización han sido cambiadas a . . . (especificar)	CF	x	x		x	x	
Identificación o distintivo de llamada de radio cambiados a . . . (especificar)	CI	x	x		x	x	
Cancelado	CN						
Reemplazado temporalmente por . . . (especificar)	CR	x	x		x	x	
Instalado	CS	x	x		x	x	
Interferencia causada por . . . (especificar)	LF	x	x		x	x	
Sujeto a interrupción	LS	x	x		x	x	
Limitado a . . . (especificar)	LT	x	x		x	x	
Activar	TT	x	x		x	x	
Lenguaje claro	XX						

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Vigilancia dependiente automática – contrato (detalles)	CÓDIGO CC	Alcance: AE					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Las horas de servicio son ahora de . . . a . . . (especificar)	AH	x	x		x	x	
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
No utilizable	AS	x	x		x	x	
Totalmente retirado	AW	x	x		x	x	
Completado	CC						
Las frecuencias de utilización han sido cambiadas a . . . (especificar)	CF	x	x		x	x	
Identificación o distintivo de llamada de radio cambiados a . . . (especificar)	CI	x	x		x	x	
Cancelado	CN						
Reemplazado temporalmente por . . . (especificar)	CR	x	x		x	x	
Instalado	CS	x	x		x	x	
Interferencia causada por . . . (especificar)	LF	x	x		x	x	
Sujeto a interrupción	LS	x	x		x	x	
Limitado a . . . (especificar)	LT	x	x		x	x	
Activar	TT	x	x		x	x	
Lenguaje claro	XX						

CATEGORÍA: CNS — INSTALACIONES DE COMUNICACIONES Y VIGILANCIA (C)

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Comunicaciones por enlace de datos entre controlador-piloto (especificar la aplicación)	CÓDIGO CD	Alcance: AE					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Las horas de servicio son ahora de . . . a . . . (especificar)	AH	x	x		x	x	
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
No utilizable	AS	x	x		x	x	
Totalmente retirado	AW	x	x		x	x	
Completado	CC						
Las frecuencias de utilización han sido cambiadas a . . . (especificar)	CF	x	x		x	x	
Identificación o distintivo de llamada de radio cambiados a . . . (especificar)	CI	x	x		x	x	
Cancelado	CN						
Reemplazado temporalmente por . . . (especificar)	CR	x	x		x	x	
Instalado	CS	x	x		x	x	
Interferencia causada por . . . (especificar)	LF	x	x		x	x	
Sujeto a interrupción	LS	x	x		x	x	
Limitado a . . . (especificar)	LT	x	x		x	x	
Activar	TT	x	x		x	x	
Lenguaje claro	XX						

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Radar de vigilancia en ruta	CÓDIGO CE	Alcance: E					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Las horas de servicio son ahora de . . . a . . . (especificar)	AH	x			x		
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
No utilizable	AS	x			x		
Totalmente retirado	AW	x			x		
Completado	CC						
Las frecuencias de utilización han sido cambiadas a . . . (especificar)	CF	x			x		
Identificación o distintivo de llamada de radio cambiados a . . . (especificar)	CI	x			x		
Cancelado	CN						
Reemplazado temporalmente por . . . (especificar)	CR	x			x		
Instalado	CS	x			x		
En prueba, no utilizar	CT	x			x		
Interferencia causada por . . . (especificar)	LF	x			x		
Sujeto a interrupción	LS	x			x		
Limitado a . . . (especificar)	LT	x			x		
Activar	TT	x			x	x	
Lenguaje claro	XX						

CATEGORÍA: CNS — INSTALACIONES DE COMUNICACIONES Y VIGILANCIA (C)

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Sistema de aproximación dirigida desde tierra (GCA)	CÓDIGO CG	Alcance: A					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Las horas de servicio son ahora de . . . a . . . (especificar)	AH	x			x	x	
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
Disponible, se necesita un permiso previo	AP	x			x	x	
Disponible a solicitud	AR	x			x	x	
No utilizable	AS	x			x	x	
Totalmente retirado	AW	x			x	x	
Completado	CC						
Las frecuencias de utilización han sido cambiadas a . . . (especificar)	CF	x			x	x	
Identificación o distintivo de llamada de radio cambiados a . . . (especificar)	CI	x			x	x	
Cancelado	CN						
Instalado	CS	x			x	x	
En prueba, no utilizar	CT	x			x	x	
Limitado a . . . (especificar)	LT	x			x	x	
Activar	TT	x			x	x	
Lenguaje claro	XX						

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Sistema de llamada selectiva (SELCAL)	CÓDIGO CL	Alcance: E					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
No utilizable	AS	x					x
Totalmente retirado	AW	x					x
Completado	CC						
Las frecuencias de utilización han sido cambiadas a . . . (especificar)	CF	x					x
Identificación o distintivo de llamada de radio cambiados a . . . (especificar)	CI	x					x
Cancelado	CN						
Instalado	CS	x					x
En prueba, no utilizar	CT	x					x
Limitado a . . . (especificar)	LT	x					x
Lenguaje claro	XX						

CATEGORÍA: CNS — INSTALACIONES DE COMUNICACIONES Y VIGILANCIA (C)

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	Alcance: A					
		Tránsito		Objetivo			
Radar de movimiento en la superficie	CM	I	V	N	B	O	M
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO						
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
No utilizable	AS	x	x				x
Totalmente retirado	AW	x	x				x
Completado	CC						
Cancelado	CN						
Instalado	CS	x	x				x
En prueba, no utilizar	CT	x	x				x
Limitado a . . . (especificar)	LT	x	x				x
Lenguaje claro	XX						

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	Alcance: A					
		Tránsito		Objetivo			
Radar de aproximación de precisión (PAR) (especificar pista)	CP	I	V	N	B	O	M
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO						
Las horas de servicio son ahora de . . . a . . . (especificar)	AH	x			x	x	
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
Disponible, se necesita un permiso previo	AP	x			x	x	
Disponible a solicitud	AR	x			x	x	
No utilizable	AS	x			x	x	
Totalmente retirado	AW	x			x	x	
Completado	CC						
Las frecuencias de utilización han sido cambiadas a . . . (especificar)	CF	x			x	x	
Cancelado	CN						
Identificación o distintivo de llamada de radio cambiados a . . . (especificar)	CI	x			x	x	
Instalado	CS	x			x	x	
En prueba, no utilizar	CT	x			x	x	
Limitado a . . . (especificar)	LT	x			x	x	
Activar	TT	x			x	x	
Lenguaje claro	XX						

CATEGORÍA: CNS — INSTALACIONES DE COMUNICACIONES Y VIGILANCIA (C)

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Elemento radar de vigilancia del sistema radar de aproximación de precisión (especificar longitud de onda)	CÓDIGO CR	Alcance: A					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Las horas de servicio son ahora de . . . a . . . (especificar)	AH	x			x		
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
Disponible, se necesita un permiso previo	AP	x			x		
Disponible a solicitud	AR	x			x		
No utilizable	AS	x			x		
Totalmente retirado	AW	x			x		
Completado	CC						
Las frecuencias de utilización han sido cambiadas a . . . (especificar)	CF	x			x		
Cancelado	CN						
Identificación o distintivo de llamada de radio cambiados a . . . (especificar)	CI	x			x		
Instalado	CS	x			x		
En prueba, no utilizar	CT	x			x		
Sujeto a interrupción	LS	x			x		
Limitado a . . . (especificar)	LT	x			x		
Activar	TT	x			x		
Lenguaje claro	XX						

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Radar secundario de vigilancia (SSR)	CÓDIGO CS	Alcance: AE					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Las horas de servicio son ahora de . . . a . . . (especificar)	AH	x			x		
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
No utilizable	AS	x			x		
Totalmente retirado	AW	x			x		
Completado	CC						
Las frecuencias de utilización han sido cambiadas a . . . (especificar)	CF	x			x		
Identificación o distintivo de llamada de radio cambiados a . . . (especificar)	CI	x			x		
Cancelado	CN						
Instalado	CS	x			x		
En prueba, no utilizar	CT	x			x		
Sujeto a interrupción	LS	x			x		
Limitado a . . . (especificar)	LT	x			x		
Activar	TT	x			x	x	
Lenguaje claro	XX						

CATEGORÍA: CNS — INSTALACIONES DE COMUNICACIONES Y VIGILANCIA (C)

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	Alcance: AE					
		Tránsito		Objetivo			
Radar de vigilancia de área terminal (TAR)	CT	I	V	N	B	O	M
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO						
Las horas de servicio son ahora de . . . a . . . (especificar)	AH	x			x		
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
No utilizable	AS	x			x		
Totalmente retirado	AW	x			x		
Completado	CC						
Las frecuencias de utilización han sido cambiadas a . . . (especificar)	CF	x			x		
Identificación o distintivo de llamada de radio cambiados a . . . (especificar)	CI	x			x		
Cancelado	CN						
Instalado	CS	x			x		
En prueba, no utilizar	CT	x			x		
Sujeto a interrupción	LS	x			x		
Limitado a . . . (especificar)	LT	x			x		
Activar	TT	x			x	x	
Lenguaje claro	XX						

CATEGORÍA: CNS — SISTEMAS DE ATERRIZAJE POR INSTRUMENTOS Y MICROONDAS (I)

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	Alcance: A					
		Tránsito		Objetivo			
Sistema de aterrizaje por instrumentos (ILS) (especificar pista)	IC	I	V	N	B	O	M
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO						
Utilizable, pero se ha comprobado solamente en tierra, se espera comprobación en vuelo	AG	x			x	x	
Las horas de servicio son ahora de . . . a . . . (especificar)	AH	x		x	x	x	
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
No utilizable	AS	x		x	x	x	
Totalmente retirado	AW	x		x	x	x	
Completado	CC						
Las frecuencias de utilización han sido cambiadas a . . . (especificar)	CF	x		x	x	x	
Identificación o distintivo de llamada de radio cambiados a . . . (especificar)	CI	x		x	x	x	
Cancelado	CN						
Instalado	CS	x		x	x	x	
En prueba, no utilizar	CT	x		x	x	x	
Funciona sin identificación	LG	x		x	x	x	
Sujeto a interrupción	LS	x		x	x	x	
Activar	TT	x			x	x	
Lenguaje claro	XX						

CATEGORÍA: CNS — SISTEMAS DE ATERRIZAJE POR INSTRUMENTOS Y MICROONDAS (I)

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO DME correspondiente al ILS	CÓDIGO ID	Alcance: A					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Utilizable, pero se ha comprobado solamente en tierra, se espera comprobación en vuelo	AG	x		x	x	x	
Las horas de servicio son ahora de . . . a . . . (especificar)	AH	x		x	x	x	
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
No utilizable	AS	x		x	x	x	
Totalmente retirado	AW	x		x	x	x	
Completado	CC						
Las frecuencias de utilización han sido cambiadas a . . . (especificar)	CF	x		x	x	x	
Cambiado	CH	x		x	x	x	
Identificación o distintivo de llamada de radio cambiados a . . . (especificar)	CI	x		x	x	x	
Cancelado	CN						
Instalado	CS	x		x	x	x	
En prueba, no utilizar	CT	x		x	x	x	
Funciona sin identificación	LG	x		x	x	x	
Sujeto a interrupción	LS	x		x	x	x	
Limitado a . . . (especificar)	LT	x		x	x	x	
Activar	TT	x			x	x	
Lenguaje claro	XX						

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Trayectoria de planeo (ILS) (especificar pista)	CÓDIGO IG	Alcance: A					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Utilizable, pero se ha comprobado solamente en tierra, se espera comprobación en vuelo	AG	x			x	x	
Las horas de servicio son ahora de . . . a . . . (especificar)	AH	x		x	x	x	
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
No utilizable	AS	x		x	x	x	
Totalmente retirado	AW	x		x	x	x	
Completado	CC						
Las frecuencias de utilización han sido cambiadas a . . . (especificar)	CF	x		x	x	x	
Identificación o distintivo de llamada de radio cambiados a . . . (especificar)	CI	x		x	x	x	
Cancelado	CN						
Instalado	CS	x		x	x	x	
En prueba, no utilizar	CT	x		x	x	x	
Funciona sin identificación	LG	x		x	x	x	
Sujeto a interrupción	LS	x		x	x	x	
Activar	TT	x			x	x	
Lenguaje claro	XX						

CATEGORÍA: CNS — SISTEMAS DE ATERRIZAJE POR INSTRUMENTOS Y MICROONDAS (I)

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Radiobaliza interior (ILS) (especificar pista)	CÓDIGO II	Alcance: A					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Utilizable, pero se ha comprobado solamente en tierra, se espera comprobación en vuelo	AG	x			x		
Las horas de servicio son ahora de . . . a . . . (especificar)	AH	x			x		
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
No utilizable	AS	x			x		
Totalmente retirado	AW	x			x		
Completado	CC						
Desplazado	CM	x			x		
Cancelado	CN						
Instalado	CS	x			x		
En prueba, no utilizar	CT	x			x		
Activar	TT	x			x	x	
Lenguaje claro	XX						

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Localizador (ILS) (especificar pista)	CÓDIGO IL	Alcance: A					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Utilizable, pero se ha comprobado solamente en tierra, se espera comprobación en vuelo	AG	x			x	x	
Las horas de servicio son ahora de . . . a . . . (especificar)	AH	x		x	x	x	
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
No utilizable	AS	x		x	x	x	
Totalmente retirado	AW	x		x	x	x	
Completado	CC						
Las frecuencias de utilización han sido cambiadas a . . . (especificar)	CF	x		x	x	x	
Identificación o distintivo de llamada de radio cambiados a . . . (especificar)	CI	x		x	x	x	
Cancelado	CN						
Instalado	CS	x		x	x	x	
En prueba, no utilizar	CT	x		x	x	x	
Funciona sin identificación	LG	x		x	x	x	
Sujeto a interrupción	LS	x		x	x	x	
Activar	TT	x			x	x	
Lenguaje claro	XX						

CATEGORÍA: CNS — SISTEMAS DE ATERRIZAJE POR INSTRUMENTOS Y MICROONDAS (I)

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Radiobaliza intermedia (ILS) (especificar pista)	CÓDIGO IM	Alcance: A					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Utilizable, pero se ha comprobado solamente en tierra, se espera comprobación en vuelo	AG	x			x	x	
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
No utilizable	AS	x			x	x	
Totalmente retirado	AW	x			x	x	
Completado	CC						
Desplazado	CM	x			x	x	
Cancelado	CN						
Instalado	CS	x			x	x	
En prueba, no utilizar	CT	x			x	x	
Activar	TT	x			x	x	
Lenguaje claro	XX						

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Localizador (no asociado con un ILS)	CÓDIGO IN	Alcance: A					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Utilizable, pero se ha comprobado solamente en tierra, se espera comprobación en vuelo	AG	x			x	x	
Las horas de servicio son ahora de . . . a . . . (especificar)	AH	x		x	x	x	
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
No utilizable	AS	x		x	x	x	
Totalmente retirado	AW	x		x	x	x	
Completado	CC						
Las frecuencias de utilización han sido cambiadas a . . . (especificar)	CF	x		x	x	x	
Identificación o distintivo de llamada de radio cambiados a . . . (especificar)	CI	x		x	x	x	
Cancelado	CN						
Instalado	CS	x		x	x	x	
En prueba, no utilizar	CT	x		x	x	x	
Funciona sin identificación	LG	x		x	x	x	
Sujeto a interrupción	LS	x		x	x	x	
Activar	TT	x			x	x	
Lenguaje claro	XX						

CATEGORÍA: CNS — SISTEMAS DE ATERRIZAJE POR INSTRUMENTOS Y MICROONDAS (I)

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Radiobaliza exterior (ILS) (especificar pista)	CÓDIGO IO	Alcance: A					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Utilizable, pero se ha comprobado solamente en tierra, se espera comprobación en vuelo	AG	x			x	x	
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
No utilizable	AS	x			x	x	
Totalmente retirado	AW	x			x	x	
Completado	CC						
Desplazado	CM	x			x	x	
Cancelado	CN						
Instalado	CS	x			x	x	
En prueba, no utilizar	CT	x			x	x	
Activar	TT	x			x	x	
Lenguaje claro	XX						

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO ILS Categoría I (especificar pista)	CÓDIGO IS	Alcance: A					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Utilizable, pero se ha comprobado solamente en tierra, se espera comprobación en vuelo	AG	x			x	x	
Las horas de servicio son ahora de . . . a . . . (especificar)	AH	x		x	x	x	
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
No utilizable	AS	x		x	x	x	
Totalmente retirado	AW	x		x	x	x	
Completado	CC						
Cancelado	CN						
Instalado	CS	x		x	x	x	
En prueba, no utilizar	CT	x		x	x	x	
Activar	TT	x			x	x	
Lenguaje claro	XX						

CATEGORÍA: CNS — SISTEMAS DE ATERRIZAJE POR INSTRUMENTOS Y MICROONDAS (I)

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO ILS Categoría II (especificar pista)	CÓDIGO IT	Alcance: A					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Utilizable, pero se ha comprobado solamente en tierra, se espera comprobación en vuelo	AG	x			x	x	
Las horas de servicio son ahora de . . . a . . . (especificar)	AH	x		x	x	x	
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
No utilizable	AS	x		x	x	x	
Totalmente retirado	AW	x		x	x	x	
Completado	CC						
Se redujo a . . . (especificar)	CG	x		x	x	x	
Cancelado	CN						
Instalado	CS	x		x	x	x	
En prueba, no utilizar	CT	x		x	x	x	
Activar	TT	x			x	x	
Lenguaje claro	XX						

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO ILS Categoría III (especificar pista)	CÓDIGO IU	Alcance: A					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Utilizable, pero se ha comprobado solamente en tierra, se espera comprobación en vuelo	AG	x			x	x	
Las horas de servicio son ahora de . . . a . . . (especificar)	AH	x		x	x	x	
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
No utilizable	AS	x		x	x	x	
Totalmente retirado	AW	x		x	x	x	
Completado	CC						
Se redujo a . . . (especificar)	CG	x		x	x	x	
Cancelado	CN						
Instalado	CS	x		x	x	x	
En prueba, no utilizar	CT	x		x	x	x	
Activar	TT	x			x	x	
Lenguaje claro	XX						

CATEGORÍA: CNS — SISTEMAS DE ATERRIZAJE POR INSTRUMENTOS Y MICROONDAS (I)

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Sistema de aterrizaje por microondas (MLS) (especificar pista)	CÓDIGO IW	Alcance: A					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Utilizable, pero se ha comprobado solamente en tierra, se espera comprobación en vuelo	AG	x			x	x	
Las horas de servicio son ahora de . . . a . . . (especificar)	AH	x		x	x	x	
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
No utilizable	AS	x		x	x	x	
Totalmente retirado	AW	x		x	x	x	
Completado	CC						
Las frecuencias de utilización han sido cambiadas a . . . (especificar)	CF	x		x	x	x	
Se redujo a . . . (especificar)	CG	x		x	x	x	
Identificación o distintivo de llamada de radio cambiados a . . . (especificar)	CI	x		x	x	x	
Cancelado	CN						
Instalado	CS	x		x	x	x	
En prueba, no utilizar	CT	x		x	x	x	
Funciona sin identificación	LG	x		x	x	x	
Sujeto a interrupción	LS	x		x	x	x	
Activar	TT	x			x	x	
Lenguaje claro	XX						

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Radiofaro de localización exterior (ILS) (especificar pista)	CÓDIGO IX	Alcance: A					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Utilizable, pero se ha comprobado solamente en tierra, se espera comprobación en vuelo	AG	x			x	x	
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
No utilizable	AS	x			x	x	
Totalmente retirado	AW	x			x	x	
Completado	CC						
Las frecuencias de utilización han sido cambiadas a . . . (especificar)	CF	x			x	x	
Identificación o distintivo de llamada de radio cambiados a . . . (especificar)	CI	x			x	x	
Desplazado	CM	x			x	x	
Cancelado	CN						
Instalado	CS	x			x	x	
En prueba, no utilizar	CT	x			x	x	
Funciona sin identificación	LG	x			x	x	
Sujeto a interrupción	LS	x			x	x	
Limitado a . . . (especificar)	LT	x			x	x	
Activar	TT	x			x	x	
Lenguaje claro	XX						

CATEGORÍA: CNS — SISTEMAS DE ATERRIZAJE POR INSTRUMENTOS Y MICROONDAS (I)

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Radiofaro de localización intermedio (ILS) (especificar pista)	CÓDIGO IY	Alcance: A					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Utilizable, pero se ha comprobado solamente en tierra, se espera comprobación en vuelo	AG	x			x	x	
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
No utilizable	AS	x			x	x	
Totalmente retirado	AW	x			x	x	
Completado	CC						
Las frecuencias de utilización han sido cambiadas a . . . (especificar)	CF	x			x	x	
Identificación o distintivo de llamada de radio cambiados a . . . (especificar)	CI	x			x	x	
Desplazado	CM	x			x	x	
Cancelado	CN						
Instalado	CS	x			x	x	
En prueba, no utilizar	CT	x			x	x	
Funciona sin identificación	LG	x			x	x	
Sujeto a interrupción	LS	x			x	x	
Limitado a . . . (especificar)	LT	x			x	x	
Activar	TT	x			x	x	
Lenguaje claro	XX						

CATEGORÍA: CNS — SERVICIOS GNSS (G)

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Operaciones GNSS específicas del aeródromo (especificar operación)	CÓDIGO GA	Alcance: A					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
No está disponible (especificar razones, si corresponde)	AU	x		x	x	x	
Totalmente retirado	AW	x		x	x	x	
Completado	CC						
Cancelado	CN						
Activar	TT	x			x	x	
Lenguaje claro	XX						

CATEGORÍA: CNS — SERVICIOS GNSS (G)

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Operaciones GNSS de la zona en general (especificar operacional)	CÓDIGO GW	Alcance: AE					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
No está disponible (especificar razones, si corresponde)	AU	x	x	x	x	x	
Totalmente retirado	AW	x	x	x	x	x	
Completado	CC						
Cancelado	CN						
Activar	TT	x	x		x	x	
Lenguaje claro	XX						

CATEGORÍA: CNS — INSTALACIONES Y SERVICIOS DE TERMINAL Y DE NAVEGACIÓN EN RUTA (N)

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Todas las instalaciones de radionavegación (excepto . . .)	CÓDIGO NA	Alcance: AE					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Las horas de servicio son ahora de . . . a . . . (especificar)	AH	x	x		x	x	
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
No utilizable	AS	x	x	x	x	x	
Totalmente retirado	AW	x	x	x	x	x	
Completado	CC						
Cancelado	CN						
Activar	TT	x	x		x	x	
Lenguaje claro	XX						

**CATEGORÍA: CNS — INSTALACIONES Y SERVICIOS DE TERMINAL
 Y DE NAVEGACIÓN EN RUTA (N)**

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	Alcance: AE					
		Tránsito		Objetivo			
Radiofaro no direccional	NB	I	V	N	B	O	M
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO						
Utilizable, pero se ha comprobado solamente en tierra, se espera comprobación en vuelo	AG	x	x		x	x	
Las horas de servicio son ahora de . . . a . . . (especificar)	AH	x	x		x	x	
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
No utilizable	AS	x	x		x	x	
Totalmente retirado	AW	x	x		x	x	
Completado	CC						
Las frecuencias de utilización han sido cambiadas a . . . (especificar)	CF	x	x		x	x	
Identificación o distintivo de llamada de radio cambiados a . . . (especificar)	CI	x	x		x	x	
Desplazado	CM	x	x		x	x	
Cancelado	CN						
Instalado	CS	x	x		x	x	
En prueba, no utilizar	CT	x	x		x	x	
Interferencia causada por . . . (especificar)	LF	x	x		x	x	
Funciona sin identificación	LG	x	x		x	x	
Sujeto a interrupción	LS	x	x		x	x	
Activar	TT	x	x		x	x	
Lenguaje claro	XX						

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	Alcance: E					
		Tránsito		Objetivo			
DECCA	NC	I	V	N	B	O	M
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO						
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
No utilizable	AS	x	x				x
Totalmente retirado	AW	x	x				x
Completado	CC						
Cancelado	CN						
Instalado	CS	x	x				x
Lenguaje claro	XX						

**CATEGORÍA: CNS — INSTALACIONES Y SERVICIOS DE TERMINAL
Y DE NAVEGACIÓN EN RUTA (N)**

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Equipo radiotelemétrico (DME)	CÓDIGO ND	Alcance: AE					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Utilizable, pero se ha comprobado solamente en tierra, se espera comprobación en vuelo	AG	x	x		x	x	
Las horas de servicio son ahora de . . . a . . . (especificar)	AH	x	x		x	x	
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
No utilizable	AS	x	x		x	x	
Totalmente retirado	AW	x	x		x	x	
Completado	CC						
Las frecuencias de utilización han sido cambiadas a . . . (especificar)	CF	x	x		x	x	
Identificación o distintivo de llamada de radio cambiados a . . . (especificar)	CI	x	x		x	x	
Cambiado	CH	x	x		x	x	
Desplazado	CM	x	x		x	x	
Cancelado	CN						
Instalado	CS	x	x		x	x	
En prueba, no utilizar	CT	x	x		x	x	
Interferencia causada por . . . (especificar)	LF	x	x		x	x	
Funciona sin identificación	LG	x	x		x	x	
Sujeto a interrupción	LS	x	x		x	x	
Activar	TT	x	x		x	x	
Lenguaje claro	XX						

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Radiobaliza de abanico	CÓDIGO NF	Alcance: AE					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Utilizable, pero se ha comprobado solamente en tierra, se espera comprobación en vuelo	AG	x	x				x
Las horas de servicio son ahora de . . . a . . . (especificar)	AH	x	x				x
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
No utilizable	AS	x	x				x
Totalmente retirado	AW	x	x				x
Completado	CC						
Desplazado	CM	x	x				x
Cancelado	CN						
Instalado	CS	x	x				x
Activar	TT	x	x		x	x	
Lenguaje claro	XX						

**CATEGORÍA: CNS — INSTALACIONES Y SERVICIOS DE TERMINAL
 Y DE NAVEGACIÓN EN RUTA (N)**

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Radiofaro de localización (especificar identificación)	CÓDIGO NL	Alcance: A					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Utilizable, pero se ha comprobado solamente en tierra, se espera comprobación en vuelo	AG	x	x		x	x	
Las horas de servicio son ahora de . . . a . . . (especificar)	AH	x	x		x	x	
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
No utilizable	AS	x	x		x	x	
Totalmente retirado	AW	x	x		x	x	
Completado	CC						
Las frecuencias de utilización han sido cambiadas a . . . (especificar)	CF	x	x		x	x	
Identificación o distintivo de llamada de radio cambiados a . . . (especificar)	CI	x	x		x	x	
Desplazado	CM	x	x		x	x	
Cancelado	CN						
Instalado	CS	x	x		x	x	
En prueba, no utilizar	CT	x	x		x	x	
Interferencia causada por . . . (especificar)	LF	x	x		x	x	
Funciona sin identificación	LG	x	x		x	x	
Sujeto a interrupción	LS	x	x		x	x	
Activar	TT	x	x		x	x	
Lenguaje claro	XX						

**CATEGORÍA: CNS — INSTALACIONES Y SERVICIOS DE TERMINAL
Y DE NAVEGACIÓN EN RUTA (N)**

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO VOR/DME	CÓDIGO NM	Alcance: AE					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Utilizable, pero se ha comprobado solamente en tierra, se espera comprobación en vuelo	AG	x	x		x	x	
Las horas de servicio son ahora de . . . a . . . (especificar)	AH	x	x		x	x	
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
No utilizable	AS	x	x		x	x	
Totalmente retirado	AW	x	x		x	x	
Completado	CC						
Las frecuencias de utilización han sido cambiadas a . . . (especificar)	CF	x	x		x	x	
Identificación o distintivo de llamada de radio cambiados a . . . (especificar)	CI	x	x		x	x	
Desplazado	CM	x	x		x	x	
Cancelado	CN						
Remplazado temporalmente por . . . (especificar)	CR	x	x		x	x	
Instalado	CS	x	x		x	x	
En prueba, no utilizar	CT	x	x		x	x	
Interferencia causada por . . . (especificar)	LF	x	x		x	x	
Funciona sin identificación	LG	x	x		x	x	
Sujeto a interrupción	LS	x	x		x	x	
Activar	TT	x	x		x	x	
Lenguaje claro	XX						

**CATEGORÍA: CNS — INSTALACIONES Y SERVICIOS DE TERMINAL
Y DE NAVEGACIÓN EN RUTA (N)**

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO TACAN	CÓDIGO NN	Alcance: E					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Utilizable, pero se ha comprobado solamente en tierra, se espera comprobación en vuelo	AG	x	x		x	x	
Las horas de servicio son ahora de . . . a . . . (especificar)	AH	x	x		x	x	
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
No utilizable	AS	x	x		x	x	
Totalmente retirado	AW	x	x		x	x	
Completado	CC						
Las frecuencias de utilización han sido cambiadas a . . . (especificar)	CF	x	x		x	x	
Identificación o distintivo de llamada de radio cambiados a . . . (especificar)	CI	x	x		x	x	
Desplazado	CM	x	x		x	x	
Cancelado	CN						
Reemplazado temporalmente por . . . (especificar)	CR	x	x		x	x	
Instalado	CS	x	x		x	x	
En prueba, no utilizar	CT	x	x		x	x	
Interferencia causada por . . . (especificar)	LF	x	x		x	x	
Funciona sin identificación	LG	x	x		x	x	
Sujeto a interrupción	LS	x	x		x	x	
Activar	TT	x	x		x	x	
Lenguaje claro	XX						

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO OMEGA	CÓDIGO NO	Alcance: E					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
No utilizable	AS	x			x	x	
Totalmente retirado	AW	x			x	x	
Completado	CC						
Las frecuencias de utilización han sido cambiadas a . . . (especificar)	CF	x			x	x	
Identificación o distintivo de llamada de radio cambiados a . . . (especificar)	CI	x			x	x	
Desplazado	CM	x			x	x	
Cancelado	CN						
Instalado	CS	x			x	x	
En prueba, no utilizar	CT	x			x	x	
Interferencia causada por . . . (especificar)	LF	x			x	x	
Sujeto a interrupción	LS	x			x	x	
Activar	TT	x			x	x	
Lenguaje claro	XX						

**CATEGORÍA: CNS — INSTALACIONES Y SERVICIOS DE TERMINAL
Y DE NAVEGACIÓN EN RUTA (N)**

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO VORTAC	CÓDIGO NT	Alcance: AE					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Utilizable, pero se ha comprobado solamente en tierra, se espera comprobación en vuelo	AG	x	x		x	x	
Las horas de servicio son ahora de . . . a . . . (especificar)	AH	x	x		x	x	
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
No utilizable	AS	x	x		x	x	
Totalmente retirado	AW	x	x		x	x	
Completado	CC						
Las frecuencias de utilización han sido cambiadas a . . . (especificar)	CF	x	x		x	x	
Identificación o distintivo de llamada de radio cambiados a . . . (especificar)	CI	x	x		x	x	
Desplazado	CM	x	x		x	x	
Cancelado	CN						
Remplazado temporalmente por . . . (especificar)	CR	x	x		x	x	
Instalado	CS	x	x		x	x	
En prueba, no utilizar	CT	x	x		x	x	
Interferencia causada por . . . (especificar)	LF	x	x		x	x	
Funciona sin identificación	LG	x	x		x	x	
Sujeto a interrupción	LS	x	x		x	x	
Activar	TT	x	x		x	x	
Lenguaje claro	XX						

**CATEGORÍA: CNS — INSTALACIONES Y SERVICIOS DE TERMINAL
 Y DE NAVEGACIÓN EN RUTA (N)**

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO VOR	CÓDIGO NV	Alcance: AE					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Utilizable, pero se ha comprobado solamente en tierra, se espera comprobación en vuelo	AG	x	x		x	x	
Las horas de servicio son ahora de . . . a . . . (especificar)	AH	x	x		x	x	
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
No utilizable	AS	x	x		x	x	
Totalmente retirado	AW	x	x		x	x	
Completado	CC						
Las frecuencias de utilización han sido cambiadas a . . . (especificar)	CF	x	x		x	x	
Identificación o distintivo de llamada de radio cambiados a . . . (especificar)	CI	x	x		x	x	
Desplazado	CM	x	x		x	x	
Cancelado	CN						
Reemplazado temporalmente por . . . (especificar)	CR	x	x		x	x	
Instalado	CS	x	x		x	x	
En prueba, no utilizar	CT	x	x		x	x	
Interferencia causada por . . . (especificar)	LF	x	x		x	x	
Funciona sin identificación	LG	x	x		x	x	
Sujeto a interrupción	LS	x	x		x	x	
Activar	TT	x	x		x	x	
Lenguaje claro	XX						

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Estación radiogoniométrica (especificar tipo y frecuencia)	CÓDIGO NX	Alcance: AE					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Las horas de servicio son ahora de . . . a . . . (especificar)	AH		x		x		
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
No utilizable	AS		x		x		
Totalmente retirado	AW		x		x		
Completado	CC						
Las frecuencias de utilización han sido cambiadas a . . . (especificar)	CF		x		x		
Identificación o distintivo de llamada de radio cambiados a . . . (especificar)	CI		x		x		
Cancelado	CN						
Instalado	CS		x		x		
En prueba, no utilizar	CT		x		x		
Limitado a . . . (especificar)	LT		x		x		
Activar	TT		x		x		
Lenguaje claro	XX						

CATEGORÍA: ATM — ORGANIZACIÓN DEL ESPACIO AÉREO (A)

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Altitud mínima (especificar en ruta/en la vertical/segura)	CÓDIGO AA	Alcance: AE					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
Completado	CC						
Cambiado	CH	x	x		x	x	
Cancelado	CN						
Activar	TT	x	x		x	x	
Lenguaje claro	XX						

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Zona de control (CTR)	CÓDIGO AC	Alcance: AE					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Las horas de servicio son ahora de . . . a . . . (especificar)	AH	x	x	x	x	x	
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Únicamente operaciones militares	AM	x	x	x	x	x	
Operacional	AO						
Totalmente retirado	AW	x	x	x	x	x	
En actividad	CA	x	x	x	x	x	
Completado	CC						
Cese de actividades	CD	x	x	x	x	x	
Cambiado	CH	x	x	x	x	x	
Cancelado	CN						
Instalado	CS	x	x	x	x	x	
Reservado para aeronaves locales	LB	x	x	x	x	x	
Cerrado	LC	x	x	x	x	x	
Prohibido a . . . (especificar)	LP	x	x	x	x	x	
Cerrado para las operaciones VFR	LV		x	x	x	x	
Activar	TT	x	x		x	x	
Lenguaje claro	XX						

CATEGORÍA: ATM — ORGANIZACIÓN DEL ESPACIO AÉREO (A)

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Zona de identificación de defensa aérea (ADIZ)	CÓDIGO AD	Alcance: E					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Únicamente operaciones militares	AM	x	x	x	x	x	
Operacional	AO						
Totalmente retirado	AW	x	x	x	x	x	
En actividad	CA	x	x	x	x	x	
Completado	CC						
Cese de actividades	CD	x	x	x	x	x	
Cambiado	CH	x	x	x	x	x	
Realineado	CL	x	x	x	x	x	
Cancelado	CN						
Cerrado	LC	x	x	x	x	x	
Cerrado para las operaciones IFR	LI	x	x	x	x	x	
Prohibido a . . . (especificar)	LP	x		x	x	x	
Cerrado para las operaciones VFR	LV		x	x	x	x	
Activar	TT	x	x		x	x	
Lenguaje claro	XX						

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Área de control (CTA)	CÓDIGO AE	Alcance: E					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Únicamente operaciones militares	AM	x	x	x	x	x	
Operacional	AO						
Totalmente retirado	AW	x	x	x	x	x	
En actividad	CA	x	x	x	x	x	
Completado	CC						
Cese de actividades	CD	x	x	x	x	x	
Cambiado	CH	x	x	x	x	x	
Identificación o distintivo de llamada de radio cambiados a . . . (especificar)	CI	x	x	x	x	x	
Realineado	CL	x	x	x	x	x	
Cancelado	CN						
Cerrado	LC	x	x	x	x	x	
Cerrado para las operaciones IFR	LI	x		x	x	x	
Prohibido a . . . (especificar)	LP	x	x	x	x	x	
Cerrado para las operaciones VFR	LV		x	x	x	x	
Activar	TT	x	x		x	x	
Lenguaje claro	XX						

CATEGORÍA: ATM — ORGANIZACIÓN DEL ESPACIO AÉREO (A)

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Región de información de vuelo (FIR)	CÓDIGO AF	Alcance: E					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Únicamente operaciones militares	AM	x	x	x	x	x	
Operacional	AO						
Totalmente retirado	AW	x	x	x	x	x	
En actividad	CA	x	x	x	x	x	
Completado	CC						
Cese de actividades	CD	x	x	x	x	x	
Cambiado	CH	x	x	x	x	x	
Identificación o distintivo de llamada de radio cambiados a . . . (especificar)	CI	x	x	x	x	x	
Realineado	CL	x	x	x	x	x	
Cancelado	CN						
Concentración de aves	HX	x	x	x	x	x	
Cerrado	LC	x	x	x	x	x	
Cerrado para las operaciones IFR	LI	x		x	x	x	
Prohibido a . . . (especificar)	LP	x	x	x	x	x	
Cerrado para las operaciones VFR	LV		x	x	x	x	
Activar	TT	x	x		x	x	
Lenguaje claro	XX						

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Área superior de control (UTA)	CÓDIGO AH	Alcance: E					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Únicamente operaciones militares	AM	x		x	x	x	
Operacional	AO						
Totalmente retirado	AW	x		x	x	x	
En actividad	CA	x		x	x	x	
Completado	CC						
Cese de actividades	CD	x		x	x	x	
Cambiado	CH	x		x	x	x	
Identificación o distintivo de llamada de radio cambiados a . . . (especificar)	CI	x					x
Realineado	CL	x		x	x	x	
Cancelado	CN						
Cerrado	LC	x		x	x	x	
Prohibido a . . . (especificar)	LP	x		x	x	x	
Activar	TT	x			x	x	
Lenguaje claro	XX						

CATEGORÍA: ATM — ORGANIZACIÓN DEL ESPACIO AÉREO (A)

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	Alcance: E					
		Tránsito		Objetivo			
Nivel de vuelo mínimo utilizable	AL	I	V	N	B	O	M
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO						
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
Completado	CC						
Cambiado	CH	x	x		x	x	
Cancelado	CN						
Activar	TT	x	x		x	x	
Lenguaje claro	XX						

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	Alcance: E					
		Tránsito		Objetivo			
Ruta de navegación de área	AN	I	V	N	B	O	M
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO						
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Únicamente operaciones militares	AM	x		x	x	x	
Operacional	AO						
Disponible, se necesita un permiso previo	AP	x		x	x	x	
Disponible a solicitud	AR	x		x	x	x	
Totalmente retirado	AW	x		x	x	x	
En actividad	CA	x		x	x	x	
Completado	CC						
Cese de actividades	CD	x		x	x	x	
Cambiado	CH	x		x	x	x	
Identificación o distintivo de llamada de radio cambiados a . . . (especificar)	CI	x		x	x	x	
Realineado	CL	x		x	x	x	
Cancelado	CN						
Instalado	CS	x		x	x	x	
Cerrado	LC	x		x	x	x	
Limitado a . . . (especificar)	LT	x		x	x	x	
Activar	TT	x			x	x	
Lenguaje claro	XX						

CATEGORÍA: ATM — ORGANIZACIÓN DEL ESPACIO AÉREO (A)

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Área oceánica de control (OCA)	CÓDIGO AO	Alcance: E					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Únicamente operaciones militares	AM	x	x	x	x	x	
Operacional	AO						
Totalmente retirado	AW	x	x	x	x	x	
En actividad	CA	x	x	x	x	x	
Completado	CC						
Cese de actividades	CD	x	x	x	x	x	
Cambiado	CH	x	x	x	x	x	
Identificación o distintivo de llamada de radio cambiados a . . . (especificar)	CI	x	x				x
Realineado	CL	x	x	x	x	x	
Cancelado	CN						
Cerrado	LC	x	x	x	x	x	
Cerrado para las operaciones IFR	LI	x		x	x	x	
Prohibido a . . . (especificar)	LP	x	x	x	x	x	
Limitado a . . . (especificar)	LT	x	x	x	x	x	
Cerrado para las operaciones VFR	LV		x	x	x	x	
Activar	TT	x	x		x	x	
Lenguaje claro	XX						

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Punto de notificación (especificar nombre o designador cifrado)	CÓDIGO AP	Alcance: E					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
Totalmente retirado	AW	x	x		x	x	
Completado	CC						
Cambiado	CH	x	x		x	x	
Identificación o distintivo de llamada de radio cambiados a . . . (especificar)	CI	x	x		x	x	
Desplazado	CM	x	x		x	x	
Cancelado	CN						
Remplazado temporalmente por . . . (especificar)	CR	x	x		x	x	
Instalado	CS	x	x		x	x	
Activar	TT	x	x		x	x	
Lenguaje claro	XX						

CATEGORÍA: ATM — ORGANIZACIÓN DEL ESPACIO AÉREO (A)

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Ruta ATS (especificar)	CÓDIGO AR	Alcance: E					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Únicamente operaciones militares	AM	x	x	x	x	x	
Operacional	AO						
Totalmente retirado	AW	x	x	x	x	x	
En actividad	CA	x	x		x	x	
Completado	CC						
Cese de actividades	CD	x	x	x	x	x	
Cambiado	CH	x	x		x	x	
Identificación o distintivo de llamada de radio cambiados a . . . (especificar)	CI	x	x		x	x	
Realineado	CL	x	x		x	x	
Cancelado	CN						
Reemplazado temporalmente por . . . (especificar)	CR	x	x	x	x	x	
Instalado	CS	x	x	x	x	x	
Cerrado	LC	x	x	x	x	x	
Cerrado para las operaciones IFR	LI	x		x	x	x	
Prohibido a . . . (especificar)	LP	x	x	x	x	x	
Limitado a . . . (especificar)	LT	x	x	x	x	x	
Cerrado para las operaciones VFR	LV		x	x	x	x	
Activar	TT	x	x		x	x	
Lenguaje claro	XX						

CATEGORÍA: ATM — ORGANIZACIÓN DEL ESPACIO AÉREO (A)

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Área de control terminal (TMA)	CÓDIGO AT	Alcance: AE					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Únicamente operaciones militares	AM	x	x	x	x	x	
Operacional	AO						
Totalmente retirado	AW	x	x	x	x	x	
En actividad	CA	x	x	x	x	x	
Completado	CC						
Cese de actividades	CD	x	x	x	x	x	
Cambiado	CH	x	x	x	x	x	
Realineado	CL	x	x	x	x	x	
Cancelado	CN						
Cerrado	LC	x	x	x	x	x	
Cerrado para las operaciones IFR	LI	x		x	x	x	
Prohibido a . . . (especificar)	LP	x	x	x	x	x	
Limitado a . . . (especificar)	LT	x	x	x	x	x	
Cerrado para las operaciones VFR	LV		x	x	x	x	
Activar	TT	x	x		x	x	
Lenguaje claro	XX						

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Región superior de información de vuelo (UIR)	CÓDIGO AU	Alcance: E					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Únicamente operaciones militares	AM	x		x	x	x	
Operacional	AO						
Totalmente retirado	AW	x		x	x	x	
Completado	CC						
Cambiado	CH	x		x	x	x	
Identificación o distintivo de llamada de radio cambiados a . . . (especificar)	CI	x					x
Realineado	CL	x		x	x	x	
Cancelado	CN						
Cerrado	LC	x		x	x	x	
Cerrado para las operaciones IFR	LI	x		x	x	x	
Prohibido a . . . (especificar)	LP	x		x	x	x	
Activar	TT	x			x	x	
Lenguaje claro	XX						

CATEGORÍA: ATM — ORGANIZACIÓN DEL ESPACIO AÉREO (A)

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	Alcance: E					
		Tránsito		Objetivo			
Área superior con servicio de asesoramiento (UDA)	AV	I	V	N	B	O	M
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO						
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Únicamente operaciones militares	AM	X			x	x	
Operacional	AO						
Totalmente retirado	AW	x			x	x	
En actividad	CA	x			x	x	
Completado	CC						
Cese de actividades	CD	x			x	x	
Cambiado	CH	x			x	x	
Identificación o distintivo de llamada de radio cambiados a . . . (especificar)	CI	x					x
Realineado	CL	x			x	x	
Cancelado	CN						
Cerrado	LC	x			x	x	
Prohibido a . . . (especificar)	LP	x			x	x	
Activar	TT	x			x	x	
Lenguaje claro	XX						

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	Alcance: E					
		Tránsito		Objetivo			
Punto significativo	AX	I	V	N	B	O	M
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO						
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
Totalmente retirado	AW	x	x		x	x	
Completado	CC						
Cambiado	CH	x	x		x	x	
Identificación o distintivo de llamada de radio cambiados a . . . (especificar)	CI	x	x		x	x	
Desplazado	CM	x	x		x	x	
Cancelado	CN						
Remplazado temporalmente por . . . (especificar)	CR	x	x		x	x	
Instalado	CS	x	x		x	x	
Activar	TT	x	x		x	x	
Lenguaje claro	XX						

CATEGORÍA: ATM — ORGANIZACIÓN DEL ESPACIO AÉREO (A)

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Zona de tránsito de aeródromo (ATZ)	CÓDIGO AZ	Alcance: AE					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Las horas de servicio son ahora de . . . a . . . (especificar)	AH	x	x	x	x	x	
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Únicamente operaciones militares	AM	x	x	x	x	x	
Operacional	AO						
Totalmente retirado	AW	x	x	x	x	x	
En actividad	CA	x	x	x	x	x	
Completado	CC						
Cese de actividades	CD	x	x	x	x	x	
Cambiado	CH	x	x	x	x	x	
Cancelado	CN						
Instalado	CS	x	x	x	x	x	
Reservado para aeronaves locales	LB	x	x	x	x	x	
Cerrado	LC	x	x	x	x	x	
Cerrado para las operaciones IFR	LI	x		x	x	x	
Prohibido a . . . (especificar)	LP	x	x	x	x	x	
Cerrado para las operaciones VFR	LV		x	x	x	x	
Activar	TT	x	x		x	x	
Lenguaje claro	XX						

CATEGORÍA: ATM — SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO Y VOLMET (S)

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Servicio automático de información terminal (ATIS)	CÓDIGO SA	Alcance: A					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Las horas de servicio son ahora de . . . a . . . (especificar)	AH	x	x		x	x	
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
No utilizable	AS	x	x		x	x	
Totalmente retirado	AW	x	x		x	x	
Completado	CC						
Las frecuencias de utilización han sido cambiadas a . . . (especificar)	CF	x	x		x	x	
Cancelado	CN						
Instalado	CS	x	x		x	x	
Activar	TT	x	x		x	x	
Lenguaje claro	XX						

CATEGORÍA: ATM — SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO Y VOLMET (S)

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Oficina de notificación ATS	CÓDIGO SB	Alcance: A					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Las horas de servicio son ahora de . . . a . . . (especificar)	AH	x	x		x	x	
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
Totalmente retirado	AW	x	x		x	x	
Completado	CC						
Cancelado	CN						
Instalado	CS	x	x		x	x	
Cerrado	LC	x	x		x	x	
Limitado a . . . (especificar)	LT	x	x		x	x	
Activar	TT	x	x		x	x	
Lenguaje claro	XX						

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Centro de control de área (ACC)	CÓDIGO SC	Alcance: E					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Las horas de servicio son ahora de . . . a . . . (especificar)	AH	x	x		x	x	
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
Completado	CC						
Las frecuencias de utilización han sido cambiadas a . . . (especificar)	CF	x	x		x	x	
Identificación o distintivo de llamada de radio cambiados a . . . (especificar)	CI	x	x		x	x	
Cancelado	CN						
Instalado	CS	x	x		x	x	
Cerrado	LC	x	x	x	x	x	
Limitado a . . . (especificar)	LT	x	x	x	x	x	
Activar	TT	x	x		x	x	
Lenguaje claro	XX						

CATEGORÍA: ATM — SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO Y VOLMET (S)

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Servicio de información de vuelo (FIS)	CÓDIGO SE	Alcance: E					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Las horas de servicio son ahora de . . . a . . . (especificar)	AH		x		x		
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
Disponible a solicitud	AR		x		x		
No está disponible (especificar razones, si corresponde)	AU		x		x		
Totalmente retirado	AW		x		x		
Completado	CC						
Las frecuencias de utilización han sido cambiadas a . . . (especificar)	CF		x		x		
Identificación o distintivo de llamada de radio cambiados a . . . (especificar)	CI		x		x		
Cancelado	CN						
Cerrado	LC		x		x		
Instalado	CS		x		x		
Limitado a . . . (especificar)	LT		x		x		
Lenguaje claro	XX						

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Servicio de información de vuelo de aeródromo (AFIS)	CÓDIGO SF	Alcance: A					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Las horas de servicio son ahora de . . . a . . . (especificar)	AH	x	x		x		
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
Disponible a solicitud	AR	x	x		x		
No está disponible (especificar razones, si corresponde)	AU	x	x		x		
Totalmente retirado	AW	x	x		x		
Completado	CC						
Las frecuencias de utilización han sido cambiadas a . . . (especificar)	CF	x	x		x		
Identificación o distintivo de llamada de radio cambiados a . . . (especificar)	CI	x	x		x		
Cancelado	CN						
Cerrado	LC	x	x		x		
Instalado	CS	x	x		x		
Limitado a . . . (especificar)	LT	x	x		x		
Activar	TT	x	x		x		
Lenguaje claro	XX						

CATEGORÍA: ATM — SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO Y VOLMET (S)

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Centro de control de afluencia	CÓDIGO SL	Alcance: AE					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Las horas de servicio son ahora de . . . a . . . (especificar)	AH	x	x		x	x	
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
Completado	CC						
Cancelado	CN						
Instalado	CS	x	x		x	x	
Cerrado	LC	x	x		x	x	
Limitado a . . . (especificar)	LT	x	x		x	x	
Activar	TT	x	x		x	x	
Lenguaje claro	XX						

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Centro de control de área oceánica (OAC)	CÓDIGO SO	Alcance: E					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Las horas de servicio son ahora de . . . a . . . (especificar)	AH	x			x	x	
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
Completado	CC						
Las frecuencias de utilización han sido cambiadas a . . . (especificar)	CF	x			x	x	
Identificación o distintivo de llamada de radio cambiados a . . . (especificar)	CI	x			x	x	
Cancelado	CN						
Instalado	CS	x		x	x	x	
Cerrado	LC	x		x	x	x	
Limitado a . . . (especificar)	LT	x		x	x	x	
Activar	TT	x			x	x	
Lenguaje claro	XX						

CATEGORÍA: ATM — SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO Y VOLMET (S)

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Servicio de control de aproximación (APP)	CÓDIGO SP	Alcance: AE					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Las horas de servicio son ahora de . . . a . . . (especificar)	AH	x	x		x	x	
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
Completado	CC						
Las frecuencias de utilización han sido cambiadas a . . . (especificar)	CF	x	x		x	x	
Identificación o distintivo de llamada de radio cambiados a . . . (especificar)	CI	x	x		x	x	
Cancelado	CN						
Instalado	CS	x	x		x	x	
Cerrado	LC	x	x		x	x	
Limitado a . . . (especificar)	LT	x	x		x	x	
Activar	TT	x	x		x	x	
Lenguaje claro	XX						

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Estación de servicio de vuelo (FSS)	CÓDIGO SS	Alcance: A					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Las horas de servicio son ahora de . . . a . . . (especificar)	AH		x		x		
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
Disponible a solicitud	AR		x		x		
Totalmente retirado	AW		x		x		
Completado	CC						
Las frecuencias de utilización han sido cambiadas a . . . (especificar)	CF		x		x		
Identificación o distintivo de llamada de radio cambiados a . . . (especificar)	CI		x		x		
Cancelado	CN						
Instalado	CS		x		x		
Cerrado	LC		x		x		
Limitado a . . . (especificar)	LT		x		x		
Activar	TT		x		x	x	
Lenguaje claro	XX						

CATEGORÍA: ATM — SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO Y VOLMET (S)

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Torre de control de aeródromo (TWR)	CÓDIGO ST	Alcance: A					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Las horas de servicio son ahora de . . . a . . . (especificar)	AH	x	x		x	x	
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
Completado	CC						
Las frecuencias de utilización han sido cambiadas a . . . (especificar)	CF	x	x		x	x	
Identificación o distintivo de llamada de radio cambiados a . . . (especificar)	CI	x	x		x	x	
Cancelado	CN						
Instalado	CS	x	x		x	x	
Cerrado	LC	x	x	x	x	x	
Limitado a . . . (especificar)	LT	x	x	x	x	x	
Activar	TT	x	x		x	x	
Lenguaje claro	XX						

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Centro de control de área superior (UACC)	CÓDIGO SU	Alcance: E					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Las horas de servicio son ahora de . . . a . . . (especificar)	AH	x			x	x	
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
Completado	CC						
Las frecuencias de utilización han sido cambiadas a . . . (especificar)	CF	x			x	x	
Identificación o distintivo de llamada de radio cambiados a . . . (especificar)	CI	x			x	x	
Cancelado	CN						
Instalado	CS	x			x	x	
Cerrado	LC	x		x	x	x	
Limitado a . . . (especificar)	LT	x		x	x	x	
Activar	TT	x			x	x	
Lenguaje claro	XX						

CATEGORÍA: ATM — SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO Y VOLMET (S)

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Radiodifusión VOLMET	CÓDIGO SV	Alcance: E					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Las horas de servicio son ahora de . . . a . . . (especificar)	AH	x	x		x		
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
No utilizable	AS	x	x		x		
Totalmente retirado	AW	x	x		x		
Completado	CC						
Las frecuencias de utilización han sido cambiadas a . . . (especificar)	CF	x	x		x		
Identificación o distintivo de llamada de radio cambiados a . . . (especificar)	CI	x	x		x		
Cancelado	CN						
Instalado	CS	x	x		x		
Interferencia causada por . . . (especificar)	LF	x	x		x		
Sujeto a interrupción	LS	x	x		x		
Limitado a . . . (especificar)	LT	x	x		x		
Lenguaje claro	XX						

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Servicio de asesoramiento de área superior (especificar)	CÓDIGO SY	Alcance: E					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Las horas de servicio son ahora de . . . a . . . (especificar)	AH	x			x		
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
No está disponible (especificar razones, si corresponde)	AU	x			x		
Totalmente retirado	AW	x			x		
Completado	CC						
Las frecuencias de utilización han sido cambiadas a . . . (especificar)	CF	x			x		
Identificación o distintivo de llamada de radio cambiados a . . . (especificar)	CI	x			x		
Cancelado	CN						
Instalado	CS	x			x		
Limitado a . . . (especificar)	LT	x			x		
Lenguaje claro	XX						

CATEGORÍA: ATM — PROCEDIMIENTOS DE TRÁNSITO AÉREO (P)

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Llegada normalizada por instrumentos (STAR) (especificar designador de ruta)	CÓDIGO PA	Alcance: A					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Disponible para operaciones diurnas	AD	x		x	x	x	
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Únicamente operaciones militares	AM	x		x	x	x	
Disponible para operaciones nocturnas	AN	x		x	x	x	
Operacional	AO						
Disponible a solicitud	AR	x		x	x	x	
No está disponible (especificar razones, si corresponde)	AU	x		x	x	x	
Totalmente retirado	AW	x		x	x	x	
Completado	CC						
Cambiado	CH	x		x	x	x	
Identificación o distintivo de llamada de radio cambiados a . . . (especificar)	CI	x		x	x	x	
Cancelado	CN						
Reemplazado temporalmente por . . . (especificar)	CR	x		x	x	x	
Instalado	CS	x		x	x	x	
Limitado a . . . (especificar)	LT	x		x	x	x	
Activar	TT	x			x	x	
Lenguaje claro	XX						

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Llegada normalizada VFR	CÓDIGO PB	Alcance: A					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Disponible para operaciones diurnas	AD		x	x	x	x	
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Únicamente operaciones militares	AM		x	x	x	x	
Disponible para operaciones nocturnas	AN		x	x	x	x	
Operacional	AO						
Disponible a solicitud	AR		x	x	x	x	
Totalmente retirado	AW		x	x	x	x	
Completado	CC						
Cambiado	CH		x	x	x	x	
Identificación o distintivo de llamada de radio cambiados a . . . (especificar)	CI		x	x	x	x	
Cancelado	CN						
Reemplazado temporalmente por . . . (especificar)	CR		x	x	x	x	
Instalado	CS		x	x	x	x	
Limitado a . . . (especificar)	LT		x	x	x	x	
Activar	TT		x		x	x	
Lenguaje claro	XX						

CATEGORÍA: ATM — PROCEDIMIENTOS DE TRÁNSITO AÉREO (P)

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Procedimientos de contingencia	CÓDIGO PC	Alcance: AE					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Únicamente operaciones militares	AM	x	x	x	x	x	
Operacional	AO						
Totalmente retirado	AW	x	x	x	x	x	
En actividad	CA	x	x	x	x	x	
Completado	CC						
Cambiado	CH	x	x	x	x	x	
Cancelado	CN						
Remplazado temporalmente por . . . (especificar)	CR	x	x	x	x	x	
Limitado a . . . (especificar)	LT	x	x	x	x	x	
Activar	TT	x	x		x	x	
Lenguaje claro	XX						

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Salida normalizada por instrumentos (SID) (especificar designador de ruta)	CÓDIGO PD	Alcance: A					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Disponible para operaciones diurnas	AD	x		x	x	x	
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Únicamente operaciones militares	AM	x		x	x	x	
Disponible para operaciones nocturnas	AN	x		x	x	x	
Operacional	AO						
Disponible a solicitud	AR	x		x	x	x	
Totalmente retirado	AW	x		x	x	x	
No está disponible (especificar razones, si corresponde)	AU	x		x	x	x	
Completado	CC						
Cambiado	CH	x		x	x	x	
Identificación o distintivo de llamada de radio cambiados a . . . (especificar)	CI	x		x	x	x	
Cancelado	CN						
Remplazado temporalmente por . . . (especificar)	CR	x		x	x	x	
Instalado	CS	x		x	x	x	
Limitado a . . . (especificar)	LT	x		x	x	x	
Activar	TT	x			x	x	
Lenguaje claro	XX						

CATEGORÍA: ATM — PROCEDIMIENTOS DE TRÁNSITO AÉREO (P)

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Salida normalizada VFR	CÓDIGO PE	Alcance: A					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Disponible para operaciones diurnas	AD		x	x	x	x	
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Únicamente operaciones militares	AM		x	x	x	x	
Disponible para operaciones nocturnas	AN		x	x	x	x	
Operacional	AO						
Disponible a solicitud	AR		x	x	x	x	
Totalmente retirado	AW		x	x	x	x	
No está disponible (especificar razones, si corresponde)	AU		x	x	x	x	
Completado	CC						
Cambiado	CH		x	x	x	x	
Identificación o distintivo de llamada de radio cambiados a . . . (especificar)	CI		x	x	x	x	
Cancelado	CN						
Reemplazado temporalmente por . . . (especificar)	CR		x	x	x	x	
Instalado	CS		x	x	x	x	
Limitado a . . . (especificar)	LT		x	x	x	x	
Activar	TT		x		x	x	
Lenguaje claro	XX						

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Procedimiento de control de afluencia	CÓDIGO PF	Alcance: E					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
En actividad	CA	x	x	x	x	x	
Completado	CC						
Cese de actividades	CD	x	x	x	x	x	
Cambiado	CH	x	x	x	x	x	
Cancelado	CN						
Activar	TT	x	x		x	x	
Lenguaje claro	XX						

CATEGORÍA: ATM — PROCEDIMIENTOS DE TRÁNSITO AÉREO (P)

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Procedimiento de espera	CÓDIGO PH	Alcance: AE					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
Totalmente retirado	AW	x	x		x	x	
Completado	CC						
Cambiado	CH	x	x		x	x	
Cancelado	CN						
Instalado	CS	x	x		x	x	
Limitado a . . . (especificar)	LT	x	x		x	x	
Activar	TT	x	x		x	x	
Lenguaje claro	XX						

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Procedimiento de aproximación por instrumentos (especificar tipo y pista)	CÓDIGO PI	Alcance: A					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Disponible para operaciones diurnas	AD	x		x	x	x	
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Únicamente operaciones militares	AM	x		x	x	x	
Disponible para operaciones nocturnas	AN	x		x	x	x	
Operacional	AO						
Disponible a solicitud	AR	x		x	x	x	
No está disponible (especificar razones, si corresponde)	AU	x		x	x	x	
Totalmente retirado	AW	x		x	x	x	
Completado	CC						
Cambiado	CH	x		x	x	x	
Identificación o distintivo de llamada de radio cambiados a . . . (especificar)	CI	x		x	x	x	
Cancelado	CN						
Remplazado temporalmente por . . . (especificar)	CR	x		x	x	x	
Instalado	CS	x		x	x	x	
Limitado a . . . (especificar)	LT	x		x	x	x	
Activar	TT	x			x	x	
Lenguaje claro	XX						

CATEGORÍA: ATM — PROCEDIMIENTOS DE TRÁNSITO AÉREO (P)

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Procedimiento de aproximación VFR	CÓDIGO PK	Alcance: A					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Disponible para operaciones diurnas	AD		x	x	x	x	
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Únicamente operaciones militares	AM		x	x	x	x	
Disponible para operaciones nocturnas	AN		x	x	x	x	
Operacional	AO						
Disponible a solicitud	AR		x	x	x	x	
Totalmente retirado	AW		x	x	x	x	
No está disponible (especificar razones, si corresponde)	AU		x	x	x	x	
Completado	CC						
Cambiado	CH		x	x	x	x	
Identificación o distintivo de llamada de radio cambiados a . . . (especificar)	CI		x	x	x	x	
Cancelado	CN						
Reemplazado temporalmente por . . . (especificar)	CR		x	x	x	x	
Instalado	CS		x	x	x	x	
Limitado a . . . (especificar)	LT		x	x	x	x	
Activar	TT		x		x	x	
Lenguaje claro	XX						

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Procesamiento y presentación del plan de vuelo y contingencia conexa	CÓDIGO PL	Alcance: AE					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
En actividad	CA	x	x				x
Completado	CC						
Cese de actividades	CD	x	x				x
Cambiado	CH	x	x				x
Cancelado	CN						
Limitado a . . . (especificar)	LT	x	x				x
Lenguaje claro	XX						

CATEGORÍA: ATM — PROCEDIMIENTOS DE TRÁNSITO AÉREO (P)

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Mínimos de utilización de aeródromo (especificar procedimiento y mínimo enmendado)	CÓDIGO PM	Alcance: A					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
Completado	CC						
Cambiado	CH	x	x	x	x	x	
Cancelado	CN						
Activar	TT	x	x		x	x	
Lenguaje claro	XX						

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Restricciones a las operaciones relacionadas con el ruido	CÓDIGO PN	Alcance: A					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
En actividad	CA	x	x	x	x	x	
Completado	CC						
Cese de actividades	CD	x	x	x	x	x	
Cambiado	CH	x	x	x	x	x	
Cancelado	CN						
Limitado a . . . (especificar)	LT	x	x	x	x	x	
Activar	TT	x	x		x	x	
Lenguaje claro	XX						

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Altitud y altura de franqueamiento de obstáculos (especificar procedimiento)	CÓDIGO PO	Alcance: A					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
Completado	CC						
Cambiado	CH	x		x	x	x	
Cancelado	CN						
Activar	TT	x			x	x	
Lenguaje claro	XX						

CATEGORÍA: ATM — PROCEDIMIENTOS DE TRÁNSITO AÉREO (P)

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Procedimiento de falla de radio	CÓDIGO PR	Alcance: AE					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
Completado	CC						
Cambiado	CH	x	x		x	x	
Cancelado	CN						
Activar	TT	x	x		x	x	
Lenguaje claro	XX						

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Altitud de transición o nivel de transición (especificar)	CÓDIGO PT	Alcance: A					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
Completado	CC						
Cambiado	CH	x	x		x	x	
Cancelado	CN						
Activar	TT	x	x		x	x	
Lenguaje claro	XX						

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Procedimiento de aproximación frustrada (especificar pista)	CÓDIGO PU	Alcance: A					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
Completado	CC						
Cambiado	CH	x			x	x	
Cancelado	CN						
Activar	TT	x			x	x	
Lenguaje claro	XX						

CATEGORÍA: ATM — PROCEDIMIENTOS DE TRÁNSITO AÉREO (P)

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Altitud mínima de espera (especificar punto de referencia)	CÓDIGO PX	Alcance: AE					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
Completado	CC						
Cambiado	CH	x	x	x	x	x	
Cancelado	CN						
Activar	TT	x	x		x	x	
Lenguaje claro	XX						

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Procedimiento ADIZ	CÓDIGO PZ	Alcance: E					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
Completado	CC						
Cambiado	CH	x	x	x	x	x	
Cancelado	CN						
Activar	TT	x	x		x	x	
Lenguaje claro	XX						

CATEGORÍA: AVISOS PARA LA NAVEGACIÓN — RESTRICCIONES DEL ESPACIO AÉREO (R)

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Restricciones del espacio aéreo (especificar)	CÓDIGO RA	Alcance: W					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
En actividad	CA	x	x	x	x	x	
Completado	CC						
Cese de actividades	CD	x	x	x	x	x	
Cambiado	CH	x	x	x	x	x	
Cancelado	CN						
Se realizará . . . (especificar)	LW	x	x	x	x	x	
Activar	TT	x	x		x	x	
Lenguaje claro	XX						

CATEGORÍA: AVISOS PARA LA NAVEGACIÓN — RESTRICCIONES DEL ESPACIO AÉREO (R)

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Zona peligrosa (especificar prefijo nacional y número)	CÓDIGO RD	Alcance: W					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
Totalmente retirado	AW	x	x		x	x	
En actividad	CA	x	x		x	x	
Completado	CC						
Cese de actividades	CD	x	x		x	x	
Cambiado	CH	x	x		x	x	
Realineado	CL	x	x		x	x	
Cancelado	CN						
Prohibido a . . . (especificar)	LP	x	x		x	x	
Activar	TT	x	x		x	x	
Lenguaje claro	XX						

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Área de operaciones militares	CÓDIGO RM	Alcance: W					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
Disponible, se necesita un permiso previo	AP	x	x		x	x	
Disponible a solicitud	AR	x	x		x	x	
Totalmente retirado	AW	x	x		x	x	
En actividad	CA	x	x		x	x	
Completado	CC						
Cese de actividades	CD	x	x		x	x	
Cambiado	CH	x	x		x	x	
Realineado	CL	x	x		x	x	
Cancelado	CN						
Prohibido a . . . (especificar)	LP	x	x		x	x	
Activar	TT	x	x		x	x	
Lenguaje claro	XX						

CATEGORÍA: AVISOS PARA LA NAVEGACIÓN — RESTRICCIONES DEL ESPACIO AÉREO (R)

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Sobrevuelo de . . . (especificar)	CÓDIGO RO	Alcance: W					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
Completado	CC						
Cancelado	CN						
Prohibido a . . . (especificar)	LP	x	x	x	x	x	
Limitado a . . . (especificar)	LT	x	x	x	x	x	
Activar	TT	x	x		x	x	
Lenguaje claro	XX						

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Zona prohibida (especificar prefijo nacional y número)	CÓDIGO RP	Alcance: W					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
Totalmente retirado	AW	x	x	x	x	x	
En actividad	CA	x	x	x	x	x	
Completado	CC						
Cese de actividades	CD	x	x	x	x	x	
Cambiado	CH	x	x	x	x	x	
Realineado	CL	x	x	x	x	x	
Cancelado	CN						
Activar	TT	x	x		x	x	
Lenguaje claro	XX						

CATEGORÍA: AVISOS PARA LA NAVEGACIÓN — RESTRICCIONES DEL ESPACIO AÉREO (R)

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Zona restringida (especificar prefijo nacional y número)	CÓDIGO RR	Alcance: W					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
Disponible, se necesita un permiso previo	AP	x	x		x	x	
Disponible a solicitud	AR	x	x		x	x	
Totalmente retirado	AW	x	x		x	x	
En actividad	CA	x	x		x	x	
Completado	CC						
Cese de actividades	CD	x	x		x	x	
Cambiado	CH	x	x		x	x	
Realineado	CL	x	x		x	x	
Cancelado	CN						
Prohibido a . . . (especificar)	LP	x	x		x	x	
Activar	TT	x	x		x	x	
Lenguaje claro	XX						

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Zona restringida temporalmente (especificar zona)	CÓDIGO RT	Alcance: W					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
Disponible, se necesita un permiso previo	AP	x	x		x	x	
Disponible a solicitud	AR	x	x		x	x	
Totalmente retirado	AW	x	x		x	x	
En actividad	CA	x	x		x	x	
Completado	CC						
Cese de actividades	CD	x	x		x	x	
Cambiado	CH	x	x		x	x	
Realineado	CL	x	x		x	x	
Cancelado	CN						
Prohibido a . . . (especificar)	LP	x	x		x	x	
Activar	TT	x	x		x	x	
Lenguaje claro	XX						

CATEGORÍA: AVISOS PARA LA NAVEGACIÓN — AVISOS (W)

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Exhibición aérea	CÓDIGO WA	Alcance: W					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Completado	CC						
Cancelado	CN						
Se realizará . . . (especificar)	LW	x	x				x
Lenguaje claro	XX						

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Vuelos acrobáticos	CÓDIGO WB	Alcance: W					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Completado	CC						
Cancelado	CN						
Se realizará . . . (especificar)	LW	x	x				x
Lenguaje claro	XX						

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Globo cautivo o cometa	CÓDIGO WC	Alcance: W					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Completado	CC						
Cancelado	CN						
Se realizará . . . (especificar)	LW	x	x				x
Lenguaje claro	XX						

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Demolición de explosivos	CÓDIGO WD	Alcance: W					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Completado	CC						
Cancelado	CN						
Se realizará . . . (especificar)	LW	x	x				x
Lenguaje claro	XX						

CATEGORÍA: AVISOS PARA LA NAVEGACIÓN — AVISOS (W)

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Ejercicios (especificar)	CÓDIGO WE	Alcance: W					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Completado	CC						
Cancelado	CN						
Se realizará . . . (especificar)	LW	x	x		x	x	
Activar	TT	x	x		x	x	
Lenguaje claro	XX						

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Reabastecimiento aéreo	CÓDIGO WF	Alcance: W					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Completado	CC						
Cancelado	CN						
Se realizará . . . (especificar)	LW	x	x				x
Lenguaje claro	XX						

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Vuelo de planeadores	CÓDIGO WG	Alcance: W					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Completado	CC						
Cancelado	CN						
Se realizará . . . (especificar)	LW	x	x				x
Lenguaje claro	XX						

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Detonaciones	CÓDIGO WH	Alcance: W					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
Completado	CC						
Cancelado	CN						
Se realizará . . . (especificar)	LW	x	x				x
Lenguaje claro	XX						

CATEGORÍA: AVISOS PARA LA NAVEGACIÓN — AVISOS (W)

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	Alcance: W					
		Tránsito		Objetivo			
Remolque de banderolas/blancos	WJ						
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Completado	CC						
Cancelado	CN						
Se realizará . . . (especificar)	LW	x	x				x
Lenguaje claro	XX						

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	Alcance: W					
		Tránsito		Objetivo			
Ascenso de globo libre	WL						
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Completado	CC						
Cancelado	CN						
Se realizará . . . (especificar)	LW	x	x				x
Lenguaje claro	XX						

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	Alcance: W					
		Tránsito		Objetivo			
Disparo de proyectiles, ejercicios de tiro o lanzamiento de cohetes	WM						
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Completado	CC						
Cancelado	CN						
Se realizará . . . (especificar)	LW	x	x		x	x	
Activar	TT	x	x		x	x	
Lenguaje claro	XX						

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	Alcance: W					
		Tránsito		Objetivo			
Ejercicio de lanzamiento de paracaídas (PJE)	WP						
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Completado	CC						
Cancelado	CN						
Se realizará . . . (especificar)	LW	x	x				x
Lenguaje claro	XX						

CATEGORÍA: AVISOS PARA LA NAVEGACIÓN — AVISOS (W)

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Materiales radiactivos o sustancias químicas tóxicas (especificar)	CÓDIGO WR	Alcance: W					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Completado	CC						
Cancelado	CN						
Se realizará . . . (especificar)	LW	x	x				x
Lenguaje claro	XX						

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Incendio o escape de gases	CÓDIGO WS	Alcance: W					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Completado	CC						
Cancelado	CN						
Se realizará . . . (especificar)	LW	x	x				x
Lenguaje claro	XX						

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Movimiento masivo de aeronaves	CÓDIGO WT	Alcance: W					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Completado	CC						
Cancelado	CN						
Se realizará . . . (especificar)	LW	x	x				x
Lenguaje claro	XX						

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO Aeronaves no tripuladas	CÓDIGO WU	Alcance: W					
		Tránsito		Objetivo			
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Completado	CC						
Cancelado	CN						
Se realizará . . . (especificar)	LW	x	x		x	x	
Activar	TT	x	x		x	x	
Lenguaje claro	XX						

CATEGORÍA: AVISOS PARA LA NAVEGACIÓN — AVISOS (W)

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	Alcance: W					
		Tránsito		Objetivo			
Vuelo en formación	WV						
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Completado	CC						
Cancelado	CN						
Se realizará . . . (especificar)	LW	x	x				x
Lenguaje claro	XX						

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	Alcance: W					
		Tránsito		Objetivo			
Actividad volcánica importante	WW						
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Completado	CC						
Cancelado	CN						
Se realizará . . . (especificar)	LW	x	x	x	x	x	
Activar	TT	x	x		x	x	
Lenguaje claro	XX						

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	Alcance: W					
		Tránsito		Objetivo			
Vuelo de modelos	WZ						
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	I	V	N	B	O	M
Completado	CC						
Cancelado	CN						
Se realizará . . . (especificar)	LW	x	x				x
Lenguaje claro	XX						

CATEGORÍA: OTRA INFORMACIÓN (O)

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	Alcance: A					
		Tránsito		Objetivo			
Servicio de información aeronáutica	OA	I	V	N	B	O	M
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO						
Las horas de servicio son ahora de . . . a . . . (especificar)	AH	x	x		x	x	
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
Totalmente retirado	AW	x	x		x	x	
Completado	CC						
Cancelado	CN						
Instalado	CS	x	x		x	x	
Cerrado	LC	x	x		x	x	
Limitado a . . . (especificar)	LT	x	x		x	x	
Activar	TT	x	x		x	x	
Lenguaje claro	XX						

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	Alcance: AE					
		Tránsito		Objetivo			
Obstáculos (especificar detalles)	OB	I	V	N	B	O	M
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO						
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
Totalmente retirado	AW	x	x				x
Completado	CC						
Montado	CE	x	x				x
Cambiado	CH	x	x				x
Desplazado	CM	x	x				x
Cancelado	CN						
Activar	TT	x	x		x	x	
Lenguaje claro	XX						

CATEGORÍA: OTRA INFORMACIÓN (O)

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	Alcance: E					
		Tránsito		Objetivo			
Requisitos para la entrada de aeronaves	OE	I	V	N	B	O	M
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO						
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
Completado	CC						
Cambiado	CH	x	x	x	x	x	
Cancelado	CN						
Activar	TT	x	x		x	x	
Lenguaje claro	XX						

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	Alcance: AE					
		Tránsito		Objetivo			
Luces de obstáculos en . . . (especificar)	OL	I	V	N	B	O	M
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO						
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
No utilizable	AS	x	x				x
Completado	CC						
Realineado	CL	x	x				x
Cancelado	CN						
Instalado	CS	x	x				x
Activar	TT	x	x		x	x	
Lenguaje claro	XX						

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	Alcance: E					
		Tránsito		Objetivo			
Centro de coordinación de salvamento	OR	I	V	N	B	O	M
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO						
Las horas de servicio son ahora de . . . a . . . (especificar)	AH	x	x				x
Funcionamiento normal reanudado	AK						
Funcionando (o de nuevo funcionando a reserva de limitaciones/condiciones anteriormente publicadas)	AL						
Operacional	AO						
Totalmente retirado	AW	x	x				x
Completado	CC						
Cancelado	CN						
Instalado	CS	x	x				x
Cerrado	LC	x	x				x
Limitado a . . . (especificar)	LT	x	x				x
Activar	TT	x	x		x	x	
Lenguaje claro	XX						

CATEGORÍA: OTRA INFORMACIÓN (O)

SEGUNDA Y TERCERA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	Alcance: K					
		Tránsito		Objetivo			
Lista de verificación	KK						
CUARTA Y QUINTA LETRAS — SIGNIFICADO	CÓDIGO	K		K			
Lista de verificación	KK	x		x			

Apéndice C del Capítulo 6

GUÍA SOBRE LA UTILIZACIÓN DEL SERVICIO FIJO AERONÁUTICO (AFS)

1. INFORMACIÓN DE GUÍA PARA LOS REMITENTES DE MENSAJES POR EL AFS

1.1 Generalidades

1.1.1 La información del remitente que debe enviarse a la persona a quien éste va dirigido, (el que escribe o dicta el mensaje) es el TEXTO.

TEXTO

1.1.2 Claramente separada del TEXTO, debe haber una DIRECCIÓN. El mensaje puede cursarse más rápidamente por la red de telecomunicaciones si la DIRECCIÓN emerge lo antes posible de la máquina receptora, de manera que se pone en la parte superior.

DIRECCIÓN

TEXTO

1.1.3 Es necesario indicar en alguna parte del mensaje la identidad del remitente y la hora de depósito del mensaje para su transmisión, datos que pueden agruparse en una parte que podremos llamar PROCEDENCIA.

1.1.4 Es conveniente agrupar la PROCEDENCIA con la DIRECCIÓN, ya que ambas interesan al servicio de comunicaciones que cursa el mensaje. Si se pone entre la DIRECCIÓN y el TEXTO, no demora la llegada de la DIRECCIÓN.

DIRECCIÓN

PROCEDENCIA

TEXTO

1.1.5 Por lo que concierne al remitente, el mensaje consiste únicamente en la DIRECCIÓN, PROCEDENCIA y

TEXTO, cualquiera que sea el sistema o método empleado para su transmisión por el AFS (manual, automático, teletipo, etc.).

1.1.6 Todos los mensajes deben ser legibles y estar redactados con los siguientes caracteres:

Letras: A B C D E F G H I J K L M N O P Q R S T
U V W X Y Z

Cifras: 1 2 3 4 5 6 7 8 9 0

Otros signos: - (guión)
? (signo de interrogación)
: (dos puntos)
((se abre paréntesis)
) (se cierra paréntesis)
. (punto y aparte, punto o coma decimal)
, (coma)
= (doble guión o signo de igual)
/ (raya de fracción)
+ (signo de más)

No deben utilizarse en los mensajes caracteres distintos a los arriba enumerados, a menos que sea absolutamente indispensable para la comprensión del texto. Cuando se usen se deben deletrear completamente.

1.1.6.1 No deben utilizarse los números romanos. Si el remitente del mensaje desea informar al destinatario que se trata de números romanos, los caracteres deben ir precedidos de la palabra "ROMANOS".

1.1.6.2 El mensaje preparado por el remitente no debe contener la serie ZCZC ni una serie ininterrumpida de cuatro o más letras N. Estas series se emplean como señales de cambio en las estaciones retransmisoras automáticas del AFS, y su presencia en el mensaje ocasionaría defectos de funcionamiento.

1.1.6.3 Si el remitente de un mensaje desea que se transmitan funciones de alineación [≪≪≡] en lugares determinados

de la parte del texto de dicho mensaje, la serie <<≡ debe inscribirse en cada uno de esos lugares.

1.1.6.4 Para el intercambio de mensajes por los circuitos de teletipo, se permiten las siguientes señales del alfabeto telegráfico internacional núm. 2:

Señales núms.

- 1-3 — en posición de letras y en posición de cifras
- 4 — en posición de letras únicamente
- 5 — en posición de letras y en posición de cifras
- 6-8 — en posición de letras únicamente
- 9 — en posición de letras y en posición de cifras
- 10 — en posición de letras únicamente
- 11-18 — en posición de letras y en posición de cifras
- 19 — en posición de letras únicamente
- 20-31 — en posición de letras y en posición de cifras

1.2 Forma de la dirección

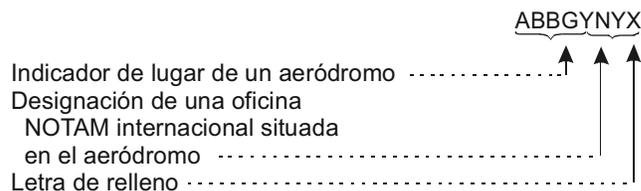
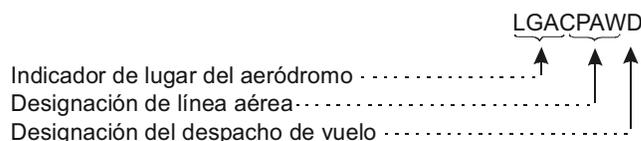
1.2.1 Para definir completamente el destinatario de cualquier clase de mensaje, es necesario indicar por lo menos un lugar y un organismo en dicho lugar. Si el organismo es importante, puede ser necesario indicar una parte determinada del mismo para evitar que el mensaje vaya de una oficina a otra hasta encontrar al destinatario.

1.2.1.1 Para indicar el lugar, que aquí significa un aeropuerto, o una dependencia de servicios de tránsito aéreo no situada en un aeropuerto, o algún otro lugar geográfico distinto, la OACI usa un grupo de cuatro letras y lo designa con el nombre de indicador de lugar [véase *Indicadores de lugar* (Doc 7910)]. Es necesario un grupo de cuatro letras debido al gran número de aeródromos, etc. que existen en todo el mundo.

1.2.1.2 Para indicar la dirección de un organismo en un aeródromo u otro lugar, la OACI especifica un grupo de tres letras, y dichos grupos están contenidos en el documento de la OACI *Designadores de empresas explotadoras de aeronaves, de entidades oficiales y de servicios aeronáuticos* (Doc 8585). Por “organismo” se entiende una dependencia de control de tránsito aéreo, una oficina NOTAM internacional, la oficina de una línea aérea o servicios por el estilo.

1.2.1.3 Para indicar la parte de un organismo, la OACI permite el uso de una letra adicional. Como ésta se necesita únicamente para indicar una parte de un organismo, si éste es tan grande que la distribución del mensaje resulta difícil, y como el tiempo empleado en el canal cuesta dinero, debe usarse esta letra únicamente cuando sea necesario. Normalmente debería utilizarse la letra “X” de relleno.

1.2.1.4 La indicación completa del destinatario de un mensaje se da pues, con un indicador de lugar de cuatro letras, un designador de tres letras y, de ser necesario, un designador de una sola letra. El grupo de ocho letras así formado se denomina “indicador de destinatario”. Para que pueda utilizarse equipo automático, que sólo puede leer un mensaje comenzando por el principio y terminando por el fin, los dos grupos (o a veces tres) del indicador de destinatario se imprimen en la dirección en orden decreciente de importancia del encaminamiento y se juntan como en los ejemplos siguientes:

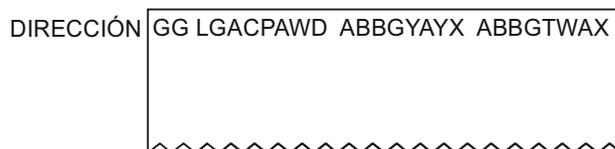


Nota.— Los indicadores de destinatario del sistema de distribución predeterminada constituyen una variación de lo anterior (véase el Capítulo 6).

1.2.1.5 Para que sea completa, la dirección de un mensaje debe contener un indicador de destinatario para cada uno de ellos. Como un indicador de destinatario es un grupo de ocho letras, no es posible imprimir varios de ellos sin separación; deberían consecuentemente separarse por un espacio.

Prioridad

1.2.2 Los mensajes se clasifican por categorías de prioridad, de acuerdo con su urgencia, y todas las estaciones que los cursen deben detectar la categoría de prioridad de un mensaje determinado, así como deben detectarse los destinatarios. El indicador de prioridad es un grupo de dos letras idénticas (FF, GG, etc.), y el lugar razonable para las mismas es cerca del comienzo de la dirección. A fin de evitar confusiones, se separan de los indicadores de destinatario por un espacio.



1.2.2.1 El AFS debería cursar las siguientes categorías de mensajes (véase el Anexo 10, Volumen II, 4.4.3.1.1).

<i>Categoría de mensaje</i>	<i>Indicador de prioridad</i>
mensajes de socorro	SS
mensajes de urgencia	DD
mensajes relativos a la seguridad de los vuelos	FF
mensajes meteorológicos	GG
mensajes relativos a la regularidad de los vuelos	GG
mensajes de los servicios de información aeronáutica	GG
mensajes de administración aeronáutica	KK
mensajes de servicio	<i>(lo que corresponda)</i>

1.2.2.2 El orden de prioridad para la transmisión de mensajes por el AFS debería ser el siguiente:

<i>Prioridad de transmisión</i>	<i>Indicador de prioridad</i>
1	SS
2	DD, FF
3	GG, KK

1.2.2.3 Cuando esté justificado por la necesidad de que se cursen especialmente, debería asignarse a los mensajes el indicador de prioridad DD, en lugar del indicador de prioridad normal.

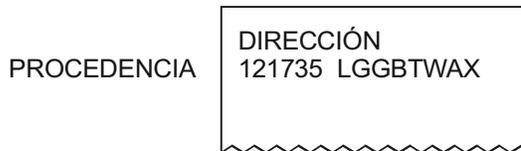
1.2.2.4 A los mensajes con derecho a un indicador de prioridad y cuyo remitente o destinatario sean autoridades ajenas al servicio de tránsito aéreo, debería asignárseles el indicador de prioridad más baja, si es que esta clasificación de prioridad inferior sirve para el fin deseado.

1.3 Forma de la procedencia

1.3.1 La procedencia no presenta muchas dificultades. Debe incluir la identidad del remitente (o más bien la del organismo) y la hora de depósito del mensaje para su transmisión. Para lo primero el “indicador de remitente” puede formarse de la misma manera que los indicadores de destinatario usando cuatro letras para definir el lugar, tres para indicar el organismo y, de ser necesario, una para definir la parte del organismo que originó el mensaje. Para lo segundo, se usa un grupo de fecha-hora de seis cifras, siendo las dos primeras cifras la fecha y las otras cuatro la hora y minutos UTC.

1.3.2 Primero se pone el grupo fecha-hora. Luego en la dirección se separa el último indicador de destinatario del

indicador de remitente en la procedencia, con lo cual se evita que en las estaciones de cinta arrancada se interprete este último como uno de los indicadores de destinatario. A fin de mejorar la claridad, se coloca un espacio entre el grupo fecha-hora y el indicador de remitente.



1.4 Forma del texto

1.4.1 En 1.2.1.2, se observó que debe usarse un designador de tres letras para identificar el organismo destinatario en un lugar dado. Un designador de tres letras proporciona combinaciones suficientes para abarcar la mayoría de los casos, pero no puede incluir todas las posibilidades de un organismo pequeño, de una aeronave (cuando se transmite a una estación aeroterrestre un mensaje destinado a una aeronave en vuelo) o de un organismo militar.

1.4.2 Por este motivo, se han asignado a los siguientes designadores de tres letras los significados que se indican:

YYY: Un organismo al cual no se ha asignado un designador de tres letras especial, pero que se indica en el texto.

YXY: Un servicio u organismo militar (marina, ejército, fuerza aérea, etc.) indicado en el texto.

ZZZ: Una aeronave en vuelo indicada en el texto.

En el indicador de remitente se usan los mismos designadores, con el mismo significado.

1.4.3 Cuando se usan “YYY” o “ZZZ”, y sólo en este caso:

- el nombre del organismo o la identidad de la aeronave debe aparecer al comienzo del texto;
- el orden de estas indicaciones deber ser el mismo que el de los indicadores de destinatario o del indicador del remitente, o de ambos;
- cuando haya más de una de estas indicaciones, la última debería ir seguida de la palabra “STOP”;
- cuando haya una o más indicaciones respecto a los indicadores de destinatario, más otra indicación respecto al

indicador del remitente, debe aparecer la palabra "FROM" antes de la indicación relativa al indicador del remitente.

1.4.4 Si el remitente de un mensaje desea incluir en el texto una referencia para sus propios fines, ésta debe ir inmediatamente después de la información descrita anteriormente — o al principio del texto, si no existe esa información.

**DIRECCIÓN
PROCEDENCIA**

Designación de los organismos, servicios y aeronaves, de ser necesario, seguida de la palabra "STOP", de ser necesario, seguida de la referencia del remitente, si es necesaria, y después el resto del texto.

1.4.5 Todo lo que vaya en el resto del texto depende principalmente de la decisión del remitente, pero es necesario aplicar tres reglas para que el servicio de comunicaciones cumpla adecuadamente con su cometido. Estas reglas son:

Regla 1

El texto debe redactarse en lenguaje claro o cifrado. El remitente se asegurará de que las abreviaturas y códigos utilizados sean familiares a la entidad de telecomunicaciones aeronáuticas que acepte el mensaje para su transmisión, así como al destinatario previsto, o de que se disponga del correspondiente descifrado para las abreviaturas y códigos empleados.

Regla 2

El texto debe ser lo más abreviado posible. El remitente debe evitar usar lenguaje claro cuando sean posibles las abreviaturas mediante un código apropiado (véase PANS-ABC, Doc 8400). No deben emplearse palabras y frases que no sean esenciales, tales como las expresiones de cortesía.

Regla 3

En ningún caso deberá el texto exceder de 1 800 caracteres. Si el remitente desea que se transmita por el AFS una comunicación que exceda de 1 800 caracteres, dicha comunicación deberá depositarse en forma de mensajes separados, el texto de cada uno de los cuales no debería exceder de 1 800 caracteres. Esto tiene por objeto evitar demoras al tráfico de prioridad superior.

1.5 Cómo se prepara un mensaje

Nota.— Lo siguiente se refiere a la preparación de un mensaje AFS convencional. Véase también el Capítulo 6, para la preparación de los mensajes del sistema de distribución predeterminada.

Etapa 1

Determinese la categoría de la prioridad y escríbase el indicador de prioridad de dos letras apropiado (véase el Anexo 10, Volumen II, 4.4.3.1.1).



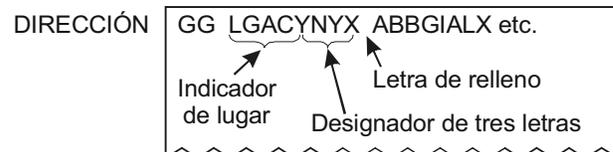
Etapa 2

Determinense los destinatarios, y en los documentos pertinentes de la OACI o en la memoria:

- Primero:* encuéntrase el indicador de lugar de cuatro letras correspondiente al lugar de que se trate;
- Segundo:* encuéntrase el designador de tres letras del organismo, si lo hay. Úsese "YYY", "YXY" o "ZZZ", según corresponda, si *no* lo hay;
- Tercero:* de ser necesario, encuéntrase el designador de una sola letra para la parte o departamento del organismo a quien vaya dirigido el mensaje.

Etapa 3

Escríbase el indicador de destinatario de ocho letras que se formuló para cada destinatario. Insértense después del indicador de prioridad, espaciándolos de este último y entre sí.



Etapa 4

Comiencese en la lista siguiente y escríbanse la fecha y la hora como un solo grupo. Luego hágase seguir esto de un indicador

de remitente integrado por el grupo de ocho letras que define a su organismo, o a su parte de este organismo.

DIRECCIÓN	GG LGACYNYX ABBGIALX etc.
PROCEDENCIA	121735 LGGBYNYX

Nota.— A veces, el servicio de comunicaciones puede exigir que usted o el propio servicio ponga en el mensaje el grupo de fecha-hora del momento en que usted se lo entrega. Esto en realidad es correcto, ya que debe definir la “hora de depósito” en el servicio de comunicaciones.

Etapa 5

Comiencese la línea insertando los nombres de todo organismo o servicio que no tenga un designador de tres letras, al cual vaya dirigido el mensaje, luego el nombre de su propio organismo si no hay designador de tres letras para el indicador de remitente. Síganse las reglas de 1.4.2 y 1.4.3 e insértense las palabras “FROM” y “STOP” cuando esto se prescriba.

DIRECCIÓN	GG LGACYNYX ABBGIALX etc.
PROCEDENCIA	121735 LGGBYNYX
TEXTO	XYZ12345 . . . resto del TEXTO

Nota.— Para el texto de NOTAM, véase el Capítulo 6, Apéndice A.

2. INFORMACIÓN DE GUÍA PARA QUIENES RECIBEN MENSAJES AFS

2.1 Generalidades

2.1.1 Por lo que se refiere al destinatario (a quien va dirigido el mensaje) o al que lo recibe, solamente ofrecen interés las partes del mensaje que fueron preparadas por el remitente, es decir:

- la dirección, para asegurarse de que el mensaje le va dirigido;
- la procedencia, a fin de saber quién lo envía y cuándo fue depositado para su transmisión;
- el texto.

2.1.2 Cuando se reciba a través de un canal Morse, el mensaje llegará a poder del destinatario tal como fue escrito por el remitente, debido al hecho de que las señales de funcionamiento y procedimiento utilizadas por las estaciones del AFS para la transmisión y encaminamiento de los mensajes, no son escritas por el operador en la copia final impresa del mensaje.

2.1.3 No ocurre lo mismo en el caso de los mensajes recibidos a través de un canal de teletipo. Como se explica en los párrafos siguientes, en la copia de página de los teletipos existen siempre algunas abreviaturas, palabras, etc. adicionales que, con pocas excepciones, no tienen interés alguno para el destinatario.

2.2 Cómo aparece la copia de página recibida

2.2.1 Aparte de algunas señales que no son tipos de impresión, o señales de cambio, las cuales no interesan al destinatario, por no aparecer normalmente en la copia de página, existen las siguientes partes adicionales que sí figuran en la copia de página, pero que tampoco tienen interés para el destinatario, debido al hecho de ser añadidas por el servicio de comunicaciones para sus propios fines (véase la Figura 6-C-2).

2.2.2 Cuando se recibe un mensaje por teletipo, su apariencia sería la del ejemplo en 1.5, Etapa 5 pero, como se explica habrá algunas partes adicionales, añadidas por el servicio de comunicaciones para sus propios fines, por ejemplo, podría aparecer como en la Figura 6-C-2.

2.2.3 En la Figura 6-C-2, el NNNN que aparece en la línea del encabezamiento es la señal de fin de mensaje del mensaje anterior y se dejó en la máquina cuando se arrancó dicho mensaje. Luego se imprimió en la misma línea el encabezamiento del mensaje NRA062. También se dejó en la máquina la señal de fin de mensaje del NRA062 y el encabezamiento del mensaje siguiente se imprimirá luego en la misma línea.

2.2.4 El servicio de comunicaciones a veces insertará algo al comienzo del texto, con el fin de llamar la atención hacia alguna cosa que haya ocurrido durante la transmisión. Si una vez que el mensaje ha sido transmitido en su totalidad, una estación detecta que el texto o la procedencia estaban mutilados o incompletos, se transmitirá un mensaje de servicio a todos los destinatarios interesados, con el siguiente texto, si se dispone de una copia del mensaje no mutilado en la estación:

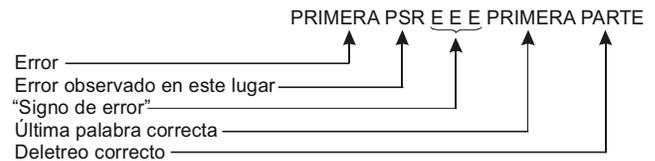
SVC CORRECCIÓN (la procedencia del mensaje incorrecto)
STOP (seguido del texto correcto).

2.2.5 El servicio de comunicaciones a veces insertará algo, inmediatamente después del fin del texto, con el fin de señalar alguna cosa que ha ocurrido durante la transmisión. Hay tres tipos de inserciones, que son los siguientes:

- a) Los grupos “QTA QTA”. Esto significa que se ha echado a perder el mensaje en alguna forma y que debe descartarse. Seguirá una copia correcta.
- b) El grupo “DUPE”. Esto significa que el servicio de comunicaciones ha estimado necesario transmitir un duplicado del mensaje, ya sea porque la copia original no se transmitió perfectamente o bien porque existen ciertas dudas acerca de su entrega. El destinatario debe verificar si ya se ha recibido el mensaje y si se han tomado medidas respecto a una copia previa, o si se han tomado medidas respecto a una copia que era incompleta o de algún modo imperfecta.
- c) La expresión “CHECK TEXTO NEW ENDING ADDED”, que aparece en forma “escalonada” con el fin de atraer la atención. Esto significa que alguna estación de retransmisión automática ha recibido el mensaje sin la apropiada señal de fin de mensaje y que se ha añadido una. El destinatario debe buscar un remanente de la señal de fin de mensaje (NNNN) original inmediatamente encima de la palabra “CHECK”. Si no aparece allí, es posible que se haya perdido completamente y que, con ello, se haya perdido

una parte del texto. El destinatario debe verificar entonces el texto y, si parece incompleto debe pedir una repetición al servicio de comunicaciones.

2.2.6 Los errores cometidos durante la transmisión del texto, en la operación de teletipo, son corregidos la mayoría de las veces por el operador de cinta, por lo que no aparecen en la copia de página recibida. Cuando esto no es posible, la corrección se efectúa poniendo el “signo de error” a continuación del error, volviendo a imprimir a continuación la última palabra (o grupo) correcta, continuando después con la preparación de la cinta. De esta manera:



2.2.7 Si fuera necesario confirmar una parte del texto, la confirmación aparecería en la copia de página de esta manera:

CFM seguido de la parte que se confirme.

2.2.8 De igual forma, si fuera necesario corregir un error en el texto que no se haya observado anteriormente, la corrección aparecería en la copia de página de esta manera:

COR seguido de la parte que se corrija.

Señales del teletipo		Componente de la parte del mensaje		Cuándo se emplea	
Antes de la dirección	Encabezamiento	ZCZC	Señal de comienzo de mensaje		siempre
		<i>Ejemplo:</i> NRA062	Identificación de transmisión compuesta de:	<i>(En el ejemplo)</i>	siempre
			Letra de terminal de transmisión Letra de terminal de recepción Letra de identificación del canal Número de orden en el canal (3 cifras)	N R A 062	
		<i>Ejemplo:</i> 271740	Indicación adicional de servicio (no más de 10 caracteres)	<i>(En el ejemplo)</i> La hora de transmisión del mensaje.	si es necesario
		VVV	Indicador de desviación		si es necesario
<i>Ejemplo:</i> GG LGACYNYX	Dirección abreviada		si es necesario		
Después del texto		NNNN	Señal de fin de mensaje		siempre

Figura 6-C-1. Ejemplo de copia de página

		El mensaje anterior fue arrancado aquí
Esto no interesa al destinatario	NNNNZCZC NRA062 271740 GG LGACYNYX	Encabezamiento Dirección abreviada
Parte preparada por el remitente y de interés para el destinatario	GG LGACYNYX ABBTIALX etc. 121735 LGGBYNYX COMIENZO DEL TEXTO FIN DEL TEXTO	Dirección Procedencia
		Aquí se arranca el mensaje
Esto no interesa al destinatario	NNNN	Señal de fin de mensaje

Figura 6-C-2. Ejemplo de un mensaje de teletipo

Capítulo 7

CIRCULARES DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA (AIC)

7.1 CONTENIDO

[Capítulo 7]

7.1.1 Se comprobará habitualmente que es necesario distribuir algunas clases de información aeronáutica, principalmente de índole administrativa que no reúnen condiciones para ser promulgadas en una AIP o NOTAM, tales como:

- a) un pronóstico a largo plazo respecto a cambios importantes de legislación, reglamentación, procedimientos o instalaciones;
- b) información de carácter puramente aclaratorio o de asesoramiento, que pueda afectar a la seguridad de los vuelos; y
- c) información o notificación de carácter aclaratorio o de asesoramiento, relativo a asuntos técnicos, legislativos o puramente administrativos.

7.1.2 En tales casos, en lugar de recargar el servicio AIP o NOTAM, debe distribuirse la información en una AIC que es un elemento de la documentación integrada de información aeronáutica. Los siguientes tipos de información son apropiados para la AIC:

- a) pronósticos de cambios importantes en los procedimientos, servicios e instalaciones destinados a la navegación aérea (p. ej., nueva configuración de sectores de control o plan de implantación de una red radar);
- b) pronósticos relativos a la implantación de nuevos sistemas de la navegación (VOR, DME, etc.);
- c) información de importancia deducida de la investigación de accidentes/incidentes de aviación que tenga relación con la seguridad de los vuelos;
- d) información sobre la reglamentación relativa a la protección de la aviación civil internacional contra actos de interferencia ilícita;
- e) consejos médicos de interés especial para los pilotos;
- f) advertencias a los pilotos con respecto a la necesidad de evitar peligros materiales;

- g) efecto de algunos fenómenos meteorológicos en las operaciones de las aeronaves;
- h) información sobre nuevos peligros que afectan a las técnicas de maniobrabilidad de la aeronave;
- i) reglamentos relacionados con el transporte aéreo de artículos restringidos;
- j) referencia a los requisitos impuestos por la legislación nacional, y publicación de la modificación de los mismos;
- k) disposiciones para el otorgamiento de licencias a las tripulaciones;
- l) formación profesional del personal de aviación;
- m) aplicación de requisitos relativos a la legislación nacional o exención de los mismos;
- n) asesoramiento con respecto al uso y mantenimiento de tipos específicos de equipo;
- o) existencia o proyecto de publicaciones nuevas o revisadas de cartas aeronáuticas;
- p) transporte a bordo de equipo de radio;
- q) información relativa a la atenuación del ruido;
- r) determinadas directivas de aeronavegabilidad;
- s) modificaciones en las series NOTAM o en su distribución, nuevas ediciones de la AIP o cambios importantes de contenido, cobertura o formato;
- t) información anticipada acerca del plan para la nieve (véase el Anexo 15, 7.1.1.2); y
- u) otra información de índole similar.

En la Figura 7-1 se presenta el formato de las AIC.

Información estacional que complementa un plan para la nieve

7.1.3 La información estacional que complementa al plan para la nieve publicado en la AIP debe expedirse en una AIC e incluir la siguiente información:

- a) lista de los aeródromos/helipuertos en los que se espera llevar a cabo la limpieza de la nieve durante el invierno siguiente:
 - 1) en todo el conjunto de pistas y calles de rodaje, o
 - 2) según un plan que abarque solamente una parte de este conjunto (longitud, anchura y número de las pistas, calles de rodaje y plataformas afectadas o partes de las mismas);
- b) información relativa a cualquier centro designado para coordinar la información sobre el estado de avance de las operaciones de limpieza y sobre el estado actual de las pistas, calles de rodaje y plataformas;
- c) división de los aeródromos/helipuertos en listas de distribución SNOWTAM, a fin de evitar una distribución excesiva de los NOTAM;
- d) indicación, cuando sea necesario, de los cambios de poca importancia introducidos en el plan permanente para la nieve;
- e) enumeración descriptiva del equipo para la limpieza de nieve; y
- f) enumeración de lo que se considere crítico como magnitud mínima de bancos de nieve que haya de notificarse en cada uno de los aeródromos/helipuertos en los que haya de iniciarse la notificación.

7.1.4 Esta AIC debe publicarse con una antelación no inferior a un mes respecto al principio normal de condiciones invernales. La información, o cualquier parte de la misma, que figura en los incisos a), b), d), e) y f) precedentes puede ser incluida, si así se desea, en un plan para limpieza de la nieve publicado en la AIP, Parte 3, Aeródromos (AD), subsección

AD 1.2.2. En la Figura 7-2 se presenta un modelo de una AIC estacional como complemento de un plan para limpieza de la nieve.

7.2 EXAMEN ANUAL Y LISTA DE VERIFICACIÓN

[7.2.1.2, 7.2.1.3, 7.2.2]

Deben numerarse consecutivamente las AIC en base al año civil. Puesto que la información en la AIC está frecuentemente en vigor por períodos prolongados y apenas requiere enmiendas, se comprobará habitualmente que la AIC puede, de ser necesaria, continuar por varios años sin ningún inconveniente. Sin embargo se aconseja un examen y una nueva expedición cada año. En todo caso, debe expedirse una lista de verificación de las AIC actualmente en vigor a título de nueva AIC (véase la Figura 7-1) por lo menos una vez al año. Además, si se expiden las AIC en más de una serie, cada serie debe estar identificada por una letra (A 2/02, B 4/02, etc.).

7.3 DISTRIBUCIÓN

[7.2.1.1, 7.2.1.4, 7.3]

7.3.1 El Estado originador selecciona las AIC a las que ha de darse distribución internacional. Por lo tanto las AIC seleccionadas deben recibir la misma distribución que la AIP, Enmiendas AIP y Suplementos AIP. Además, se recomienda encarecidamente que las AIC estén codificadas por colores según el tema, siempre que el número de las circulares vigentes sea tan elevado que justifique esta forma de identificación, p. ej.:

- a) blanca — administrativa;
- b) amarilla — ATC;
- c) rosada — seguridad técnica;
- d) malva — mapa de área peligrosa; y
- e) verde — mapas/cartas.

7.3.2 La distribución de las AIC a nivel nacional se deja al arbitrio del Estado originador de que se trate.

TEL: 0123 697 3464 FAX: 0123 697 3474 Télex: 99 1236 AFS: EADDYAYX Correo-e: AIS@donc.xx	REPÚBLICA DE DONLON DEPARTAMENTO DE AVIACIÓN CIVIL SERVICIO DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA P.O. BOX 744 DONLON CITY	AIC Serie A
		11/03 14 OCT

Nota.— El tamaño de la hoja debería ser de 21 × 27 centímetros (8 × 10½ pulgadas).

Figura 7-1. Formato de una circular de información aeronáutica

TEL: 0123 697 3464 FAX: 0123 697 3474 Télex: 99 1236 AFS: EADDYAYX Correo-e: AIS@donc.xx	REPÚBLICA DE DONLON DEPARTAMENTO DE AVIACIÓN CIVIL SERVICIO DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA P.O. BOX 744 DONLON CITY	AIC Serie A
		11/02 14 OCT
PLAN ESTACIONAL PARA LA NIEVE EN LA ESTACIÓN INVERNAL 2002/2003		
<ol style="list-style-type: none"> 1. Durante la estación invernal 2002/2003, se informará acerca de nieve, hielo y agua estancada en los pavimentos del aeródromo mediante el formato SNOWTAM para DONLON/Internacional, HOLMSTOCK/Landa y NIBORD/Nibord. 2. Se coordina la información relativa al estado de la limpieza y se expedirá SNOWTAM a cargo de la dependencia AIS en DONLON/Internacional y se remitirá a los siguientes aeródromos: (Lista de los aeródromos por su nombre y dirección AFTN.) 3. Se han incorporado las siguientes modificaciones al plan para la nieve: (Enumerar los cambios, de haberlos.) 4. Se utilizará el siguiente equipo de limpieza: DONLON/Internacional: 4 limpiadoras de nieve, 3 sopladoras de nieve; HOLMSTOCK/Landa: 3 limpiadoras de nieve, 3 sopladoras de nieve; NIBORD/Nibord: 2 limpiadoras de nieve, 2 sopladoras de nieve. 5. Durante la estación invernal, se realizará continuamente la limpieza de la nieve. 6. Se informará acerca de bancos de nieve crítica fuera de las pistas y calles de rodaje si la altura excede de 60 cm y están a una distancia lateral de 15 m medidos desde el borde de la hilera de luces de pista. 		

Nota.— El tamaño de la hoja debería ser de 21 × 27 centímetros (8 × 10½ pulgadas).

Figura 7-2. Modelo de una circular de información aeronáutica estacional que suplemente a un plan para la nieve

Capítulo 8

INFORMACIÓN PREVIA AL VUELO Y DESPUÉS DEL VUELO

8.1 SUMINISTRO DE SERVICIO DE INFORMACIÓN PREVIA AL VUELO

Requisito [8.1.1]

8.1.1 En el Anexo 15 se especifica que la información previa al vuelo debería estar disponible en todo aeródromo/helipuerto usado normalmente para operaciones aéreas internacionales. Entre estos se incluyen todos los aeródromos/helipuertos designados para uso regular del transporte aéreo comercial internacional que figuran en las listas de los planes regionales OACI pertinentes y todos los aeródromos/helipuertos que sean de alternativa para tales aeródromos/helipuertos regulares.

8.1.2 El objetivo primario de los siguientes textos de orientación es prestar asistencia a los Estados en cuanto a organizar su servicio de información previa al vuelo. Debe señalarse que requieren este servicio todos los explotadores y particularmente aquellos que no han introducido arreglos concretos para obtener tal información. Tal servicio debería también organizarse de forma que sea un suplemento de los arreglos vigentes cuando éstos no satisfagan plenamente los requisitos de los explotadores. Para determinar la amplitud del servicio que se proporcionará, los Estados deberían tomar nota de que la información siguiente está principalmente relacionada con el suministro de tal servicio en un entorno de medios manuales. Aquellos Estados que deseen proporcionar los servicios de información previa al vuelo por medios automatizados, deberían tomar en consideración la orientación que figura en el Capítulo 9 del presente manual.

Responsabilidad de la ejecución

8.1.3 El AIS administrado por el Estado, o por otro organismo designado por el Estado, tiene la responsabilidad de la ejecución del requisito precedente. Las dependencias AIS de aeródromo/helipuerto establecidas para este fin deberían estar organizadas y administradas en base a la cantidad y al tipo de

tránsito que normalmente se espera que haya de utilizar el aeródromo/helipuerto y en función de la longitud y número de las rutas aéreas que tienen su origen en el aeródromo/helipuerto. Tales dependencias deberían tener personal AIS competente, puesto que solamente puede proporcionar una exposición completa y responsable el personal que posea los conocimientos requeridos en esta esfera. Sin embargo, pudiera ser necesario delegar tal responsabilidad en una dependencia de los servicios de tránsito aéreo (ATS) o en otro servicio operacional en el aeródromo/helipuerto cuando por razón del tránsito mínimo se requiera que el personal desempeñe más de una tarea.

Facilitación de la autoexposición

8.1.4 El objetivo principal de una dependencia AIS de aeródromo/helipuerto es poner a disposición de los pilotos la información aeronáutica requerida para un vuelo. Frecuentemente, un piloto pudiera no tener tiempo suficiente para visitar la dependencia AIS y es, por consiguiente, importante que se presente esa información de forma que se facilite la autoexposición. Esto constituirá un método de ahorrar tiempo del piloto para obtener la información requerida. Para proporcionar este tipo de servicio, han de ser considerados los siguientes factores principales:

- a) la configuración de la sala de exposición;
- b) el formato de los boletines de información previa al vuelo (PIB o “boletines”);
- c) las presentaciones de pared; y
- d) el acceso a la información básica.

En el presente capítulo se analizan con detalle estos factores.

8.1.5 Además de proporcionar un servicio de autoexposición, de ser necesario, debería estar disponible durante las horas de operaciones del aeródromo/helipuerto un servicio de exposición oral.

8.2 UBICACIÓN DE UNA DEPENDENCIA AIS

8.2.1 Las dependencias AIS de aeródromo/helipuerto deberían estar situadas en las cercanías de otros servicios de vuelo del aeródromo/helipuerto y de las oficinas de operaciones de vuelo de las líneas aéreas para facilitar las funciones previas al vuelo de las tripulaciones de vuelo con la máxima eficiencia y sin que estén obligadas a recorrer innecesariamente grandes distancias. Sería ideal que todos esos servicios, a saber, la exposición sobre condiciones meteorológicas, el despacho de los vuelos y la recaudación de tasas y derechos (de haberlos), estén ubicados en un grupo de oficinas con aislamiento sonoro en la planta baja del edificio terminal, preferiblemente cerca de la plataforma.

8.2.2 Para reducir el tiempo en tierra, particularmente para los vuelos que continúen sin cambio de tripulación, debería preverse el acceso a los servicios de información previa al vuelo sin necesidad de someterse al despacho de aduanas ni a otras formalidades. Para facilidad de las tripulaciones que no estén familiarizadas con el aeródromo/helipuerto, debería colocarse en la entrada de la plataforma al edificio terminal un diagrama indicando la ubicación de la dependencia AIS de aeródromo/helipuerto.

8.2.3 Cuando el aeródromo/helipuerto sea el lugar de un centro de información de vuelo o de un centro de control de área, sería aconsejable emplazar la dependencia ATS y la dependencia AIS muy cerca una de otra (a condición de que se respeten los principios esbozados anteriormente).

8.3 CONFIGURACIÓN DE UNA DEPENDENCIA AIS

Generalidades

8.3.1 No hay ninguna configuración ideal para una dependencia AIS que pueda tener aplicación general. El espacio disponible, la extensión de la zona de cobertura y la demanda de los servicios de información previa al vuelo (que corresponden al tipo y volumen del tránsito que utiliza el aeródromo/helipuerto) serán factores determinantes. Sin embargo, se considera que algunos principios son de aplicación general, a saber:

- a) los textos de exposición relacionados con instalaciones importantes, planes ATS y avisos para la navegación deberían presentarse en mapas y cartas con la mayor amplitud posible;
- b) los elementos de la documentación integrada de información aeronáutica deberían estar fácilmente a

disposición para ser examinados en un mínimo tiempo de contacto con el personal de exposición;

- c) debería disponerse de espacio conveniente y de mesas de trabajo para el estudio de los textos de documentación y para el trazado y planificación de las operaciones de vuelo; y
- d) las presentaciones en pantalla y otras facilidades en la sala de exposición deberían organizarse, en la medida de lo posible, en un orden lógico de forma que el personal que utilice las facilidades pueda proseguir con un mínimo de tiempo y de esfuerzos. (Esto se facilitaría si la entrada y la salida están separadas).

Presentaciones en un tablero

8.3.2 Las presentaciones en un tablero deberían normalmente estar constituidas por lo siguiente, aunque la amplitud de la zona de cobertura, la disponibilidad de cartas y mapas convenientes y el espacio disponible en un tablero para colocar los letreros pueden exigir algunas variaciones:

- a) dos conjuntos de cartas o mapas de la zona de cobertura a escala pequeña (1:1 000 000 a 1:3 000 000) indicando:
 - 1) el sistema ATS, aeródromos/helipuertos y radioayudas para la navegación;
 - 2) áreas de sobrevuelo de la aeronave que sean peligrosas, restringidas o prohibidas;

Nota.— Las áreas que figuran en los boletines de avisos para la navegación deberían trazarse sobre hojas de vidrio o plástico transparente y superponerse a esta carta o mapa.

- b) una carta o mapa a escala de 1:500 000 o superior del Estado en el que está situado el aeródromo/helipuerto;

Nota.— En Estados de mayor extensión esto puede limitarse a la región de información de vuelo (FIR) en la que está situado el aeródromo/helipuerto y la FIR adyacente.

- c) una carta con el esbozo de la zona de cobertura a escala pequeña con un índice para la subdivisión de áreas o rutas utilizadas en la distribución de los textos de exposición. Esta carta debería indicar las FIR y los rubros que se mencionarían en un boletín de exposición;

- d) una carta o serie de cartas a gran escala de la zona de tránsito de aeródromo/helipuerto indicando áreas controladas, las ayudas para la aproximación y procedimientos de espera, aproximación y salida (la escala debería ser lo más grande posible);
- e) un plano de obstáculos de aeródromo;
- f) un plano a gran escala (aproximadamente 1:3 000) del área de movimientos del aeródromo/helipuerto y aproximaciones (tanto cuanto sea necesario para incluir todas las ayudas luminosas) indicando el emplazamiento de todos los servicios técnicos y las rutas normales para el rodaje que han de seguirse desde la plataforma hasta los puntos de despegue; y
- g) un diagrama a gran escala del área terminal indicando el emplazamiento de las diversas oficinas e instalaciones de interés para las tripulaciones de vuelo visitantes.

Actualización de las cartas

8.3.3 Debido a los cambios frecuentes del sistema ATS, la información acerca de la situación actual puede indicarse de forma óptima mediante el uso de cintas de colores, alfileres, marcadores, etc., superpuestos a una carta. Tal presentación pudiera enmendarse de un día para otro y es mucho más inteligible para las tripulaciones de vuelo.

Bandejas con boletines y enmiendas de boletines

8.3.4 Se comprobará en general que el modo más conveniente de guardar los boletines es colocarlos en bandejas. Cada bandeja debería marcarse claramente con una indicación del tipo de boletín (ruta, área, FIR, etc.). La bandeja debería ser lo suficientemente profunda para dar cabida por lo menos al número de boletines que se prevé sean necesarios en un período de 24 horas.

Acceso a documentos básicos

8.3.5 Deberían guardarse los documentos básicos (tales como AIP actualizada, Suplementos AIP, AIC y documentos OACI), de tal modo que se facilite su acceso para aquellos que deseen consultarlos. Sea cual fuere el sistema de presentación que opte por adoptar una dependencia para su biblioteca de referencia, debería ser tal que cualquier usuario lo reconozca inmediatamente y, por consiguiente, ayude a fomentar la autoexposición.

Venta de cartas aeronáuticas

8.3.6 En cada dependencia AIS de aeródromo/helipuerto pudieran introducirse arreglos, en la medida de lo posible, para que estén disponibles para la venta las cartas aeronáuticas apropiadas. Debe reducirse al mínimo la cantidad de las cartas que estén a mano, en consonancia con la demanda posible, a fin de evitar, en la medida de lo posible, el efecto de obsolescencia.

8.4 ZONA DE COBERTURA [8.1.1, 8.1.2]

Cobertura geográfica

8.4.1 Para cada dependencia AIS de aeródromo/helipuerto, debe determinarse el área geográfica o las rutas aéreas respecto a las cuales se dispone de información aeronáutica y ésta debe examinarse periódicamente cuando haya cambios o se prevean en la configuración del tránsito aéreo.

8.4.2 La zona de cobertura debe ser suficiente para atender por lo menos a los requisitos en la primera etapa de ruta, no solamente de los transportistas nacionales de un Estado sino también de aquellos de las líneas aéreas extranjeras que realizan operaciones hacia o a través de su territorio. Esta cobertura debe satisfacer los requisitos día tras día, con rapidez y precisión, al mismo tiempo que se deja un margen suficiente para responder a nuevos requisitos sin una tensión indebida. Además, debe tenerse en cuenta la posibilidad de que haya vuelos chárter que se dirijan hacia lugares apartados de la configuración ordinaria del tráfico. La zona de cobertura respecto a la cual debe guardarse información y datos puede deducirse mediante un estudio de los requisitos de los usuarios en cada uno de los aeródromos/helipuertos, dentro de un Estado, utilizados para operaciones aéreas internacionales. En la Figura 8-1 se reproduce un ejemplo de un formulario para zona de cobertura de la información, que incluye notas explicativas sobre la información y datos requeridos bajo los títulos de las columnas.

8.4.3 En general, la zona de cobertura debería limitarse a la FIR dentro de la cual está situado el aeródromo/helipuerto, a las FIR adyacentes a la misma y a todas las etapas de ruta aérea (es decir, una ruta o un tramo de ruta por la que se vuela sin aterrizaje intermedio) que tengan su origen en el aeródromo/helipuerto y que se prolonguen más allá de las FIR mencionadas.

Anticipación de los requisitos de tránsito

8.4.4 Se determina fácilmente la configuración actual del tránsito a partir de los explotadores, mientras que pueden

vislumbrarse indicaciones útiles de las tendencias futuras a partir de un estudio cuidadoso de los informes de reuniones regionales de navegación aérea, acuerdos bilaterales y declaraciones de los explotadores. La finalidad debería ser la de anticipar los requisitos del tránsito en lugar de que éstos tomen la delantera.

Profundidad de la información

8.4.5 Habiendo determinado el área geográfica de cobertura, es seguidamente necesario tener en cuenta la profundidad de la información requerida dentro de esa área. Las zonas inmediatamente adyacentes serán las más utilizadas por el tránsito de corta distancia, sean vuelos comerciales o privados. Para estas zonas será necesario solicitar la máxima cantidad de información relacionada con el Estado en su totalidad y en particular con cada aeródromo/helipuerto disponible para ser utilizado por el tránsito internacional. Aunque frecuentemente puede ser necesario solicitar información similar respecto a aeródromos/helipuertos que aunque no designados como aeropuertos de entrada, podrían ser utilizados por aeronaves chárter o privadas que han sido sometidas al despacho de aduanas en otro lugar. Por lo tanto, al determinar la amplitud con la que han de proporcionarse los servicios de información previa al vuelo, los Estados deberían asegurarse de que se satisfacen plenamente los requisitos para la “exposición relativa al primer sector” (de punto de salida a punto del primer aterrizaje previsto).

Análisis

8.4.6 Es esencial realizar un análisis atento del tránsito procedente de cada aeródromo/helipuerto. Esto puede completarse mediante un enlace estrecho con los representantes de los explotadores que utilizan el aeródromo/helipuerto. Por estos medios, cualesquiera modificaciones de los planes de ruta de cualquier explotador serán conocidos por la dependencia AIS y será seguidamente posible organizar cualquier ajuste, suministro o información adicional que exijan tales cambios. Cuando el Estado sea de suficiente magnitud para requerir que haya dependencias AIS en dos o más aeródromos/helipuertos dentro de su territorio, la información que se mantiene en cada dependencia debería concebirse para satisfacer las necesidades del tránsito que normalmente procede de tal aeródromo/helipuerto.

8.4.7 El uso de aeronaves de gran autonomía de vuelo frecuentemente dicta la necesidad de información mucho más allá de la que normalmente se dispondría y, por consiguiente, el AIS debería asegurarse de que la exposición cubre tramos de ruta que van mucho más allá del primer punto de aterrizaje (es decir, destino final) y que se dispone fácilmente de la información y datos requeridos.

8.5 INFORMACIÓN DETALLADA QUE HA DE MANTENERSE RESPECTO A CADA ZONA DE COBERTURA

[3.1, 8.1.2]

8.5.1 Ha de establecerse cuáles son los documentos de información aeronáutica de los que disponga una dependencia AIS de aeródromo/helipuerto para fines de planificación previa al vuelo en base a la zona de cobertura de la dependencia, según lo explicado en 8.4. Entre la documentación suministrada deben incluirse los elementos pertinentes de la documentación integrada de información aeronáutica. En los casos en que se disponga de una biblioteca completa de información aeronáutica en un lugar central y existan comunicaciones directas entre ese lugar y la dependencia AIS de aeródromo/helipuerto, tales textos pueden limitarse a las publicaciones nacionales y, de ser posible, a las de los Estados inmediatamente adyacentes. A continuación, se presenta una lista, a título de orientación o guía, de los tipos de información que deberían fácilmente estar disponibles para cada zona de cobertura:

- a) rutas aéreas;
- b) reglamentación relativa a entrada y tránsito de aeronaves civiles en vuelos internacionales;
- c) aeródromos/helipuertos disponibles para la aviación internacional;
- d) ayudas para la navegación aérea e instalaciones móviles de comunicaciones;
- e) instalaciones meteorológicas;
- f) reglamento del aire y procedimientos ATS;
- g) espacio aéreo controlado y restringido;
- h) peligros para la navegación aérea;
- i) instalaciones de búsqueda y salvamento;
- j) información sobre supervivencia;
- k) mapas y cartas apropiados;
- l) una recopilación de los NOTAM vigentes y otra información de carácter urgente que no figure en los NOTAM sobre condiciones de aeródromo/helipuerto, incluida la situación de servicio o funcionamiento de las ayudas visuales de superficie, ayudas no visuales y el área de maniobra; p. ej.:
 - 1) trabajos de construcción o de mantenimiento en el área de maniobras o contiguos a la misma;

- 2) partes desiguales del área de maniobras, tanto si están señaladas como si no, p. ej., las partes con baches en la superficie de las pistas y calles de rodaje;
- 3) presencia y profundidad de nieve, hielo o agua en las pistas y calles de rodaje; incluyendo su efecto en el frenado;
- 4) la nieve acumulada en las pistas o en las calles de rodaje, o adyacente a las mismas;
- 5) las aeronaves estacionadas u otros objetos en las calles de rodaje o junto a las mismas;
- 6) presencia de otros peligros de carácter temporal;
- 7) la presencia de aves que puedan ser un peligro para las operaciones de una aeronave;
- 8) la avería o el funcionamiento irregular de una parte o de todo el sistema de iluminación del aeródromo/ helipuerto, incluyendo las luces de aproximación, de umbral, de pista, de calle de rodaje, de obstáculos, del área de maniobras y la fuente de energía eléctrica del aeródromo/ helipuerto;
- 9) las averías, el funcionamiento irregular y las variaciones en el estado operacional del ILS (incluidas las radiobalizas), así como de los siguientes elementos, MLS, GNSS básico, SBAS, GBAS, SRE, PAR, DME, SSR, VOR, NDB, canales VHF del servicio móvil aeronáutico, sistema de observación RVR, y fuente secundaria de energía eléctrica;
- 10) el desarrollo en curso de operaciones de misiones humanitarias de socorro, tales como las emprendidas bajo los auspicios de las Naciones Unidas, junto con cualesquiera procedimientos o limitaciones que se apliquen al respecto.

8.5.2 Las tripulaciones de vuelo deben disponer en forma de PIB en lenguaje claro de la recapitulación de los NOTAM vigentes y de otra información de carácter urgente.

8.5.3 Toda la información precedente debería ser parte de los diversos elementos de la documentación integrada de información aeronáutica, a condición de que estos documentos estén disponibles para todos los Estados en la zona de cobertura. Si no se dispone de tal información, el AIS debería adoptar medidas para obtener información adecuada, de preferencia por conducto de la autoridad aeronáutica del Estado de que se trate o, de ser necesario, de otras fuentes tales como líneas aéreas comerciales, organizaciones de servicios a

las líneas aéreas y servicios militares. Debe verificarse la información procedente de otras fuentes, de ser posible, antes de distribuirla y si no se hubiera verificado, este hecho debe indicarse claramente cuando se distribuye la información.

8.5.4 Deberían clasificarse los NOTAM y presentarse sistemáticamente y de una forma que facilite su selección para publicación en los PIB.

8.5.5 Deberían seleccionarse los documentos de la OACI a partir de la lista del Capítulo 3 que satisfagan las necesidades locales de textos de referencia.

8.5.6 Debería disponerse, para fines de referencia, de las siguientes cartas aeronáuticas seleccionadas de la lista que satisfagan los requisitos locales, (las cartas para presentación en un tablero se consideran en relación con 8.3.2):

- a) cartas aeronáuticas mundiales OACI 1:1 000 000 o cartas aeronáuticas a escala similar para zonas en las que no se disponga de cartas OACI;
- b) series disponibles de cartas a escala mayor que 1:1 000 000, p. ej., a escala 1:500 000 y a escala 1:250 000;
- c) cartas para planificación a escala pequeña, preferiblemente cubriendo toda la zona de cobertura en una o dos hojas;
- d) una o más series de las cartas de posición a escala 1:2 000 000 o a menor escala;
- e) cualesquiera cartas disponibles para uso con ayudas electrónicas para la navegación;
- f) cartas de aproximación y planos de aeródromo/ helipuerto para todos los aeródromos/helipuertos utilizados normalmente en operaciones internacionales; y
- g) cartas de ruta.

Nota.— Las cartas mencionadas en f) y g) están normalmente incluidas en las publicaciones de información aeronáutica.

8.6 EXPOSICIÓN ORAL

La exposición oral debería ajustarse a los requisitos del piloto en función de su familiaridad con la ruta. El oficial encargado de la exposición pudiera utilizar una lista de verificación para asegurarse de que la exposición es tan completa como sea necesario; el hecho de que la exposición sea completa no debería depender de la buena memoria de ese oficial. Los rubros por incluir en tal lista de verificación serán

distintos según la situación local. Una lista de rubros puede basarse en lo indicado en la Figura 8-2. Si hay cualquier motivo de duda respecto a la información publicada, p. ej., sobre aeródromos/helipuertos o instalaciones de aeródromo/helipuerto, el oficial encargado de la exposición no debería dudar en comunicarse por teléfono con la autoridad competente para obtener la información más reciente. Para facilitar las medidas SAR, el oficial encargado de la exposición debe asegurarse de que se sabe el lugar exacto para los aterrizajes previstos del vuelo que está siendo objeto de exposición, particularmente en el caso de pequeñas aeronaves que no están equipadas con equipo de radio en ambos sentidos. Cuando no sea práctico obtener información para toda la ruta del vuelo prevista, o cuando sea más expedito que la información relativa a parte de la ruta sea proporcionada por otra dependencia o por conducto de ésta, el oficial encargado de la exposición debe asegurarse de que el piloto sabe dónde obtener la información para el siguiente tramo de ruta. Pudiera ser necesario, en casos excepcionales, complementar los boletines normales y la exposición oral con otros textos por escrito, especialmente preparados para un piloto que no esté familiarizado por completo con la ruta por la que ha de volar.

8.7 AUTOEXPOSICIÓN

Boletines de información previa al vuelo

8.7.1 El suministro de boletines diarios es de importancia primaria en un servicio de autoexposición. Los boletines impresos en lenguaje claro que hayan sido manualmente preparados para ser retirados por los pilotos, incluyen información vigente sobre la situación de instalaciones y servicios. Además, debería disponerse en forma de hojas sueltas de las enmiendas de la información presentada en los boletines o de PIB actualizados.

Ámbito de los boletines

8.7.2 Los boletines pueden ser sencillamente una lista de los NOTAM vigentes que cubren rutas o zonas determinadas o, a discreción del Estado, pueden ser de forma más compleja. En 8.7.8 figura una lista de los tipos de boletines de los que puede disponerse.

Tratamiento

8.7.3 Deberían prepararse boletines para áreas importantes de tráfico o rutas aéreas, dependiendo la opción de estas áreas o rutas aéreas de las necesidades de los principales usuarios y del grado con que sea posible proporcionar un servicio especializado. Por ejemplo, puede tratarse de modo

colectivo un grupo de rutas que se extienda en la misma dirección general. Para facilitar el uso de los boletines, puede subdividirse la información de cada área o ruta en las dos siguientes categorías y ser publicada como boletines por separado:

- a) avisos para la navegación, es decir, activación de áreas sobre las cuales el vuelo de aeronaves sea peligroso o restringido (denominados “NAV WARNINGS” — modelo de formato en la Figura 8-3); y
- b) información distinta a avisos para la navegación, es decir, informes ordinarios de situación de servicio, cambios de los procedimientos, etc. (denominados “GENERAL” — modelo de formato en la Figura 8-4).

Presentación en pantalla de avisos para la navegación

8.7.4 Según lo mencionado en 8.3.2 a) 2), la presentación en un tablero debería incluir un cuadro de los avisos para la navegación que aparecen en los boletines diarios de avisos para la navegación. Un mapa a escala de 1:1 000 000 se adapta a este fin, pero la escala real seleccionada dependerá de la zona de cobertura de los boletines y del espacio disponible en el tablero. Si no hay suficiente espacio en el tablero, debe prestarse atención al uso de un tablero móvil. La zona de cobertura de los boletines debe subdividirse en áreas (p. ej., FIR o Estado) y debería asignarse una letra a cada área. Esta letra debería asignarse a todos los avisos para la navegación en esa área. Además, debería asignarse un número a cada aviso para la navegación. Por lo tanto, todos los avisos para la navegación en un área particular tendrán la misma letra de identificación y cada uno un número por separado. Esa referencia figuraría en el lado izquierdo del boletín y, como medio de identificación en el mapa en el que se han trazado los avisos (véase la Figura 8-5). Para facilitar aún más el servicio de autoexposición, y como medio de ahorrar tiempo a aquellos que utilizan el servicio, la referencia en el mapa de avisos para la navegación que tienen un límite superior en exceso del nivel o altitud de vuelo especificados, puede subrayarse de color rojo. Esto ayudará a los usuarios a identificar fácilmente los avisos para la navegación que pudieran afectar a su vuelo. Un aviso conveniente tendría que ser presentado en el tablero o adyacente al mapa indicándose el significado del subrayado rojo.

Entradas

8.7.5 En las entradas del boletín relacionadas con las condiciones de servicio de instalaciones debería indicarse claramente lo siguiente:

- a) el lugar de la instalación incluido, de ser conveniente, la ciudad y el aeródromo/helipuerto a los que presta servicio la instalación junto con el indicador de lugar de cuatro letras de estar disponible; y
- b) la información por transmitir en lenguaje claro, incluidas, de ser apropiado, abreviaturas OACI.

Producción central de boletines

8.7.6 Cuando las dependencias AIS de aeródromo/helipuerto tengan zonas de cobertura o etapas de ruta superpuestas, la producción central de boletines constituye el método más eficiente para proporcionar PIB. Para este fin, debe disponerse de comunicaciones aéreas o terrestres suficientemente rápidas y fiables (electrónicas) para la distribución de boletines. La dependencia AIS local tendrá que actualizar el boletín, siempre que sea necesario, con la información más reciente. Por lo tanto, debería indicarse en cada boletín la fecha y hora de expedición. El uso de procesos automatizados se adapta idealmente a la producción central de boletines, puesto que el contenido de la información cambia continuamente; las comunicaciones por línea directa son naturalmente esenciales para fines de distribución. Este método de producir PIB puede dar lugar a ahorros considerables en los requisitos de personal y mejorar la uniformidad y la fiabilidad operacional consiguientes de la información publicada. Se indican con más detalle las ventajas de tal sistema en el Capítulo 9.

Tipos de boletines

8.7.7 Hay dos categorías amplias de boletines, los de tipo de “área” y los de tipo de “ruta”, así como una diversidad de subdivisiones en cada una de estas. El conjunto común de calificadores NOTAM según lo explicado en las instrucciones para llenar el formato NOTAM (véase el Capítulo 6, Apéndice A), permite que el sistema proporcione esta gama de boletines. De lo precedente puede observarse que los NOTAM son la fuente principal de información que afecta al contenido de los PIB y los datos pueden estructurarse para satisfacer las necesidades de cualesquiera usuarios, en base a determinados requisitos operacionales.

8.7.8 Dependiendo de los requisitos de los usuarios, debería disponerse de PIB en forma de:

- a) boletines de tipo de área;
 - b) boletines de tipo de ruta;
 - c) boletines de tipo de aeródromo;
 - d) notificación inmediata automática de rubros que sean de importancia urgente para las operaciones; y
 - e) boletines administrativos.
- 8.7.9 Deberían proporcionarse los boletines utilizándose un formato normalizado y presentándose en secuencia la información. Estos formatos normalizados se presentan en las Figuras 8-6 a 8-8. En los PIB debería solamente incluirse información de importancia para las operaciones que sea distinta de la publicada en la AIP, y debería adaptarse para satisfacer las necesidades operacionales y administrativas de los usuarios.

Boletines de tipo de área (FIR, grupos de FIR o Estados)

8.7.10 Puede disponerse de los siguientes boletines de tipo de área a partir de un sistema automatizado:

- a) toda la información PIB;
- b) información PIB para vuelos IFR;
- c) información PIB para vuelos VFR;
- d) información OPSIG;
- e) información sobre NOTIFICACIÓN INMEDIATA;
- f) solamente información en ruta (IFR, VFR, OPSIG, NOTIFICACIÓN INMEDIATA, espacio aéreo INFERIOR/SUPERIOR);
- g) determinadas listas por indicadores de lugar de aeródromo; y
- h) cualquier combinación de lo precedente.

Boletines de tipo de ruta

8.7.11 Los siguientes boletines de tipo de ruta pueden incluir el mismo tipo de información que los boletines de tipo de área en la forma de:

- a) *Específico para rutas en la FIR*: es decir, que proporcionan información relativa a la FIR por la que se pasa y a los aeródromos/helipuertos concretos de salida, destino y alternativa; y
- b) *Específico para rutas de trayecto estrecho*: es decir, proporcionando solamente información para un área determinada mediante una franja definida geográficamente en torno a la ruta con aeródromos/helipuertos de salida, destino y alternativa.

8.7.12 Una ventaja de los boletines específicos para rutas en la FIR es que pueden también incluir información para el vuelo de retorno que no siempre sigue el mismo encaminamiento que a la salida. Además, cuando hay una opción entre dos o más encaminamientos entre un par de ciudades, para los cuales un boletín para trayecto estrecho podrá ser inadecuado, sería preferible un boletín basado en la FIR. Podría existir el requisito, además de lo precedente, de suministrar una forma perfeccionada de recuperación de datos que requiera la introducción de una referencia geográfica. Esta forma de recuperación de datos puede proporcionar boletines específicos para rutas de trayecto estrecho que pueden ser necesarios para operaciones RNAV y para adaptarse a un nivel más elevado de automatización en el marco de determinados servicios de navegación aérea y sistemas de usuarios.

Boletines de tipo de aeródromo

8.7.13 Esencialmente, en los boletines de tipo de aeródromo debería incluirse información sobre determinados aeródromos/helipuertos según se juzgue necesario. Dependiendo de los requisitos de los usuarios, en tales boletines pudieran incluirse datos sobre aeródromos/helipuertos dentro de una o más FIR, para sectores especificados, o para aeródromos/helipuertos de destino y de alternativa solamente. Estos requisitos deberían establecerse por acuerdo entre la autoridad AIS y los explotadores de que se trate.

Notificación automática inmediata de rubros de importancia urgente para las operaciones

8.7.14 Los rubros de importancia urgente para las operaciones, que se enumeran por separado en los criterios de selección de NOTAM (véase el Capítulo 6, Apéndice B), deben señalarse a la atención de los explotadores de que se trate, incluso después de la etapa de exposición previa al vuelo.

Boletines administrativos

8.7.15 Deben proporcionarse los siguientes boletines administrativos:

- a) listas de verificación de todos los NOTAM vigentes desglosados por Estado/FIR/aeródromo/helipuerto; y
- b) todos los datos de entrada en los NOTAM después de un grupo especificado de fecha-hora. (Este procedimiento facilita en gran manera las sesiones de exposición).

Actualización de boletines

8.7.16 La actualización de los PIB debería estar cubierta por:

- a) los productos del sistema indicados en 8.7.14 u 8.7.15;
 - o
- b) una solicitud de un nuevo boletín.

8.7.17 Los tipos de boletines anteriormente mencionados harían que quedara anticuado el requisito de determinados boletines de actualización, que se ha comprobado requieren procedimientos complejos de referencia temporal.

Boletines por correo

8.7.18 Se prevé que en el futuro previsible, será todavía necesario tener un boletín de tipo de área muy completo que incluya información desde un determinado grupo de fecha-hora, proyectada para más adelante, hasta otro grupo de fecha-hora, que habrá de ser distribuido a pequeños aeródromos/helipuertos por correo. Por consiguiente, las autoridades AIS deberían asegurarse de que se acelera el envío de esos datos con una demora mínima.

Formato de los boletines

8.7.19 Los productos de los boletines deben tener las siguientes características:

- a) texto NOTAM con significados/fraseología abreviada uniforme asignada al código NOTAM OACI con el complemento de abreviaturas OACI, indicadores, identificadores, designadores, distintivos de llamada, frecuencias, cifras y lenguaje claro; y
- b) número de NOTAM a la derecha del texto.

8.7.20 Deben prepararse los boletines en el siguiente orden:

- a) un título (identidad de la organización, área cubierta y quien lo preparó);
- b) información en ruta;
- c) información de aeródromo/helipuerto; y
- d) avisos para la navegación.

8.7.21 Dentro de cada inciso de b) a d) precedentes, debería presentarse la información en el orden de las subsecciones de la AIP. Estas pueden también ser utilizadas

como subtítulos, si así se desea, pero no es esencial puesto que el tema debería ser claro a partir de la casilla E) de los NOTAM (véase el Capítulo 6).

8.8 INFORMACIÓN DESPUÉS DEL VUELO

[8.3]

Finalidad de la información después del vuelo

8.8.1 La finalidad de la información después del vuelo es asegurarse de que los defectos de las instalaciones esenciales para la seguridad de las operaciones de vuelo, y la presencia de aves en o alrededor del aeropuerto que constituyan un peligro posible para las operaciones de las aeronaves, que sean observadas por el piloto durante el vuelo, se notifican sin demora a la autoridad responsable de tales instalaciones. El Anexo 6, Parte I, Capítulo 4, 4.1.2 y Parte III, Sección II, Capítulo 2, 2.1.2 asigna al explotador la responsabilidad de notificar cualquier defecto. El Anexo 15, 8.3 exige que los Estados se cercioren de que se han adoptado medidas para que en los aeródromos/helipuertos se reciba esta información y para ponerla a disposición del AIS “para distribuirla según lo requieran las circunstancias”. Esta es la base por la que se rige la recopilación y distribución de la información después del vuelo y debería influir en la preparación de un formato para la recopilación de tal información.

8.8.2 Además, el Anexo 15, 8.3.2 requiere que los Estados se cercioren de que se han adoptado medidas para que

en los aeródromos/helipuertos se reciba información relativa a la presencia de aves que observen las tripulaciones de las aeronaves y para cerciorarse de que el AIS dispone de tal información para distribuirla según lo requieran las circunstancias.

Recopilación de información después del vuelo

8.8.3 En la mayoría de los casos, el piloto notifica por la frecuencia ATS apropiada los defectos de una instalación o la presencia de aves, y esta información debe ser transmitida a la autoridad responsable y al AIS para que se adopten las medidas necesarias.

8.8.4 Después del aterrizaje, el piloto que desee confirmar por escrito cualesquiera de sus observaciones, o que desee presentar un informe inicial, debe hacerlo así en la dependencia AIS de aeródromo/helipuerto, en la que debería disponerse de un formulario de notificación después del vuelo. En la Figura 8-9 se presenta un modelo de formulario para notificación después del vuelo. En el PIB podría también disponerse de un espacio para facilitar la notificación de tales datos por escrito en el aeródromo/helipuerto de destino.

8.8.5 Podrían distribuirse además ejemplares del formulario de notificación después del vuelo a las oficinas de los explotadores de las líneas aéreas en el aeródromo/helipuerto para facilitar la presentación por parte del piloto de informes posteriores al vuelo. Luego, el informe debe ponerse a disposición del AIS sin demora.

NOMBRE DE LA DEPENDENCIA AIS DE AERÓDROMO/HELIPUERTO

Explotador	Destino	Aeródromos de alternativa	Rutas ATS	FIR	NOF	Frecuencia	Horas de salida	Observaciones

Notas explicativas sobre la información que debe consignarse en cada columna

1. *Explotador.* Todos los explotadores que utilicen o se propongan utilizar el aeródromo/helipuerto en que está situada la dependencia AIS de aeródromo/helipuerto.
2. *Destino.* Aeródromo en que se prevé hacer el primer aterrizaje en la etapa de ruta que se inicia en el aeródromo en que está situada la dependencia AIS de aeródromo/helipuerto.
3. *Aeródromos de alternativa.* Los aeródromos/helipuertos de alternativa especificados por el explotador, para el punto de destino indicado en la columna precedente.
4. *Rutas ATS.* Las rutas correspondientes del servicio de tránsito aéreo (ATS) que especifique el explotador para volar al lugar de destino y al de alternativa.
5. *FIR.* Las regiones de información de vuelo a través de las cuales se proyecta realizar el vuelo hacia el punto de destino y hacia los aeródromos de alternativa, y las FIR adyacentes que contienen información de importancia para el vuelo.
6. *NOF.* Las oficinas NOTAM internacionales encargadas de proporcionar información aeronáutica en las FIR especificadas en la columna precedente.
7. *Frecuencia.* El número de vuelos, especificado por día o por semana, en la etapa de ruta aérea de que se trate.

Nota.— Esta información determinará las necesidades en cuanto a reproducción de los boletines de información previa al vuelo.

8. *Horas de salida.* Las horas de salida previstas en la etapa de ruta aérea en cuestión.

Nota.— Esta información determinará la mejor hora para emitir los boletines de información previa al vuelo.

9. *Observaciones.* Toda información suplementaria relativa a la etapa de ruta aérea de que se trate; p. ej., información previa al vuelo necesaria únicamente para el espacio aéreo inferior.

Figura 8-1. Formulario para zona de cobertura de la información

1. *Reglamentos y procedimientos*
 - a) Publicaciones básicas y enmiendas y suplementos recientes
 - b) Procedimientos aplicables al espacio aéreo que ha de utilizarse
 - c) Procedimientos ATS
 - d) Reglaje del altímetro
2. *Información meteorológica*
 - a) Disponibilidad de instalaciones y servicios MET, pronósticos e informes meteorológicos
 - b) Suministro de la información meteorológica pertinente disponible, cuando no haya ninguna oficina meteorológica en el aeródromo/helipuerto, incluyendo la información meteorológica notificada por las aeronaves en ruta
3. *Información de ruta y de destino*
 - a) Sugerencias referentes a las rutas disponibles
 - b) Derrotas, distancias, topografía general y características del terreno, e información necesaria para mantener niveles de seguridad en ruta
 - c) Disponibilidad de aeródromos/helipuertos e instalaciones y servicios de aeródromos/helipuertos e información sobre condiciones de servicio
 - d) Disponibilidad de ayudas para la navegación e información sobre condiciones de servicio
 - e) Procedimientos y medios SAR y funciones de la organización SAR
4. *Instalaciones y procedimientos de comunicaciones*
 - a) Disponibilidad de instalaciones de comunicaciones aeroterrestres e información sobre condiciones de servicio
 - b) Procedimientos
 - c) Radiofrecuencias y horas de funcionamiento
 - d) Servicios de comunicaciones a disposición de las aeronaves que no disponen de radio, para enviar los informes referentes a sus movimientos
5. *Peligros para la navegación aérea*
6. *Cualquier otra información esencial* (incluyendo la que soliciten los pilotos, que aun no estando disponible localmente pueda obtenerse de las fuentes apropiadas)

Figura 8-2. Lista de verificación para exposición

Boletín de información previa al vuelo AVISOS PARA LA NAVEGACIÓN	SERVICIO DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA		Fecha y hora de expedición 22/8/03 1200 UTC	Cobertura de ruta o área ATLÁNTICO SEPTENTRIONAL
FIR/UIR Ref.	<u>Período</u> Hora (UTC)	Área e índole de la actividad	<u>Límite superior</u> <u>Límite inferior</u>	
SHANNON FIR				
A2	<u>28/8/03</u> 0945-1015	10 km radio de 532800N 0105600W. Demolición de explosivos.	<u>2 000 M MSL</u> GND	
SHANNON OCEANIC FIR				
A5	<u>23/8/03</u> 0700-1600	Sector: 573000N 0111500W GEO BRG 200° y 280°, distancia 45 km. Tiro a blanco remolcado.	<u>4 500 M MSL</u> SFC	
A7	<u>21-25/8/03</u> 0800-2200	Área: 503600N 0114200W 502000N 0115300W 503300N 0125200W 505000N 0124500W 503600N 0114200W Reabastecimiento en vuelo.	<u>FL 180</u> FL 120	
GANDER FIR				
C1	<u>22/8/03</u> 0300-1200	20 km radio de 473000N 0533000W. Tiro de aire a aire.	<u>500 M MSL</u> SFC	

Figura 8-3. Modelo de boletín de información previa al vuelo — avisos para la navegación

Boletín de información previa al vuelo	SERVICIO DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA		Fecha y hora de expedición 4/11/03 1200 UTC	Cobertura de ruta o área ATLÁNTICO SEPTENTRIONAL
Lugar	Instalación	Información		
LONDON FIR	LONDON/Heathrow EGLL	RWY 05/23	Cerrada para mantenimiento 2100 – 0500 noches del 7, 8 y 9 nov.	
REYKJAVIK FIR	KEFLAVIK/Keflavik BIFK	ILS	AVBL para RWY 12 solamente.	
SONDRESTROM FIR	PRINS CHRISTIANS SUND BGPC	HF/RTF	FREQ. 2868, 2945 y 2987 kHz fuera de servicio.	
GANDER FIR	GANDER CYQX	VOR	112,7 MHz Voice fuera de servicio.	

Figura 8-4. Modelo de boletín de información previa al vuelo — información distinta a avisos para la navegación

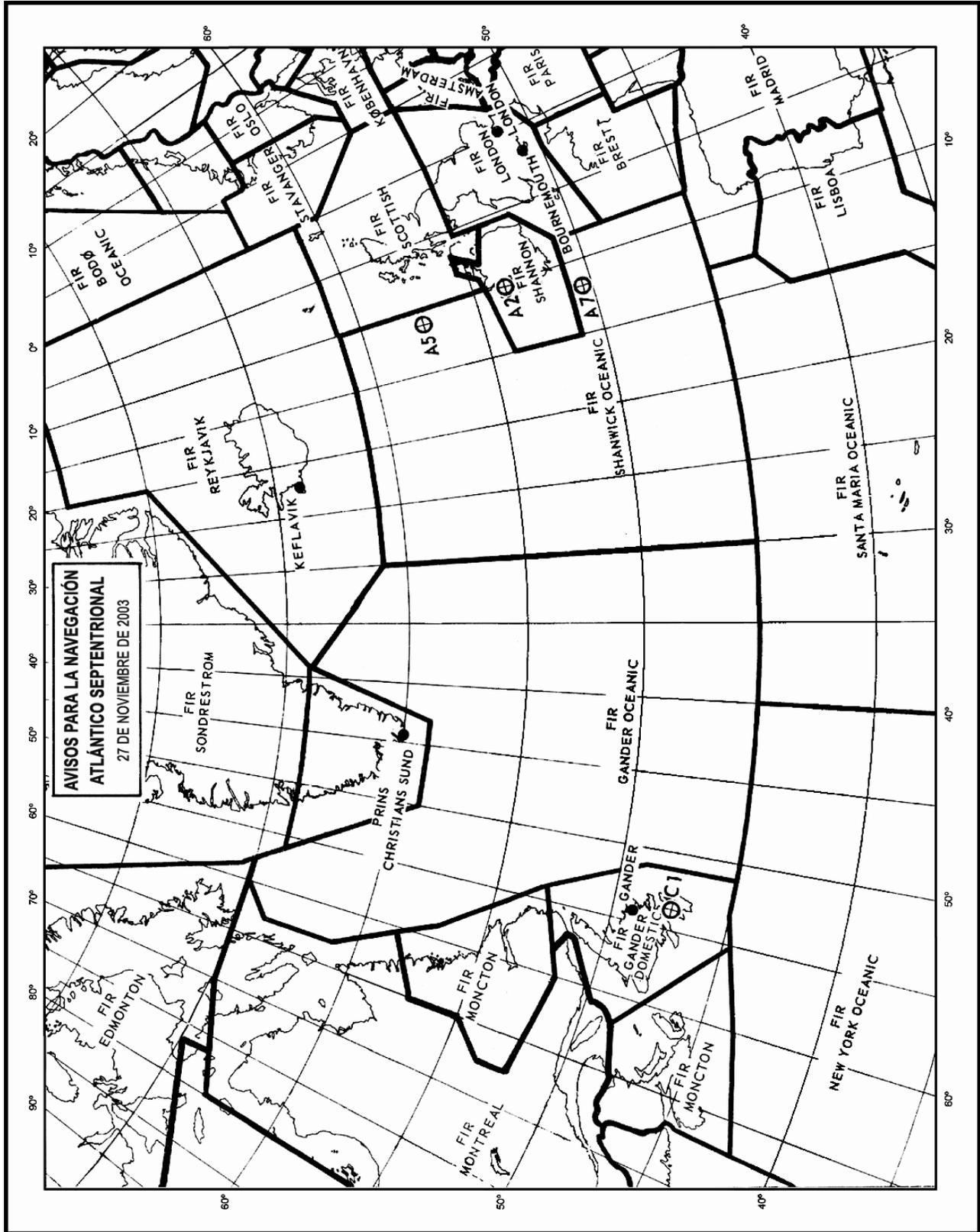


Figura 8-5. Modelo de presentación de avisos para la navegación

Boletín de información previa al vuelo (Aeródromo)	(Estado) SERVICIO DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA
Fecha/hora: 03/06/15/1000	Período: 03/06/15/0000 a 03/06/16/2400
Tipo de tránsito: IFR/VFR	Límites de altura: Inferior Superior
Contenido del boletín: Objetivo general/OPSIG, AD	
Aeródromos: EDDF, EDDM, EDDV, etc.	
<p>FRANKFURT/MAIN (EDDF)</p> <p style="padding-left: 40px;">[NOTAM clasificados por subsecciones de AIP Parte 3 — Aeródromos (AD)]</p> <p>MUNCHEN/RIEM (EDDM)</p> <p style="padding-left: 40px;">[NOTAM clasificados por subsecciones de AIP Parte 3 — Aeródromos (AD)]</p> <p>HANNOVER/LANGENHAVEN (EDVV)</p> <p style="padding-left: 40px;">[NOTAM clasificados por subsecciones de AIP Parte 3 — Aeródromos (AD)]</p> <p>Otros aeródromos (nombre/indicador de lugar OACI), etc.</p>	

Figura 8-6. Ejemplo de formato de PIB normalizado — Tipo aeródromo
(esbozo para un período de dos días)

Boletín de información previa al vuelo (Área)	(Estado) SERVICIO DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA
Fecha/hora: 03/06/15/1000	Período: 03/06/15/0000 a 03/06/16/2400
Tipo de tránsito: IFR/VFR	Límites de altura: Inferior 000 Superior 999
Contenido del boletín: Objetivo general/OPSIG, en ruta, AD, aviso NAV	
Área: RJTG (Tokyo)	
TOKYO FIR (RJTG)	
EN-ROUTE	
[NOTAM clasificados por subsecciones de AIP Parte 2 — En ruta (ENR)]	
AERODROMES	
RJAA (XXYYZZ aeródromo)	
[NOTAM clasificados por subsecciones de AIP Parte 3 — Aeródromos (AD)]	
Otros aeródromos (nombres de aeródromos)	
NAV WARNINGS	

Figura 8-7. Ejemplo de formato de PIB normalizado — Tipo área
(esbozo para un período de dos días)

Boletín de información previa al vuelo (Ruta)	(Estado) SERVICIO DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA
Fecha: 03/06/15/1000	Hora (UTC): 0835
Tipo de tránsito: IFR	Período: 03/06/15/0000 a 03/06/16/2400
Contenido del boletín: Objetivo general/OPSIG, en ruta, AD, aviso NAV	
Límites de altura — Todas las FIR (Inferior/superior) — Primera FIR	000/999 000/120 Otras: 120/999 Última: 000/120
Número de vuelo:	Par de ciudades:
ADDEP: EHAM ADDEST: CYMX	Alternativas: CYYZ
FIR: EHAA — EGTT — EISN — EGGX — CZQX — CZYL — CYYZ	
<p>EN-ROUTE EHAA (AMSTERDAM FIR) [NOTAM clasificados por subsecciones de AIP Parte 2 — En ruta (ENR)]</p> <p>Siguiente FIR (etc.)</p> <p>AERODROMES</p> <p>AERODROME (DEPARTURE EHAM (AMSTERDAM/Schiphol) [NOTAM clasificados por subsecciones de AIP Parte 3 — Aeródromos (AD)]</p> <p>AERODROME (ARRIVAL) CYMX (MONTREAL/Mirabel) [NOTAM clasificados por subsecciones de AIP Parte 3 — Aeródromos (AD)]</p> <p>AERODROMES (ALTERNATES) [Otra información de aeródromo solamente por solicitud especial.]</p> <p>NAV WARNINGS</p>	

**Figura 8-8. Ejemplo de formato de PIB normalizado — Tipo ruta
(esbozo para un periodo de un día)**

INFORME DESPUÉS DEL VUELO			
Nacionalidad, o marca común y matrícula de aeronave:			
Propietario/FLT NR:			
Aeródromo de salida:		ATD (UTC):	
Aeródromo de llegada:		ATA (UTC):	
Instalación	Lugar	Defectos de una instalación*	Hora de la observación
Aves	Lugar	Detalles	Hora de la observación
Fecha: _____ Firma del piloto: _____			

* Incluye altitud/nivel de vuelo, distancia y marcación observadas desde las instalaciones.

Figura 8-9. Informe después del vuelo acerca de falta de idoneidad en el estado y funcionamiento de instalaciones para la navegación aérea y presencia de aves

Capítulo 9

ORGANIZACIÓN DE UN SISTEMA AUTOMATIZADO DE SERVICIOS DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA

9.1 GENERALIDADES

[8.2.1]

9.1.1 La finalidad principal de este capítulo es la de prestar asistencia a los Estados que estén interesados en el desarrollo e introducción de procesos automatizados en el entorno de su infraestructura AIS. La orientación se concentra en todos los niveles de automatización. Los Estados que tengan tal interés pueden decidir acerca del grado de sofisticación que deseen para la automatización de sus AIS. Mucho depende de los datos de salida concretos [publicación de información aeronáutica (AIP), NOTAM, circulares de información aeronáutica (AIC), etc.] del servicio de que se trate, y esto, naturalmente repercutirá en la planificación general.

9.1.2 La orientación que figura en los Capítulos 6 y 8 tiene como objetivo el uso en un entorno AIS manual o semi-automatizado. Allí donde la autoridad de aviación civil, o el organismo en el que se haya delegado la autoridad de proporcionar servicio de información aeronáutica, utiliza los sistemas automatizados de información previa al vuelo para poner a disposición del personal de operaciones de vuelo, incluidos los miembros de las tripulaciones de vuelo, la información y datos aeronáuticos para fines de autoexposición, planificación de los vuelos y servicios de información de vuelo, en tal información y datos deben satisfacerse las disposiciones de 8.1.2 y 8.1.3 del Anexo 15. En estas disposiciones se especifica el tipo de información y de datos aeronáuticos, incluidos los boletines de información previa al vuelo (PIB), que han de estar a disposición para fines de planificación previa al vuelo. (Véanse también 8.5.1 y 8.5.2 de este manual.)

9.1.3 En la siguiente orientación no se sugiere la adquisición de una marca particular de computadoras o de soporte lógico para el desarrollo de un sistema AIS automatizado. Por consiguiente, la selección de tal equipo y de las aplicaciones correspondientes queda al arbitrio del Estado de que se trate, en consulta con los fabricantes de soporte físico y de soporte lógico y teniéndose en cuenta las necesidades de cada AIS. La capacidad del equipo seleccionado debería ser suficiente para atender a las necesidades inmediatas y al crecimiento futuro del servicio del proveedor. También, puede pensarse en

integrar los requisitos de automatización de un AIS a una computadora principal central ya existente para el suministro de servicios tales como los de meteorología (MET) y servicios de tránsito aéreo (ATS).

9.2 PRINCIPIOS BÁSICOS

9.2.1 El objetivo principal de elaborar un sistema AIS automatizado es el de mejorar, mediante la automatización, la rapidez general, eficiencia, precisión y rentabilidad del AIS.

9.2.2 Para los Estados que estén considerando introducir o que ya hayan introducido un sistema AIS automatizado o computadorizado, los siguientes textos se concentran en las ventajas y en la flexibilidad consiguientes a tal aplicación. Esencialmente, un sistema AIS automatizado debería ser capaz de proporcionar un servicio más flexible de información previa al vuelo adaptando sus procesos de automatización para tener en cuenta un espectro más amplio de usuarios. Como tales, la adaptación y selección de las funciones requeridas para este servicio deberían ser ejecutadas por el sistema AIS automatizado con un mínimo de intervención manual, de forma que pueda reducirse la duplicación de trabajo, e incluso eliminarse por completo. Para que tal servicio sea rentable se debería tratar de lograr un equilibrio entre el grado de sofisticación del sistema requerido y la cantidad de información que pueda aceptarse en las diversas categorías de boletines. Es necesario, por consiguiente:

- a) seleccionar un sistema sencillo, flexible y eficiente para almacenamiento y retiro de la información; y
- b) elaborar métodos para que los usuarios, de conformidad con sus requisitos, puedan seleccionar la información.

9.2.3 Como tal, el sistema debería diseñarse con la finalidad de evitar incompatibilidades, discrepancias y duplicación innecesaria de esfuerzos, con lo que se asegura la normalización de los procedimientos, productos y servicios para los usuarios finales. Aunque algunos Estados ya cuentan con AIS

automatizado, otros están todavía en trámites de hacerlo así, o están en la etapa de planificación. Por consiguiente, es muy de desear que todos los sistemas AIS estén automatizados del mismo modo o de modo similar a fin de asegurar su compatibilidad.

9.2.4 Con miras a asegurar la implantación progresiva de sistemas AIS automatizados y teniendo en cuenta las actuales posibilidades técnicas (p. ej., la capacidad y las funciones de los sistemas actualmente automatizados, las instalaciones de comunicaciones que ya están o que estarán disponibles en el futuro próximo, y la existencia de AIS manuales o semi-automatizados) deberían satisfacerse varios principios básicos al tenor de lo siguiente:

- a) Los centros nacionales del sistema AIS automatizado deberían ser capaces de cooperar estrechamente con otros AIS para adoptar los diversos elementos que constituirán un sistema AIS automatizado integrado, teniendo en cuenta su grado vigente y previsto de desarrollo.
- b) Los Estados deberían inicialmente automatizar el servicio NOTAM dentro de su AIS propio, teniendo en cuenta los requisitos de los usuarios.
- c) Algunos sistemas nacionales AIS automatizados deberían cooperar con otros sistemas AIS no automatizados para cursar funciones convenidas con miras a mejorar la eficiencia y la calidad del procesamiento de la información aeronáutica y de la distribución, tanto dentro como fuera de un área convenida del sistema.
- d) Debería hacerse un uso óptimo de las redes disponibles de comunicaciones y de las redes públicas así como de la nueva tecnología de comunicaciones para la distribución, intercambio y retiro de información aeronáutica, particularmente los NOTAM.
- e) La selección de los diversos medios de retiro de los datos a nivel nacional debería dejarse al arbitrio de cada uno de los Estados y debería depender en gran parte de la disponibilidad y costo de los diversos servicios, enlaces de comunicaciones disponibles y requisitos de los usuarios.
- f) Debería utilizarse exclusivamente el formato NOTAM, que comprende los calificadores necesarios para facilitar la clasificación y retiro de información NOTAM, de conformidad con los requisitos de los usuarios.
- g) Debería establecerse una capacidad de interrogación del sistema en la que se tengan en cuenta las diferentes categorías de usuarios del sistema.

- h) Deberían utilizarse procedimientos de interrogación comunes de las bases de datos AIS o NOTAM que sean favorables a los usuarios. Estos procedimientos deberían conformarse a los diversos niveles de requisitos de los usuarios.
- i) Los Estados deberían establecer un sistema de calidad y procedimientos con los que se asegure que la información aeronáutica disponible es de la calidad (exactitud, resolución, integridad) y oportunidad adecuadas.
- j) Los Estados que decidan no automatizar sus AIS pudieran, en interés de una mayor eficiencia, disponer que los servicios automatizados sean proporcionados en su nombre, por acuerdos bilaterales o multilaterales entre Estados u otras organizaciones no gubernamentales. En los arreglos deben tenerse en cuenta la responsabilidad no transferible de un Estado respecto a la información aeronáutica publicada, así como otros aspectos técnicos y administrativos asociados a tales acuerdos.

9.2.5 En el desarrollo de un sistema AIS automatizado deberían tenerse en cuenta, cuando se proporcionen las coordenadas geográficas, las disposiciones del Anexo 15 para el uso del Sistema geodésico mundial — 1984 (WGS-84), el sistema comúnmente adoptado de referencia geodésica.

9.3 REQUISITOS OPERACIONALES DE LOS USUARIOS EN UN SISTEMA AIS AUTOMATIZADO

[8.2.5]

9.3.1 El sistema general debería prestar un servicio que sea capaz de satisfacer los requisitos operacionales de los usuarios, incluidos los siguientes:

- a) disponibilidad del último PIB del tipo específico necesario (p. ej., de ruta o de área);
- b) suministro de información sobre rubros específicos para determinadas áreas que requieran los servicios de planificación de los vuelos, ATS, AIS u otros usuarios;
- c) disponibilidad de los NOTAM que han sido incorporados al sistema después de un grupo de fecha-hora específico para facilitar la exposición; y
- d) suministro de la capacidad de notificación inmediata respecto a rubros de importancia urgente para las operaciones.

9.3.2 En los sistemas de información previa al vuelo automatizados para el suministro de información y datos

aeronáuticos con miras a la autoexposición, a la planificación del vuelo y al servicio de información de vuelo debería:

- a) preverse la actualización continua y oportuna de la base de datos del sistema y la supervisión de la validez y calidad de la información aeronáutica almacenada;
- b) permitirse el acceso al sistema del personal de operaciones de vuelo, incluidos los miembros de las tripulaciones de vuelo, el personal aeronáutico interesado y otros usuarios aeronáuticos por conducto de medios convenientes de telecomunicaciones;
- c) asegurarse el suministro en formato de copia impresa de la información y datos aeronáuticos a los que se tiene acceso, en la medida necesaria;
- d) utilizarse un procedimiento de acceso y de interrogación basado en lenguaje claro abreviado e indicadores de lugar OACI, según proceda, o basado en una interfaz impulsada por un menú o por otros mecanismos apropiados convenidos entre la autoridad de aviación civil y los explotadores del caso; y
- e) preverse la respuesta rápida a solicitudes de información de los usuarios.

9.3.3 En base a lo precedente, el sistema AIS automatizado debería ser capaz de proporcionar a los usuarios finales, tales como los pilotos, el ATS y los militares, los PIB destinados a satisfacer sus requisitos concretos.

9.4 TIPOS DE INFORMACIÓN POR SUMINISTRAR

9.4.1 El sistema debería proporcionar NOTAM que cubran el área de servicio, el área de responsabilidad y el área de cobertura. El sistema debería proporcionar además los siguientes PIB y listas de los mismos:

- a) boletín de tipo ruta que incluya los NOTAM pertinentes al aeródromo/heliporto de salida, la ruta prevista en base a la FIR por la que se cruce, el aeródromo/heliporto de destino y los aeródromos/heliportos de alternativa;
- b) boletín de tipo área que incluya los NOTAM pertinentes a la FIR o Estados;
- c) boletín de tipo aeródromo que incluya los NOTAM relativos a cualquier aeródromo/heliporto o grupo de aeródromos/heliportos;

- d) rubros para notificación inmediata;
- e) listas de verificación de los NOTAM desglosadas por Estados, FIR y aeródromos/heliportos; y
- f) lista de los NOTAM para un período especificado o de los NOTAM que se han incorporado al sistema después de un determinado grupo de fecha-hora.

9.4.2 La actualización de los PIB debería estar cubierta por los rubros enumerados en 9.4.1 d), e) y f) o mediante la solicitud de un nuevo PIB. Las características del sistema descritas en 9.7 deberían permitir adaptar los PIB a las necesidades de los usuarios y deberían prever opciones flexibles para el contenido de la información que varían desde una cobertura completa de datos del sistema hasta los datos de importancia urgente para las operaciones. Los PIB deberían proporcionarse en un formato normalizado.

Calificadores para referencia geográfica

9.4.3 El suministro de retiro de datos más flexible y con referencias puede satisfacerse mediante la aplicación de un sistema de referencia geográfica que pudiera ser necesario para la ampliación del sistema general a fin de satisfacer los requisitos futuros. Estos requisitos pueden derivarse de la introducción de operaciones RNAV, de la ampliación de la automatización dentro del ATS y de los sistemas de los usuarios.

9.4.4 Se logra la flexibilidad suficiente y la adaptación de la información para el primer establecimiento de la automatización del AIS mediante el uso de calificadores para referencia geográfica. Estos calificadores constan de la latitud y de la longitud con una resolución de un minuto y según la referencia geodésica del Sistema geodésico mundial — 1984 (WGS-84) y una cifra de distancia de tres dígitos que proporcione el radio de influencia.

9.5 CONTENIDO DE LA BASE DE DATOS

9.5.1 A continuación se presenta una lista de los tipos de datos que pueden estar disponibles en una base de datos del centro del sistema AIS automatizado. Estos datos se subdividen en tres categorías:

- a) *Datos estáticos*

Datos comunes a la aviación civil y con referencias a documentos en la AIP u otros documentos afines. Tales datos comprenden la FIR, aeródromos, ayudas para la

navegación, áreas, mapas, normas y NOTAM relacionados con estos temas.

b) *Datos básicos*

Datos requeridos por un sistema AIS para poder procesar los NOTAM, es decir, listas de referencia, rutas normalizadas, ficheros de distribución, los criterios de selección de NOTAM, criterios afines así como algunos datos estáticos.

c) *Datos dinámicos*

Nacionales y extranjeros (NOTAM mundiales, NOTAMC, NOTAMS, NOTAMV, SNOWTAM, ASHTAM, todas las listas de verificación recibidas, todos los mensajes de sistema intercambiados y otra información aeronáutica tal como AIC).

9.5.2 Se presenta en 9.5.4 el conjunto común de datos estáticos y de datos básicos. Los datos marcados con (***) se consideran el “conjunto mínimo de datos” requeridos para la verificación, verificaciones cruzadas y otros requisitos de datos relacionados con el procesamiento de NOTAM.

9.5.3 Debe señalarse que la lista de datos no debería estar limitada a los requeridos para el procesamiento de NOTAM y que pudiera enmendarse en respuesta a los acontecimientos futuros. Uno de estos acontecimientos pudiera ser, por ejemplo, el procesamiento de planes de vuelo, utilizándose el mismo equipo que para el AIS, en el marco del desarrollo de terminales de acceso múltiple en el que los procedimientos distintos de procesamiento pudieran basarse en datos estáticos comunes.

9.5.4 *Contenido común de las bases de datos estática y básica del AIS para procesamiento de NOTAM*

a) *Originador del NOTAM*

- Abreviatura OACI del originador del NOTAM (***)
- Estado (abreviatura OACI y nombre)
- Tabla de referencia: Estado/originador
- Fuente responsable (***)
- Series y números utilizados (***)

b) *Datos FIR*

- Indicador de lugar OACI (***), nombre en lenguaje claro (***)

- Descripción geográfica (polígono de posiciones LAT/LONG)

- Descripción artificial (basada en posición LAT/LONG centralizada y radio de un círculo que comprenda la FIR)

- Tabla de referencia: FIR/originador de NOTAM

c) *Datos de aeródromo*

- Indicador de lugar OACI (***)
- Indicador de cuatro letras, seleccionado si no existe ningún localizador OACI (***)
- Nombre del aeródromo (lenguaje claro) (***)
- Código de tres letras de la IATA
- Tabla de correspondencias (nombre, OACI, IATA)
- Tabla de correspondencias (localizador OACI — FIR)
- Posición (LAT/LONG, radio de influjo operacional) (***)
- Pistas (designación y categoría ILS)
- SID y STAR (designador y descripción)
- Indicador de “aeródromo/heliporto internacional”

d) *Datos de ayudas para la navegación*

- Tipo de ayuda para la navegación (***)
- Identificación (***), nombre en lenguaje claro
- Frecuencias (***)
- Posición (LAT/LONG, radio de influjo operacional) (***)
- Tabla de correspondencias (identificación — FIR)
- Emplazamiento común con otras ayudas para la navegación
- ILS (frecuencia, categoría y pista)

e) *Datos de ruta*

- Aerovías (designador)

- Tramos de rutas ATS (2 puntos de recorrido con posición LAT/LONG — aerovía)
 - Asociación de tramo de ruta ATS con FIR
- f) *Áreas*
- Identificador de restricciones en el espacio aéreo tales como zona peligrosa o restringida
 - Nombre de área (lenguaje claro)
 - Horas de actividad, límites de altura
 - Descripción geográfica (polígono de posiciones LAT/LONG)
 - Descripción artificial (basada en posición LAT/LONG centralizada y radio de un círculo que comprenda el área)
 - Asociación del área a la FIR
- g) *Criterios de selección*
- Calificadores: TRÁNSITO, OBJETIVO, ALCANCE y el objeto mediante Código NOTAM, así como un texto en inglés relacionado con este último

9.5.5 Criterios para selección de NOTAM

9.5.5.1 El código NOTAM que figura en los PANS-ABC (Doc 8400) es la descripción más completa de información que requiere ser promulgada mediante NOTAM. Se utiliza por lo tanto para lo siguiente:

- a) almacenamiento y retiro de la información;
- b) determinar si un rubro particular es de importancia para las operaciones;
- c) pertinencia de rubros particulares respecto a diversos tipos de operaciones; y
- d) selección de aquellos rubros de importancia para las operaciones que requieren notificación inmediata.

9.5.5.2 El Código NOTAM constituye la base para determinar los calificadores, TRÁNSITO, OBJETIVO y ALCANCE. La relación entre estos calificadores y el Código NOTAM se presenta en las tablas de criterios de selección de NOTAM del Capítulo 6, Apéndice B. Estas tablas constituyen una versión racionalizada del Código NOTAM. También proporcionan el texto en idioma inglés por utilizar en la casilla E) del formato NOTAM.

9.6 ARMONIZACIÓN DE LA INFORMACIÓN AIS Y MET

[8.2.1, 8.2.2, 8.2.3]

9.6.1 Los servicios AIS y MET desempeñan una función importante en la planificación previa al vuelo de las operaciones. Para satisfacer las necesidades del usuario, los sistemas de entrega de servicios AIS y MET deberían tener emplazamiento común. Esto pudiera lograrse mediante el emplazamiento común de dos terminales independientes, es decir, una para AIS y una para MET. Sin embargo, hay una creciente demanda del suministro en una forma armonizada de la información AIS y MET combinada.

9.6.2 Por consiguiente, en un entorno automatizado los usuarios deberían tener acceso a la información tanto AIS como MET a solicitud, a partir de una interfaz común, basada en el plan de vuelo (incluidos hora, ruta o área y altura).

9.6.3 En el Anexo 15 se especifica que los sistemas de información previa al vuelo automatizados proporcionan un punto de acceso armonizado y común para el personal de operaciones respecto a la información aeronáutica, de conformidad con 8.2.1 del Anexo 15 y respecto a la información meteorológica de conformidad con 9.9.1 del Anexo 3, que deberían establecerse mediante acuerdos entre la autoridad de aviación civil del caso y la autoridad meteorológica pertinente.

9.6.4 Para lograrlo, es importante producir información previa al vuelo concisa mediante una interfaz de usuario común tanto en las bases de datos AIS como MET, adaptadas para satisfacer las necesidades de los usuarios (explotadores, miembros de las tripulaciones de vuelo, pilotos y otro personal aeronáutico).

9.6.5 La autoridad de aviación civil del caso debe continuar asumiendo la responsabilidad de la calidad y oportunidad de la información y datos aeronáuticos proporcionados por conducto de tal sistema.

9.6.6 Debe señalarse que la autoridad meteorológica pertinente continúa asumiendo la responsabilidad de la calidad de la información meteorológica proporcionada mediante un sistema de información previa al vuelo armonizado y automatizado.

9.6.7 Deben considerarse los siguientes aspectos principales:

- a) las dos fuentes de información; y
- b) el retiro y el procesamiento de la información a partir de esas fuentes.

9.6.8 Los datos de las fuentes de información deben ser de fácil acceso en sus bases de datos y estar a disposición en formato digital y normalizado para permitir su procesamiento automático, almacenamiento y retiro.

9.6.9 Ha de elaborarse una capa de integración para tener acceso a la información AIS y MET a partir de una interfaz común de acceso armonizado a la información tanto AIS como MET. Las ventajas de la capa de integración para el usuario son las siguientes:

- a) uniformidad mejorada de los datos;
- b) acceso transparente a los datos;
- c) ampliación de la funcionalidad; y
- d) flexibilidad.

9.6.10 Técnicamente, las ventajas de la armonización serían:

- a) retiro más rápido y más sencillo de la información;
- b) mejora del control de calidad; y
- c) ahorros, eliminando la duplicación de esfuerzos en la manipulación de la información.

9.6.11 El acceso armonizado a los servicios previos al vuelo AIS y MET debería estar restringido solamente a usuarios aeronáuticos, para evitar el uso no autorizado de esta información.

9.6.12 Varios Estados están elaborando la armonización de los datos AIS y MET para fines de información previa al vuelo y debería alentarse a ello, puesto que representaría una mejora significativa del nivel de servicios que soliciten los usuarios.

9.7 CONCEPTO DE UN SISTEMA AIS AUTOMATIZADO E INTEGRADO

Configuración del sistema

9.7.1 Un sistema AIS automatizado e integrado debería basarse en las instalaciones AIS vigentes de los Estados participantes con la siguiente estructura:

- a) sistemas AIS nacionales automatizados de los Estados que proporcionan un servicio nacional;

- b) sistemas AIS automatizados multinacionales de los Estados que proporcionen, en base a acuerdos bilaterales y multilaterales, servicios a otros Estados además del servicio nacional; y

- c) AIS de los Estados que no están automatizados o que no lo están por completo (es decir, con sistemas manuales o semiautomatizados).

9.7.2 En el sistema debería preverse el intercambio automático de NOTAM entre los centros AIS que proporcionan el servicio nacional y entre estos centros y los centros AIS que proporcionan servicios en base a acuerdos bilaterales o multilaterales.

Sistema AIS nacional automatizado

9.7.3 La función primaria de un sistema AIS nacional es proporcionar información aeronáutica a los usuarios de determinado Estado, ya sea de conformidad con arreglos predeterminados, ya sea mediante interrogación por computadora. El sistema recopila la información aeronáutica adecuada de las fuentes nacionales, procesa la información, la produce en formato de NOTAM, la almacena en una base de datos AIS y la pone a disposición:

- a) dentro del Estado;
- b) dentro de la región, incluido un sistema integrado de conformidad con acuerdos bilaterales o multilaterales; y
- c) en todo el mundo, de conformidad con arreglos predeterminados.

9.7.4 Además, la información aeronáutica requerida de otros Estados debería recibirse en el formato NOTAM para entrada directa a la base de datos del sistema nacional o para ulterior procesamiento, de ser necesario, de forma que el sistema pueda también cursar lo correspondiente a requisitos específicos de información aeronáutica internacional/extranjera con miras a la exposición previa al vuelo.

Sistema AIS multinacional automatizado

9.7.5 En el sistema AIS multinacional, uno o más sistemas AIS nacionales automatizados proporcionarán, además del servicio nacional, servicios a usuarios de otros Estados participantes (con sistemas AIS automatizados o no automatizados), de conformidad con arreglos preestablecidos.

AIS no automatizado

9.7.6 Los Estados que no tengan un sistema AIS automatizado deberían tener la opción de enlazarse con un sistema AIS automatizado por conducto de un terminal remoto inteligente, o no inteligente, en función de un acuerdo bilateral.

Área de cobertura

9.7.7 El sistema debería tener la capacidad de conservar y procesar la información aeronáutica que cubra todo el mundo para cumplir los requisitos operacionales del servicio de información previa al vuelo, respecto a la totalidad de los vuelos desde el punto de origen hasta su destino final.

Servicio del sistema

9.7.8 El sistema general cuando esté plenamente desarrollado, debería proporcionar un servicio que sea capaz de satisfacer tanto los requisitos operacionales de los usuarios como los tipos de información cuyos detalles se indican en 9.3 y 9.4, respectivamente. Las capacidades del sistema pudieran también ser utilizadas para obtener información a fin de preparar los textos AIP, para fines de cartografía aeronáutica y para la producción de manuales de ruta por parte de organismos de cartografía. Las funciones básicas del sistema, según lo descrito a continuación, están relacionadas con la tramitación de la información promulgada por los Estados. Sin embargo, debería tenerse en cuenta que la disponibilidad de un sistema AIS automatizado integral influiría en los métodos de trabajo utilizados en los Estados participantes para el intercambio y distribución de información aeronáutica.

Funciones del sistema

9.7.9 Dentro de un sistema AIS automatizado hay varias funciones que deberían ser ejecutadas. Estas son:

a) *Función de producción*

- 1) Producción de NOTAM nacionales
- 2) Recepción de NOTAM nacionales
- 3) Corrección/repetición de NOTAM nacionales (en caso de corrupción en tránsito)
- 4) Traducción de NOTAM nacionales (idioma y código)
- 5) Inserción de calificador NOTAM
- 6) Adición de referencia geográfica
- 7) Filtro para corresponsales particulares
- 8) Transferencia a la función de distribución
- 9) Entrada a la base de datos NOTAM
- 10) Recepción de NOTAM extranjeros

- 11) Verificación de primer nivel de NOTAM extranjeros
- 12) Verificación de segundo nivel de NOTAM extranjeros (validación del contenido)
- 13) Corrección/repetición de NOTAM extranjeros
- 14) Traducción de NOTAM extranjero (idioma y código)
- 15) Inserción de calificador de NOTAM extranjero, de ser necesario
- 16) Adición de referencia geográfica
- 17) Entrada a la base de datos NOTAM extranjera
- 18) Filtro para corresponsales particulares
- 19) Transferencia a la función de distribución

b) *Función de distribución*

- 1) Usuarios administrativos nacionales
- 2) Usuarios administrativos internacionales
- 3) Usuarios operacionales nacionales
- 4) Usuarios operacionales internacionales

c) *Función de retiro*

- 1) Usuarios administrativos nacionales
- 2) Usuarios administrativos internacionales
- 3) Usuarios operacionales nacionales
- 4) Usuarios operacionales internacionales

9.7.10 Este es un requisito mínimo para un sistema AIS nacional automatizado, que puede ser ampliado por los Estados en la medida necesaria.

9.7.11 Para un sistema AIS multinacional automatizado, las funciones adicionales dependerán del acuerdo concertado con los sistemas AIS asociados. Esto pudiera incluir lo siguiente:

- a) las funciones de recepción, verificación y distribución de NOTAM iniciadas por el AIS asociado y la recepción, verificación y distribución de NOTAM extranjeros para los AIS asociados;
- b) la oficina NOTAM internacional (NOF) del sistema AIS multinacional automatizado que actúen como la NOF del AIS asociado;
- c) el almacenamiento de toda la información aeronáutica del Estado/AIS asociado en la base de datos del sistema AIS multinacional automatizado;
- d) el suministro de datos y exposición previa al vuelo (por terminales de computadora) en los aeródromos del Estado asociado;
- e) la producción de la AIP para el AIS asociado.

Recepción

9.7.12 Deberían utilizarse el servicio fijo aeronáutico (AFS) y otras redes de comunicaciones adecuadas y disponibles para la distribución de la información de que se trate. La recepción y la distribución inicial de los mensajes NOTAM debería ser realizada por un centro AFS de conmutación de mensajes. En la medida necesaria, algunas verificaciones deberían realizarse antes del procesamiento subsiguiente. Estas verificaciones iniciales deberían considerarse en el contexto de la función de verificación.

Verificación

9.7.13 Varias verificaciones han de ser realizadas en diferentes formatos en la mayoría de los sistemas, sean automatizados o no. Para elevar al máximo el número de NOTAM que puedan ser directamente aceptados por el sistema, la función de verificación, en los niveles primero y segundo, debería realizarse de conformidad con un formato común. Los niveles primero y segundo de la función de verificación se distinguen por la complejidad de las funciones de procesamiento de la verificación que son:

- a) *primer nivel*: verificación de sintaxis; y
- b) *segundo nivel*: verificación del contenido.

Corrección/repeticón

9.7.14 Uno de los objetivos del sistema AIS automatizado es reducir a un mínimo el número de solicitudes de repetición de mensajes NOTAM. En este contexto, las funciones de verificación anteriormente mencionadas, pueden permitir introducir correcciones, dependiendo de su alcance. Sin embargo, es necesario definir con precisión, al nivel propio del sistema, la naturaleza de las correcciones que pudieran incorporarse. En el caso de un error que no pueda ser corregido, debería solicitarse la repetición de los NOTAM incorrectos.

Traducción

9.7.15 Puede ser necesaria la traducción para la creación de NOTAM, y debería tenerse en cuenta como función de las necesidades locales (p. ej., uso de idiomas nacionales).

Inserción de calificador

9.7.16 El conjunto común de calificadores, según lo esbozado en el Apéndice A de este capítulo, debe ser utilizado para asegurar la compatibilidad en cualquier intercambio de

datos. Esto permite que los productos de salida comunes (p. ej., PIB) sean adecuadamente filtrados y reducidos a una cantidad aceptable de datos de importancia para las operaciones. También facilita el desarrollo de procedimientos de interrogación AIS comunes y favorables al usuario. Los calificadores determinan, por ejemplo, el área de interés, el tipo de operaciones con las que está relacionada la información del NOTAM y además, cuándo y cómo deba almacenarse la información en una base de datos AIS.

9.7.17 La inserción de calificadores es una función importante desde el punto de vista de la distribución de NOTAM. La inserción de calificadores puede realizarse como parte de la función de producción. Es necesario recurrir a datos básicos, en 9.5 se presenta una lista de los tipos de datos estáticos y básicos que posiblemente tendrán que estar disponibles. En el Capítulo 6, Apéndice B se incluye un compendio de los criterios de selección para procesamiento de NOTAM.

Producción

9.7.18 Los NOTAM, en el formato NOTAM, deberían constituir la fuente básica de intercambio de datos en el sistema. Los NOTAM solamente deberían prepararse una vez, a la entrada al sistema.

9.7.19 En cualquier AIS que esté en el proceso de ser automatizado debería preverse en general la posibilidad de recurrir a la ayuda de computadoras para la redacción de los NOTAM que hayan de expedirse por la NOF de que se trate. Los NOTAM así producidos deberían estar en condiciones de ser utilizados directamente por los diversos sistemas AIS nacionales del caso. Es esencial que los NOTAM expedidos por un centro automatizado puedan directamente ser aceptados tanto por los otros centros como por otros usuarios del sistema y debería preverse el intercambio automatizado de NOTAM entre sistemas AIS automatizados (nacionales y multinacionales).

Entradas a la base de datos

9.7.20 Las funciones para la entrada a la base de datos deberían estar relacionadas con el formato NOTAM. Esencialmente, los usuarios deberían poder consultar las bases de datos de los sistemas nacional e internacional.

Procedimientos de interrogación del sistema

9.7.21 En el sistema debería proporcionarse un conjunto común de procedimientos de interrogación. Puesto que el objetivo consiste en proporcionar procedimientos comunes a los

usuarios del AIS, siempre que procedan a una autoexposición AIS y sea cual fuere el sistema AIS objeto de interrogación, es adecuado utilizar la expresión, “procedimientos de interrogación AIS comunes”. Estos procedimientos de interrogación deberían guiar al usuario mediante una formulación de la interrogación transparente y común, que seguidamente sería convertida por cada sistema en la interrogación apropiada al lenguaje asociado al sistema de gestión de base de datos que se esté utilizando.

9.7.22 Para que cualquier servicio automatizado de información previa al vuelo sea efectivo, es esencial que los procedimientos de interrogación establecidos sean de fácil empleo por parte del usuario, es decir, que deben posibilitar a un operador, ejercitado o no, la obtención de la información que desee sin la asistencia del personal AIS. Este es el concepto de autoexposición respecto al cual los procedimientos de interrogación de tipo menú son los más apropiados. Los procedimientos de interrogación de tipo menú permiten también acceso fácil a los productos de salida distintos a PIB. También debe ser posible que el personal competente obtenga rápidamente los productos de salida.

9.7.23 En los procedimientos de interrogación debería utilizarse al máximo el sistema de gestión de base de datos aplicado, a fin de dar respuestas rápidas a peticiones sencillas y breves.

9.7.24 Los procedimientos de interrogación deberían ser flexibles y en ellos debería preverse la evolución en los acontecimientos, tal como cambios de las definiciones de datos de salida de usuario o a cambios del conjunto común de calificadores. El terminal utilizado para exposiciones AIS debería también contar con capacidad de acceso múltiple en el futuro, que dé al usuario la posibilidad de interrogar las bases de datos MET así como la de obtener los datos de salida para los planes de vuelo. En estos procedimientos debería tenerse en cuenta el concepto de que solamente debería haber un método común de procesamiento para acceso múltiple.

9.7.25 Los procedimientos de interrogación deberían ser de preferencia en inglés y deberían ser idénticos en cada centro AIS. También pudiera disponerse en cualquier sistema AIS de una versión en el idioma local, según corresponda.

Acceso a la base de datos

9.7.26 Básicamente, en un sistema integrado deberían existir tres modos de interrogación, es decir, mediante:

- a) terminales inteligentes (terminales de computadora, PC, etc.) en los cuales se apliquen los procedimientos de interrogación AIS comunes mencionados;
- b) terminales de teleimpresora (p. ej., AFS, télex); y

- c) terminales de videotexto.

9.7.27 En los procedimientos debería facilitarse por lo menos lo siguiente:

- a) acceso al centro del sistema AIS automatizado, que normalmente debería ser la base de datos con la que esté conectado el terminal;
- b) acceso a otras bases de datos AIS dentro del sistema por conducto de redes de comunicaciones disponibles;
- c) acceso a bases de datos meteorológicos (a reserva de un acuerdo entre las autoridades de los Estados de que se trate); y
- d) por último, la entrada de los planes de vuelo.

Acceso a un sistema AIS automatizado vía terminales inteligentes

9.7.28 Debería haber dos modos de acceso a la base de datos:

- a) por conducto de los procedimientos comunes de interrogación empleados en el modo de autoexposición, en los que se imparte al usuario orientación de fácil comprensión y paso a paso (p. ej., interrogación de tipo menú). Se muestran ejemplos de estos procedimientos en el Apéndice B del presente capítulo; y
- b) para que los funcionarios de exposición AIS obtengan directamente datos específicos. Se muestran también en el Apéndice B del presente capítulo los formatos posibles de presentación en pantalla para formular directamente los productos de boletines y para el retiro de NOTAM individuales.

9.7.29 Para cada tipo de datos de salida solicitados, los procedimientos de interrogación deberían conducir al usuario a formular la interrogación más breve posible. Debería estar implícita en la interrogación la aplicación de los calificadores NOTAM, TRÁNSITO, OBJETIVO y ALCANCE, apropiados a cada caso.

Acceso a otras bases de datos AIS dentro del sistema (terminales de teleimpresora)

9.7.30 Por diversos motivos, tales como repetir mensajes o datos de servicios por suscripción que no estén guardados en la memoria del sistema nacional, pudiera ser necesario el retiro de datos a partir de bases de datos situadas en otros Estados. En este caso, la interrogación debería realizarse por redes disponibles de comunicaciones, p. ej., AFS, PSTN (teléfono) o

PSDN (Transpac, DSC, etc.). Es esencial para el funcionamiento del sistema integrado que se utilicen, para este tipo de interrogación, formatos de mensaje convenidos. Tales formatos deberían estar adecuadamente apoyados por procedimientos de interrogación, a disposición de los funcionarios de exposición AIS, aunque excepcionalmente pudiera realizarse directamente la entrada en un terminal de red conveniente, tal como una teleimpresora en el caso del AFS. En el Apéndice C de este capítulo se presentan ejemplos de estos mensajes.

Acceso a un sistema AIS automatizado por conducto de terminales de texto vídeo

9.7.31 Pudiera proporcionarse la información previa al vuelo vía terminales de texto vídeo (Minitel, BTX, etc.) que en el modo de autoexposición requieren también procedimientos favorables al usuario. Siendo estas pantallas normalizadas distintas a las de los terminales de computadora, no es posible aplicar directamente procedimientos comunes de interrogación elaborados para terminales inteligentes. En beneficio de los usuarios, no obstante, debería lograrse la uniformidad para este modo de interrogación y los procedimientos de interrogación deberían, ser en la medida de lo posible, similares a los procedimientos comunes de interrogación.

Uso de terminales de acceso múltiple

9.7.32 En último término, los terminales AIS deberían ser capaces de proporcionar información AIS y meteorológica operacional para la exposición previa al vuelo. Esto obviamente, no significa que los datos AIS y MET hayan de estar en la misma base de datos. Como mejora ulterior, pudieran también programarse tales terminales para incluir un formulario de presentación de planes de vuelo que sería completado en una dependencia de presentación visual por el usuario y presentados directamente desde el terminal a la autoridad ATC competente.

Fiabilidad y redundancia del sistema

9.7.33 Con la configuración del sistema deberían garantizarse la fiabilidad y redundancia adecuadas.

9.7.34 El sistema debería estar provisto de equipo conveniente y ser diseñado para asegurar la continuidad de los servicios.

Procedimientos de segunda línea

9.7.35 Cuando se proporcione un servicio basado en coordinación y cooperación bilateral o multilateral, deberían establecerse procedimientos de segunda línea.

Tiempo de respuesta

9.7.36 Con las características provistas por el sistema, debería asegurarse el uso de técnicas modernas de computadora y medios de comunicaciones, con tiempos breves de respuesta.

Comunicaciones

9.7.37 El AFS debería satisfacer los requisitos de comunicaciones a nivel internacional. Deberían utilizarse de forma óptima las redes disponibles de comunicaciones para la distribución, intercambio y retiro de información aeronáutica, particularmente NOTAM.

Acceso a consultas al AIS

[8.2.4]

9.7.38 Las instalaciones para autoexposición de los sistemas automatizados de información previa al vuelo deben facilitar las consultas por parte del personal de operaciones de vuelo, incluidos los miembros de las tripulaciones de vuelo y otro personal aeronáutico interesado, según sea necesario, al AIS por teléfono o por otros medios adecuados de comunicaciones.

Interfaz hombre-máquina

[8.2.4]

9.7.39 En la interfaz hombre-máquina de las instalaciones para autoexposición de los sistemas automatizados de información previa al vuelo, debe asegurarse el acceso fácil bajo guía a toda la información y datos pertinentes.

9.8 PLANIFICACIÓN Y PUESTA EN PRÁCTICA DE UN SISTEMA AIS AUTOMATIZADO E INTEGRADO

9.8.1 La planificación e implantación de un sistema AIS automatizado e integrado debería estar guiada y ajustada por consideraciones relativas a eficiencia, rentabilidad y experiencia.

9.8.2 Los acuerdos bilaterales o multilaterales pertinentes deberían tener como objetivo reducir a un mínimo los costos, llevando a ahorros de trabajo y de equipo que sean beneficiosos para todos los participantes.

9.8.3 Los Grupos regionales de planificación y ejecución de la navegación aérea establecidos por la OACI deberían:

- a) coordinar el desarrollo general del sistema y las actividades requeridas de los Estados;
- b) desarrollar una forma apropiada de gestión del sistema;
- c) supervisar la situación general para fines de detectar por adelantado divergencias en los desarrollos que pudieran llevar a incompatibilidades ulteriores.

9.8.4 La planificación e implantación del sistema debería estar estrechamente supervisada por los Estados para permitir una reacción rápida a problemas enfrentados y a deficiencias identificadas.

9.9 DIRECCIONAMIENTO AFS

Identificación de sistemas en correspondencia con un sistema AIS automatizado multinacional

9.9.1 Los sistemas en correspondencia con un sistema AIS automatizado multinacional deberían ser identificados como:

- a) otros sistemas AIS automatizados multinacionales;
- b) la NOF que presta servicio a los Estados y territorio en su área de responsabilidad;
- c) los sistemas nacionales (incluida las NOF de los AIS no automatizados) respecto a los cuales se proporciona el servicio en base a acuerdos bilaterales o multilaterales;
- d) todos los servicios interesados en su propio Estado;
- e) los usuarios en su propio Estado;
- f) los usuarios en otros Estados asociados (a reserva de acuerdos bilaterales/multilaterales).

Reglas para direccionamiento AFS

9.9.2 Las listas de distribución AFS predeterminada deberían estar a disposición de cada uno de los sistemas AIS multinacionales automatizados, incluyendo las direcciones o direcciones colectivas de los Estados con los que se desea intercambiar los NOTAM. Debería también haber listas de distribución de Estados asociados, incluyendo las direcciones requeridas a las cuales desean enviar los NOTAM (es decir,

Estados que no están en una lista de distribución predeterminada).

9.9.3 En base a la iniciación de los NOTAM, que se deriva del indicador de lugar del campo de calificador de la FIR en la casilla Q) de los NOTAM entrantes o identificados en el preámbulo del mensaje AFS, se hace la entrada en el preámbulo del mensaje AFS por expedir de las direcciones colectivas requeridas para distribución (manualmente o automáticamente).

9.9.4 En algunos casos, pudieran ser aplicables los siguientes procedimientos:

- a) *Distribución de los NOTAM producidos por un sistema AIS automatizado multinacional*

El sistema AIS automatizado multinacional debería hacer uso de la lista de distribución preparada para la promulgación de sus propios NOTAM. En la lista deberían normalmente incluirse las direcciones (o direcciones colectivas) de:

- los Estados pertinentes (NOF) en su área de responsabilidad;
- los Estados pertinentes (NOF) y usuarios en los Estados asociados;
- otros sistemas AIS automatizados multinacionales, cada uno de los cuales utilizará su propia lista de direcciones para distribución ulterior.

- b) *Distribución de los NOTAM recibidos de otros centros nacionales del sistema AIS automatizado*

En el sistema AIS automatizado multinacional se identifica la abreviatura del originador en el preámbulo de los NOTAM entrantes o mediante el calificador de la IFR en la casilla Q) y se selecciona y aplica consiguientemente la lista pertinente de distribución. En la lista deberían incluirse las direcciones (o direcciones colectivas) de:

- los Estados (NOF) en su área de responsabilidad;
- los sistemas AIS y usuarios en los Estados asociados;
- otros centros multinacionales del sistema AIS automatizado, cada uno de los cuales utilizará su propia lista de direcciones para distribución ulterior.

Apéndice A del Capítulo 9

APLICACIÓN DE LA AUTOMATIZACIÓN A LA RECOPIACIÓN, PROCESAMIENTO Y DISTRIBUCIÓN DE LOS NOTAM

[3.6.6, Capítulo 5 y Apéndice 6]

1. GENERALIDADES

El formato NOTAM ha sido elaborado para facilitar su utilización en un ambiente de medios manuales o automatizados. De esta forma, se asegura la compatibilidad entre todos los servicios AIS y las oficinas NOTAM que intercambian información a nivel mundial. Teniendo en cuenta que muchos Estados ya automatizaron sus AIS y que otros ya están en trámites de realizarlo, no puede subrayarse lo suficiente la importancia de un sistema compatible, completo y plenamente automatizado a escala mundial.

2. ELEMENTOS BÁSICOS Y CARACTERÍSTICAS DE LOS NOTAM

Los NOTAM son uno de los elementos básicos que permiten elaborar progresivamente el sistema AIS integrado con medios automatizados, asegurando al mismo tiempo, en el entorno manual del AIS, su compatibilidad general. Su formato permite utilizar directamente los NOTAM para procesamiento de datos y para la presentación a los usuarios. En particular comprende los calificativos necesarios para facilitar la extracción de datos mediante procedimientos comunes de interrogación y mediante la clasificación de la información, de conformidad con las necesidades de los usuarios. La elaboración de los NOTAM ha sido el resultado de la necesidad de satisfacer con el mensaje NOTAM una serie de características que facilitarían la introducción al AIS de medios automatizados. Estas características están relacionadas con las funciones de extracción, presentación a los usuarios, formato y almacenamiento de datos.

3. EXTRACCIÓN DE DATOS Y PRESENTACIÓN A LOS USUARIOS

La extracción de la información NOTAM debería adaptarse a las necesidades de los usuarios. Con este fin, se ha elaborado

un conjunto común de calificativos que han de utilizarse en el formato NOTAM [Casilla Q)]. Algunos de estos calificativos ya están incluidos en los NOTAM, pero es necesario añadir otros según corresponda. Una característica especial de los NOTAM es su utilidad como fuente de datos para los boletines de información previa al vuelo (PIB). En general, los datos de un NOTAM se transfieren fácilmente al formato PIB.

4. FORMATO

4.1 No es necesario almacenar los NOTAM en diversos formatos para satisfacer las diferentes necesidades de los usuarios. Los datos pueden almacenarse de tal forma que los programas para “editarlos” proporcionen datos de salida en diversas formas, según lo exija el usuario.

4.2 Los NOTAM pueden presentarse en diversas formas, por ejemplo, como mensaje del AFS, en un terminal de entrada de datos o en una base de datos. Suprimiendo el texto de la comunicación, el NOTAM tiene el siguiente formato AFS:

(A1282/03 NOTAMN
Q) LFFF/QILAS/I/NBO/A/000/050/
Q) 4840N00220E010
A) LFPO B) 0304041000 C) 0304111200
D) DAILY 1000 TO 1200
E) RWY 25R LLZ U/S REF. AIP LFPO AD 2.19)

En el Apéndice A del Capítulo 6 se presentan otros ejemplos.

5. ALMACENAMIENTO

5.1 Los NOTAM deben almacenarse en una base de datos. Sin embargo, el formato NOTAM facilita la clasificación y almacenamiento manuales. Un aspecto importante del formato NOTAM es que cada elemento de datos del mensaje

puede almacenarse por separado en una columna distinta de una tabla de base de datos. Este método simplifica considerablemente el ulterior procesamiento automático de los datos, puesto que prevé:

- la entrada automática a la base de datos después de la extracción automática de los elementos del NOTAM original;
- acceso a los elementos particulares de datos para fines de extracción de los NOTAM;
- acceso a los elementos particulares de datos para diversos formatos de salida; y
- fácil identificación de los elementos de datos para transmisión automática por el AFS.

5.2 En las Figuras 9-A-1 a 9-A-5, se presentan ejemplos de almacenamiento de datos NOTAM en una base de datos estructurada. Se indican también los diversos formatos de salida que pueden obtenerse a partir del contenido de la base de datos. Como resultado de la posibilidad de estructurar el contenido de los NOTAM, no es necesario el almacenamiento de diversos formatos. Las ventajas de los NOTAM pueden apreciarse mejor en relación con los diversos pasos necesarios para producir y procesar los NOTAM, dentro y fuera de un sistema AIS automatizado e integrado.

6. CONJUNTO COMÚN DE CALIFICATIVOS

6.1 Los calificativos enumerados a continuación representan el “conjunto común de calificativos”. Puesto que estos calificativos se han obtenido a partir de la información NOTAM, su uso facilita la clasificación y extracción de los NOTAM. En los AIS de los Estados pueden proporcionarse nuevos criterios para una extracción más perfeccionada de los datos por parte de sus propios usuarios.

<i>Nombre del calificativo</i>	<i>Fuente (derivada del NOTAM)</i>
Hora	Fecha de entrada a la base de datos
Número/serie/año	Número del NOTAM (p.ej., A1282/03)
Tipo	NOTAM (N, C or R)
País	Casilla A) (p. ej., LF--)
FIR	Casilla A) (p. ej., LFFF)
AD	Casilla A) (p. ej., LFPO)
VAL DESDE	Casilla B) (p. ej., 0304041000)
VAL HASTA	Casilla C) (p. ej., 0304111200)
Horario	Casilla D) (cuando corresponda)
Inferior	Casilla F)

Superior	Casilla G)
Código NOTAM	Casilla E) (significados/fraseología abreviada uniforme del código NOTAM de la OACI, complementado con abreviaturas de la OACI, indicadores, identificadores, designadores, distintivos de llamada, frecuencias, cifras y lenguaje claro)
TRÁNSITO	Código NOTAM (I, V, IV)
OBJETIVO	Código NOTAM (N, B, O, M)
ALCANCE	Código NOTAM (A, E, W)
Coordenadas, radio	Lat, long, radio

6.2 Como se indicó anteriormente, en los NOTAM figuran algunos de los calificativos y su extracción es relativamente fácil. Pero, es esencial que se mantengan las reglas y la secuencia que han de aplicarse a la producción de los NOTAM para el proceso de extracción automática. Estas reglas son:

- en las casillas B) y C) deben siempre indicarse el grupo de fecha/hora [salvo que PERM puede aparecer en la casilla C)];
- la casilla D) es siempre un período de tiempo, cuando corresponde;
- la casilla E) debe incluir un solo asunto.

6.3 Los calificativos que no proceden directamente de los NOTAM (TRÁNSITO, OBJETIVO, ALCANCE) deben añadirse para que el mensaje contenga todos los elementos necesarios para el procesamiento subsiguiente de los datos. Estos se explican detalladamente en el Capítulo 6, Apéndice A y no es necesario repetirlos en este lugar.

7. DISTRIBUCIÓN

7.1 Esencialmente, la distribución de los NOTAM que proceden de un sistema AIS automatizado es idéntica a la de los que se procesan manualmente. Por consiguiente, las directrices presentadas en el Capítulo 6 se aplican a todos los NOTAM. En la medida de lo posible, los NOTAM deberían transmitirse por el AFS, aunque pueden utilizarse en caso necesario otras redes internacionales de telecomunicaciones. Con enlaces directos del AFS y con el uso de las listas de distribución predeterminada, el intercambio entre las NOF y con otros usuarios interesados de los NOTAM preparados por procedimientos automatizados exigirá apenas la intervención humana. De aquí puede deducirse que el objetivo principal de tal automatización es el de mejorar el proceso de distribución, aumentando por lo tanto la eficiencia general en cuanto a rapidez, precisión y rendimiento económico.

7.2 La función de un sistema AIS automatizado multinacional responsable de distribuir los NOTAM se basa en los siguientes principios:

- a) Todos los sistemas AIS nacionales asociados deben iniciar los NOTAM y los NOTAM de “activar” relativos a enmiendas y suplementos AIP.
- b) Estos NOTAM han de ser remitidos solamente al sistema AIS automatizado multinacional conexo que procede a seguir los procedimientos de verificación automática y la subsiguiente distribución de conformidad con los acuerdos pertinentes.
- c) La distribución debería ser automática y no causar ninguna demora.
- d) Los NOTAM provenientes de sistemas AIS no asociados deberían recibirse exclusivamente en el sistema AIS multinacional automatizado.
- e) Respecto a los Suplementos AIP que contengan información que haya de incluirse en los PIB, el sistema AIS

multinacional automatizado de que se trate debe producir y distribuir un NOTAM de “activar”.

- f) El NOTAM recibido que no sea de particular interés para su propio Estado debería, no obstante, ser almacenado en su base de datos. Por consiguiente, cada sistema AIS multinacional automatizado dispondrá en su base de datos de los NOTAM de todo el mundo y de los NOTAM de “activar” relativos a Enmiendas AIP y a Suplementos AIP, para la preparación de boletines de información previa al vuelo.
- g) Los NOTAM procesados deben enviarse a título de mensaje nuevo, siendo su remitente el sistema AIS multinacional automatizado de que se trate.
- h) Todos los NOTAM deben ser enviados por el AFS teniendo en cuenta los procedimientos vigentes de distribución del AFS.
- i) Cada sistema AIS nacional asociado asume la responsabilidad de proporcionar los NOTAM a los usuarios de su propio territorio.

1) NOTAM
 A1282/03 NOTAMN
 Q) LFFF/QILAS//NBC/A/000/050/4840N00220E010
 A) LFPO B) 0304041000 C) 0304111200
 D) DIARIO DE 1000 A 1200
 E) RWY 25R LLZ FUERA DE SERVICIO

2) TRANSICIÓN HACIA ALMACENAMIENTO (EJEMPLO DE TABLA PARA BASE DE DATOS)

FECHA	SERIE	NÚMERO	TIPO	FIR	AD	CÓDIGO NOTAM	TRÁNSITO	OBJETIVO	ALCANCE	INFERIOR	SUPERIOR	DE	A	PROGRAMA	TEXTO	COORDENADAS RADIO
030401	A	1282/03	N	LFFF	LFPO	QILAS	I	NBO	A	000	050	0304041000	030411200	DIARIO DE 1000 A 1200	RWY 25R LLZ FUERA DE SERVICIO	4840N 00220E 010

3) EXTRACTO DE ENTRADA AL BOLETÍN PREVIO AL VUELO
 LFPO
 DIARIO DE 1000 A 1200 A1282/03
 RWY 25R LLZ FUERA DE SERVICIO

Figura 9-A-1. NOTAM — Almacenamiento y procesamiento

NOTAM recibido del AFS

(A1282/03 NOTAMN
 Q) LFFF/QILAS//NBO/A/000/050/4840N00220E010
 A) LFPO
 B) 04041000
 C) 04111200
 D) DAILY 1000 TO 1200
 E) RWY 25R LLZ UNSERVICEABLE)

FIR/NOTAM CODE/TRAFFIC/PURPOSE/SCOPE/
 LOWER/UPPER/COORDINATES/RADIUS

**Terminal del operador para
 entrada de datos**

Qualifiers	NOTAM INPUT AREA			Date: 01/04/03
NOTAM Code:	QILAS	Series: A	Number: 1282/03	Type: N
Coordinates:	4840N 00220E	Traffic: I	Purpose: NBO	Scope: A
State:	LF		Lower: 000	Upper: 050
FIR:	LFFF	State name: France*	Radius (NM): 010	
Aerodrome:	LFPO	FIR name: Paris FIR*		
		AD name: Orly*		
From:	03/04/04/1000	To:	03/04/11/1200	
Schedule:	Daily 1000 to 1200			
Text	RWY 25R LLZ UNSERVICEABLE			

* Los nombres pueden obtenerse automáticamente a partir de la base de datos estáticos, si se dispone de la misma.

**Figura 9-A-2. Ejemplo de recepción de NOTAM —
 Transición desde el formato AFS hasta la pantalla del operador con los datos de entrada**

Terminal del operador para entrada de datos

Qualifiers		NOTAM INPUT AREA				Date: 01/04/03
		Series: A	Number: 1282/03	Type: N		
NOTAM Code:	QILAS	Traffic: I	Purpose: NBO	Scope: A		
Coordinates:	4840N 00220E		Lower: 000	Upper: 050		
State:	LF	State name:	France*			
FIR:	LFFF	FIR name:	Paris FIR*			
Aerodrome:	LFPO	AD name:	Orly*			
From:	03/04/04/1000	To:	03/04/11/1200			
Schedule:	Daily 1000 to 1200					
Text		RWY 25R LLZ UNSERVICEABLE				

Tabla de la base de datos

Date	Series	Number	Type	NOTAM Code	Traffic	Purpose	Scope
030401	A	1282/03	N	QILAS	I	NBO	A
	Lower	Upper	Coordinates	Radius	State	FIR	AD
	000	050	4840N 00220E	010	LF	LFFF	LFPO
	Valfrom	Valto	Schedule				
	0304041000	0304111200	DAILY 1000 TO 1200				
	Text (decode)						
	RWY 25R LLZ UNSERVICEABLE						

Figura 9-A-3. Ejemplo de producción de NOTAM —
Transición desde la pantalla del operador con los datos de entrada del formato AFS hasta la base de datos

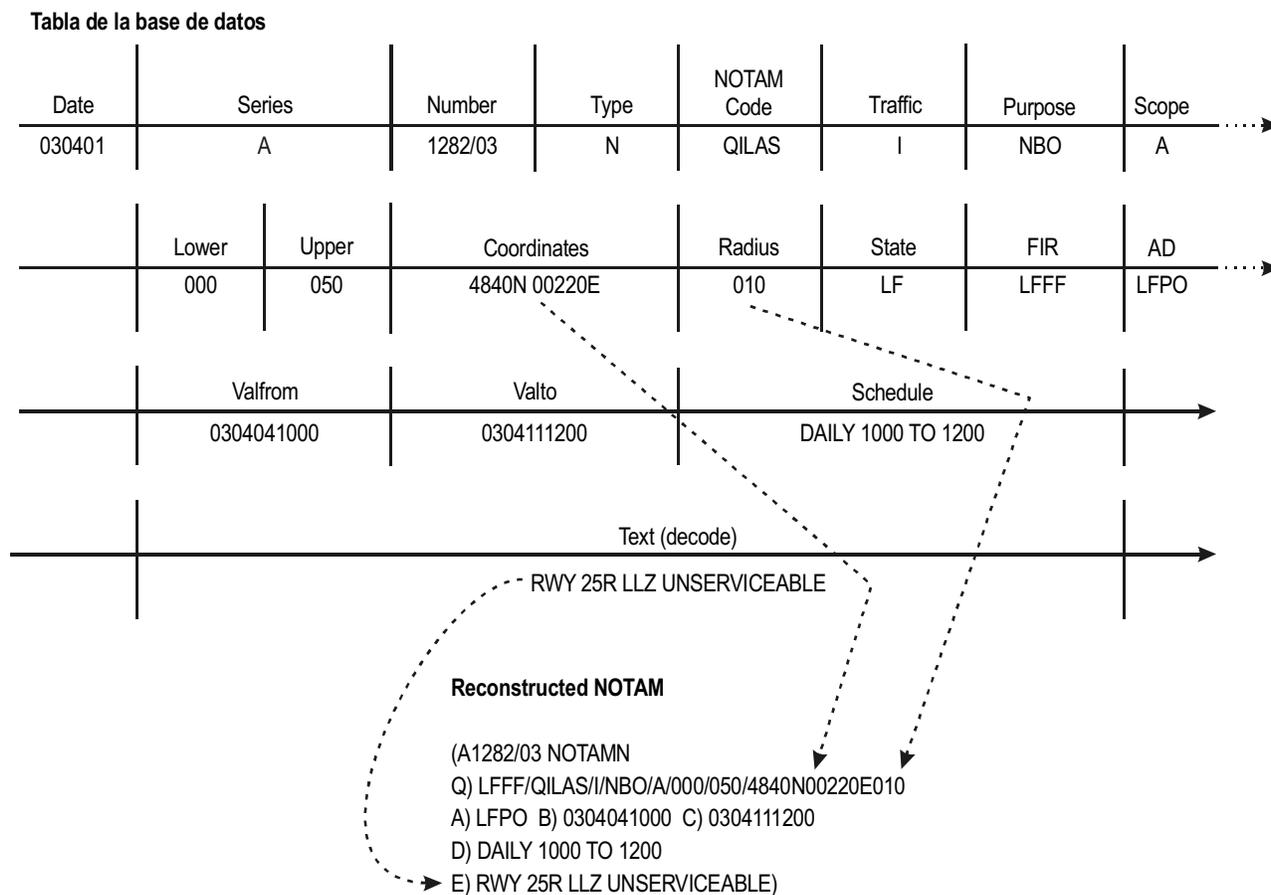


Figura 9-A-4. Ejemplo de reconstrucción del formato NOTAM AFS a partir del contenido de la base de datos

Tabla de la base de datos

Date	Series		Number	Type	NOTAM Code	Traffic	Purpose	Scope
030401	A		1282/03	N	QILAS	I	NBO	A
	Lower	Upper	Coordinates		Radius	State	FIR	AD
	000	050	4840N 00220E		010	LF	LFFF	LFPO
	Valfrom		Valto		Schedule			
	0304041000		0304111200		DAILY 1000 TO 1200			
	Text (decode)							
	RWY 25R LLZ UNSERVICEABLE							

Boletín elaborado (Ejemplo: boletín FIR)

FIR PARIS (LFFF)

EN-ROUTE
— NOTAM information

AERODROMES

ORLY (LFPO)
— RWY 25R LLZ UNSERVICEABLE
FROM: 03/04/04/1000 TO: 03/04/11/1200
DAILY 1000 TO 1200

— SURFACE MOVEMENT RADAR COMPLETELY WITHDRAWN
FROM: 03/03/04/0000 TO: 03/05/10/1200

CHARLES DE GAULLE (LFPG)
— NOTAM information

NAV WARNINGS
— NOTAM information

A0002/03

A1282/03

A1280/03

A0001/03

A0003/03

Nota.— Los títulos son generados por el programa de edición.

Figura 9-A-5. Ejemplo de producción de boletines a partir de la base de datos

Apéndice B del Capítulo 9

PROCEDIMIENTOS COMUNES DE INTERROGACIÓN AIS PARA AUTOEXPOSICIÓN DE LOS USUARIOS FINALES

1. Los ejemplos que se presentan a continuación contienen procedimientos comunes de interrogación AIS que se proponen para ser utilizados en un ambiente de autoexposición. La aplicación de estos procedimientos facilitaría a los usuarios finales (pilotos y personal de operaciones de vuelo) la obtención directa de la información necesaria en cualquier oficina AIS de aeródromo o de helipuerto que participe en el sistema AIS automatizado regional e integrado.

2. Por razón de los requisitos locales de soporte físico y de soporte lógico de computadora, los elementos comunes se limitan al orden y al contenido de los cuadros presentados. Las teclas que se utilicen para la interacción con el sistema pueden modificarse en función de la configuración de soporte físico o de soporte lógico de computadora. Sin embargo, es importante que todas las entradas se mantengan tan sencillas como sea posible, preferiblemente mediante entradas con una sola tecla, al mismo tiempo que se garantiza siempre la posibilidad de consultar menús de ayuda apropiados.

CUADRO FIJO

1	FECHA: / /
<div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block; margin: 10px auto;">AUTOEXPOSICIÓN AIS</div>	
<p>SISTEMA AIS "LOCAL" DEL ESTADO "XYZ"</p> <p>IDIOMA SELECCIONADO — ENGLISH (E) — "LOCAL" (L)</p>	

<p>Teclee la letra indicada y Para salir</p>	<p>pulse "Enter" pulse "F12"</p>

Ejemplo de selección: E (English) → Tablero 2

Ejemplo de selección en el Tablero 1: E

SELF-BRIEFING MENU (IN ENGLISH)

2	SELF-BRIEFING MENU
<p>THE "LOCAL" SYSTEM PROVIDES THE FOLLOWING CHOICES:</p>	
1. FLIGHT PLAN INPUT	(F)
2. MET INFORMATION	(M)
3. PRE-FLIGHT INFORMATION — VFR	(V)
4. PRE-FLIGHT INFORMATION — IFR	(I)
5. PRE-FLIGHT INFORMATION — IFR/VFR	(B)
6. AIP CONSULTATION	(A)

<p>Type the indicated letter and To return to previous page To quit</p>	<p>Press "Enter" Press "F3" Press "F12"</p>

Ejemplo de selección: Información previa al vuelo — IFR (I) → Tablero 3

Ejemplo de selección en el Tablero 2: I

TIPO DE BOLETÍN IFR

3	INFORMACIÓN PREVIA AL VUELO — IFR
SE DISPONE DE LOS SIGUIENTES BOLETINES: -----	
* SALIDA COMÚN EN TODO EL SISTEMA REGIONAL	
1. BOLETÍN DE AERÓDROMO	(A)
2. BOLETÍN DE ÁREA	(F)
3. BOLETÍN DE RUTA	(R)

SALIDA ESPECIAL DEL SISTEMA "LOCAL"	
4. BOLETÍN DE RUTA ESTRECHA	(N)
5. BOLETÍN ESPECIAL DE ÁREA	(S)

Teclee la letra indicada y	pulse "Enter"
Para volver a la página anterior	pulse "F3"
Para salir	pulse "F12"

* Estos son los datos de salida comunes de usuario propuestos para el sistema AIS regional e integrado.

Ejemplo de selección: Boletín de aeródromo (A) —————> Tablero 4

Ejemplo de selección: Boletín de área (F) —————> Tablero 5

Ejemplo de selección: Boletín de ruta (R) —————> Tablero 7

Ejemplo de selección en el Tablero 3: A

BOLETÍN DE AERÓDROMO — IFR

4	BOLETÍN DE AERÓDROMO — IFR			
VALIDEZ DEL BOLETÍN:				
— UN DÍA [ESPECIFICAR FECHA (YYMMDD)]:				
— PERÍODO				
DE (YYMMDDHH):			A (YYMMDDHH):	
PUEDE ESPECIFICAR HASTA 12 AERÓDROMOS (CÓDIGO DE CUATRO LETRAS)				
	AD	AD	AD	AD
1	4	7	10	
2	5	8	11	
3	6	9	12	
SI IGNORA EL CÓDIGO DE CUATRO LETRAS DE LA OACI, LA TECLA DE FUNCIÓN "F2" EXTRAER LA LISTA DE AERÓDROMOS EN LENGUAJE CLARO				

Llene los campos en secuencia:				
Para imprimir boletín			pulse "Enter"	
Para "Help" (lista de aeródromos)			pulse "F2"	
Para volver a la página anterior			pulse "F3"	
Para salir			pulse "F12"	

Ejemplo de selección en el Tablero 3: F

BOLETÍN DE ÁREA — IFR

5	INFORMACIÓN PREVIA AL VUELO — IFR				
(VERSIÓN ESTÁNDAR CON INFORMACIÓN DE EN RUTA Y AD)					
VALIDEZ DEL BOLETÍN:					
— UN DÍA [ESPECIFICAR FECHA (YYMMDD)]:					
— PERÍODO					
DE (YYMMDDHH):	A (YYMMDDHH):				
BOLETÍN PARA ESTADO (CÓDIGO OACI DE DOS LETRAS):					
O BOLETÍN PARA FIR (CÓDIGO OACI DE CUATRO LETRAS):					
FIR1	FIR2	FIR3	FIR4	FIR5	FIR6
— LÍMITES DE NIVEL DE VUELO DESEADO (PARA EXTRAER NOTAM)					
FL INFERIOR:	FL SUPERIOR (FACULTATIVO):				

Llene los campos deseados (FIR) en secuencia:					
Para imprimir boletín estándar	pulse "Enter"				
Para obtener contenido de boletín no estándar	pulse "F4"				
Para volver a la página anterior	pulse "F3"				
Para salir	pulse "F12"				

Ejemplo de selección: contenido de boletín no-estándar ("F4") → Tablero 6

Ejemplo de selección en el Tablero 5: "F4"

CONTENIDO DE BOLETÍN NO ESTÁNDAR (ÁREA)

6	CONTENIDO DE BOLETÍN NO ESTÁNDAR (ÁREA)
<p>TODOS LOS BOLETINES INCLUYEN TEMAS DE NOTIFICACIÓN INMEDIATA</p>	
<p>A) SÓLO TEMAS DE IMPORTANCIA OPERACIONAL</p>	
<p>— TODA LA INFORMACIÓN: (O)</p>	
<p>— SÓLO EN RUTA: (OE)</p>	
<p>— SÓLO DE AERÓDROMO: (OA)</p>	
<hr/>	
<p>B) BOLETÍN DE OBJETIVO GENERAL</p>	
<p>— SÓLO EN RUTA: (BE)</p>	
<p>— SÓLO DE AERÓDROMO: (BA)</p>	
<p>-----</p>	
<p>OPCIÓN DE INCLUIR EN EL BOLETÍN DE OBJETIVO GENERAL</p>	
<p>— TODA INFORMACIÓN VARIA: (M)</p>	
<p>— NOTAM ESPECÍFICO, DETERMINADO TEMA</p>	
<p> POR LETRA DE CÓDIGO NOTAM 2/3:</p>	
<p> RESERVA DE ESPACIO AÉREO: (RA) TIROS: (WM)</p>	
<p> EXHIBICIÓN AÉREA: (WA) FORMACIÓN FLT: (WV)</p>	
<p> PARACAIDISMO: (WP) OTROS:</p>	
<p>-----</p>	
<p>Teclee letras indicadas de opción, llene las letras de código NOTAM 2/3 deseadas:</p>	
Para imprimir boletín	pulse "Enter"
Para "Help" (otros códigos NOTAM)	pulse "F2"
Para volver a la página anterior	pulse "F3"
Para salir	pulse "F12"

Ejemplo de selección en el Tablero 3: R

BOLETÍN DE RUTA — IFR

7	BOLETÍN DE RUTA — IFR
EL BOLETÍN DE RUTA OBTENIDO EN ESTE MODO DE EXPOSICIÓN CORRESPONDE AL TIPO DE BOLETÍN COMÚN EN EL SISTEMA REGIONAL, ES DECIR, DESCRIPCIÓN DE: — AERÓDROMOS DE SALIDA Y LLEGADA, DE ALTERNATIVA — SECUENCIA DE LAS FIR DE SOBREVUELO	
PUEDE OBTENER BOLETINES DE RUTA DE CUATRO MODOS:	
1. DESCRIPCIÓN DE RUTA MANUAL (M)	
2. OBJETIVO DE RUTA POR PAR DE CIUDADES (C)	
3. OBJETIVO DE RUTA POR DESTINO (D)	
4. OBJETIVO DE RUTA POR NÚMERO DE VUELO (F)	

Teclee la letra indicada y	pulse "Enter"
Para volver a la página anterior	pulse "F3"
Para salir	pulse "F12"

- Ejemplo de selección: M (Descripción de ruta manual) —————> Tablero 8
- Ejemplo de selección: C (Objetivo de ruta por par de ciudades) —————> Tablero 10
- Ejemplo de selección: D (Objetivo de ruta por destino) —————> Tablero 11
- Ejemplo de selección: F (Objetivo de ruta por número de vuelo) —————> Tablero 12

Ejemplo de selección en el Tablero 8: "F4"

CONTENIDO DE BOLETÍN NO ESTÁNDAR (RUTA)

9	<p>CONTENIDO DE BOLETÍN NO ESTÁNDAR (RUTA)</p> <p>TODOS LOS BOLETINES INCLUYEN TEMAS DE NOTIFICACIÓN INMEDIATA</p> <p>A) SÓLO TEMAS DE IMPORTANCIA OPERACIONAL</p> <p>— TODA LA INFORMACIÓN: (O)</p> <p>— SÓLO EN RUTA: (OE)</p> <hr/> <p>B) BOLETÍN DE OBJETIVO GENERAL</p> <p>— TODA LA INFORMACIÓN (EN RUTA Y AD) (B)</p> <p>-----</p> <p>OPCIÓN DE INCLUIR EN EL BOLETÍN DE OBJETIVO GENERAL</p> <p>— TODA INFORMACIÓN VARIA: (M)</p> <p>— NOTAM ESPECÍFICO, DETERMINADO TEMA POR LETRA DE CÓDIGO NOTAM 2/3:</p> <p>RESERVA DE ESPACIO AÉREO: (RA) TIROS: (WM)</p> <p>EXHIBICIÓN AÉREA: (WA) FORMACIÓN FLT: (WV)</p> <p>PARACAIDISMO: (WP) OTROS:</p> <p>-----</p> <p>Teclee letras indicadas de opción, llene las letras de código NOTAM 2/3 deseadas:</p> <p>Para imprimir boletín pulse "Enter"</p> <p>Para "Help" (otros códigos NOTAM) pulse "F2"</p> <p>Para volver a la página anterior pulse "F3"</p> <p>Para salir pulse "F12"</p>
---	--

Ejemplo de selección en el Tablero 7: C

BOLETÍN DE RUTA (OBJETIVO DE RUTA POR PAR DE CIUDADES)

10	<p>BOLETÍN DE RUTA (POR PAR DE CIUDADES)</p> <p>VALIDEZ DEL BOLETÍN:</p> <p>— UN DÍA [ESPECIFICAR FECHA (YYMMDD)]:</p> <p>— PERÍODO DE (YYMMDDHH): A (YYMMDDHH):</p> <p>DETERMINAR PAR DE CIUDADES (CÓDIGO OACI DE CUATRO LETRAS)</p> <p>— AERÓDROMO DE SALIDA : ADDEP (GENERADO POR SISTEMA, CAMBIE SI SE REQUIERE)</p> <p>— DESTINO : (AERÓDROMO DE LLEGADA)</p> <p>-----</p> <p>Llene aeródromos, y pulse "Enter"</p> <p>[Se presentarán para selección descripciones de rutas predeterminadas (Tablero 13). Si la ruta es desconocida para el sistema, en pantalla "Descripción de ruta manual" (Tablero 8)]</p> <p>Para "Help" (lista de aeródromos) pulse "F2"</p> <p>Para volver a la página anterior pulse "F3"</p> <p>Para salir pulse "F12"</p>
----	--

Ejemplo de selección: En pantalla rutas predeterminadas ("Enter") → Tablero 13

Ejemplo de selección en el Tablero 10: Pantalla de rutas predeterminadas (“Enter”)

SELECCIÓN DE RUTAS PREDETERMINADAS (PAR DE CIUDADES)

13	SELECCIÓN DE RUTA PREDETERMINADA (SECUENCIA DE FIR)					
PARA PAR DE CIUDADES	OACI	NOMBRE (SI CONOCIDO EN EL SISTEMA)				
*SALIDA	LFAD	CHAMPS VERT-LA-JOIE				
*LLEGADA	EDAD	FLUGPLATZ LANDEFELD				
RUTAS PROPUESTAS:						
*1) LFXX	EDXX	EDYY	:	:	:	
*2) LFXX	LFSS	EDYY	:	:	:	
*3) :	:	:	:	:	:	
*4) :	:	:	:	:	:	
*ALTERNATIVAS PROPUESTAS:		EDAA	EDAB	EDAC	:	
ALTERNATIVAS AÑADIDAS:		:	:	:	:	
LÍMITES DE NIVEL DE VUELO (OPCIÓN)	TODAS LAS FIR	PRIMERA	OTRAS	ÚLTIMA		
— NIVEL SUPERIOR (FL):	:	O	:	:	:	
— NIVEL INFERIOR (EJ. 090):	:	O	:	:	:	

Para imprimir boletín estándar					pulse “Enter”	
Para obtener contenido de boletín no estándar					pulse “F4”	
Para “Help” (aeródromos)					pulse “F2”	
Para volver a la página anterior					pulse “F3”	
Para salir					pulse “F12”	

* Campos que entra el sistema.

Ejemplo de selección: Contenido de boletín no estándar (“F4”) → Tablero 9

Ejemplo de selección en el Tablero 12: Pantalla de rutas predeterminadas (“Enter”)

SELECCIÓN DE RUTAS PREDETERMINADAS (NÚMERO DE VUELO)

14	SELECCIÓN DE RUTA PREDETERMINADA (SECUENCIA DE FIR)					
PARA NÚMERO DE VUELO ***AF1234 ***ETD: 14H30						
			NOMBRE (SI CONOCIDO EN EL SISTEMA)			
	OACI					
*SALIDA	LFPG	PARIS CHARLES DE GAULLE				
*LLEGADA	EDDF	FRANKFURT MAIN				
RUTAS PROPUESTAS: SU SELECCIÓN * * (EJ. * 2 *)						
*1) LFFF	EDBB	EDFF	:	:	:	:
*2) LFFF	EDFF	:	:	:	:	:
3) :	:	:	:	:	:	:
4) :	:	:	:	:	:	:
*ALTERNATIVAS						
PROPUESTAS	EDAA	EDAB	EDAC	:	:	
ALTERNATIVAS AÑADIDAS:	:	:	:	:	:	
LÍMITES DE NIVEL DE VUELO TODAS						
(OPCIÓN)	LAS FIR		PRIMERA	OTRAS	ÚLTIMA	
— NIVEL SUPERIOR (FL):	:	O	:	:	:	
— NIVEL INFERIOR (EJ. 090):	:	O	:	:	:	

Para imprimir boletín estándar				pulse “Enter”		
Para obtener contenido de boletín no estándar				pulse “F4”		
Para “Help” (aeródromos)				pulse “F2”		
Para volver a la página anterior				pulse “F3”		
Para salir				pulse “F12”		

* Campos que entra el sistema.

Ejemplo de selección: Contenido de boletín no estándar (“F4”)  Tablero 9

FORMATO ESTÁNDAR PARA EXTRACCIÓN DE NOTAM

Servicios de exposición AIS — Usuarios intermedios

Ejemplo de información de área o AD (uno o varios lugares)

Lugar (Estado, FIR, AD)			Selección según:			
NR	Tipo	Nombre (OACI)	Objetivo (N, B, O, M)	Alcance (A, E, W)	Por encima de FL	Por debajo de FL
1	FIR	G000	B	–	000	250
2	FIR	GVSC	O	E	100	250
3						
4						
5						
6						

Ejemplo de boletín de ruta (DEP AD, ARR AD, FIR)

Lugar (Estado, FIR, AD)			Selección según:			
NR	Tipo	Nombre (OACI)	Objetivo (N, B, O, M)	Alcance (A, E, W)	Por encima de FL	Por debajo de FL
1	AD	WSSS	O	A		
2	AD	WIII	O	A		
3	FIR	WSJC	O	E	120	250
4	FIR	WIIZ	O	E	120	310
5						
6						

FORMATO ESTÁNDAR PARA EXTRACCIÓN DE UN DETERMINADO NOTAM**Servicios de exposición AIS — Usuarios intermedios*****Extracción de uno o varios NOTAM***

EXTRACCIÓN DE UN NOTAM DETERMINADO				Fecha: (YYMMDDHHMM)
	Estado (Doc 7910) (HE)	NOF de origen (HECAYNYX)	Serie (A, B, ...)	Número/Año/(1234/03)
1				
2				
3				
4				
5				
6				
7				
8				
9				
10				

Llene los NOTAM deseados en secuencia, pulse la tecla "Execute".
Para extraer más de 10 NOTAM, repita la interrogación.

Apéndice C del Capítulo 9

MENSAJES COMUNES DE INTERROGACIÓN DE OTRAS BASES DE DATOS AIS

1. Deberían elaborarse los siguientes formatos para la interrogación de los sistemas de bases de datos que participen en un sistema AIS automatizado regional e integrado. Estos tienen la finalidad de complementar los procedimientos descritos en el Capítulo 9 y podrían utilizarse cuando no se dispone directamente de facilidades de autoexposición.

2. Se simplifica la estructura de instrucciones para que pueda utilizarse un formato de interrogación de una sola línea que no dependa de las características de acceso al terminal o del método de acceso de las comunicaciones (AFS, red de telecomunicaciones públicas, redes públicas de transmisión de datos, etc.).

Formato de interrogación

3. La interrogación debería comprender tres secciones separadas por una barra (/). El formato debería ser:

<TIPO DE INTERROGACIÓN> / <FILTRO> /
<ARGUMENTOS>

4. Pueden aplicarse distintos filtros para distintos tipos de interrogación. En algunos casos, los filtros pueden no tener validez para un determinado tipo de interrogación o, cuando no se incluyen valores de filtro en la interrogación, se asumirán valores implícitos. En la Tabla 9-C-1 se presentan la gama de tipos de interrogación y los valores de filtro implícito/inválido. En todos los casos deben incluirse delimitadores (/) de formato de interrogación, cuando se proporcionen y cuando no se proporcionen valores de filtro en la interrogación. (Véanse los ejemplos de formatos de interrogación.)

Conjunto común de interrogaciones

5. El conjunto común está destinado a la interrogación de las bases de datos AIS utilizando diversos métodos de acceso.

Tipo de interrogación

6. Ha de utilizarse una secuencia de tres caracteres alfabéticos para identificar el tipo de interrogación:

Ruta	Exposición	SPR
Área FIR	Exposición	FAB
Aeródromo/Helipuerto	Exposición	AER
NOTAM original	Exposición	ONB
Lista de verificación NOTAM	Exposición	NCB

Filtros

7. Como conmutadores de filtros se utilizan los siguientes:

Tránsito	IFR (I), VFR (V), BOTH (G)*	
Objetivo	Notificación inmediata	(N)
	Importante para las operaciones	(O)
	Asunto del boletín	(B)
	Varios	(M)
Alcance	Información en ruta	(E)
	Información de avisos NAV	(W)
	Información de aeródromo	(A)
	Información combinada	(C)*

* No existen estos conmutadores de filtros en la definición de calificativos NOTAM, pero son válidos en este formato de interrogación.

Argumentos

8. Cada argumento debe estar separado por una coma.

FIR

AAAA = indicador de lugar de cuatro letras

Aeródromo

BBBB = indicador de lugar de cuatro letras

Identificador de NOTAM

LLLL, AnnnnYY = indicador de lugar de cuatro letras seguido de una letra de serie, del número y del año.

Tabla 9-C-1. Tipos de interrogación y filtros implícitos

<i>Tipo de interrogación</i>	<i>Tránsito</i>	<i>Objetivo</i>	<i>Alcance</i>
Boletín de ruta	SPR	G	O #
Boletín de área	FAB	G	O C
Boletín de aeródromo	AER	G	O #
NOTAM original	ONB	#	# #
Lista de verificación NOTAM	NCB	#	# #
<i>Nota.— # indica que no se requiere ningún filtro para esta entrada.</i>			
<i>Ejemplos de formatos de interrogación</i>			
Exposición de tipo área	FAB/VNW/AAAA ₁ ,...,AAAA _n		
Exposición de tipo ruta	SPR/ /ADEP,DEST,FIR ₁ ,..FIR ₂		
Exposición de tipo aeródromo	AER/VB/BBBB ₁ ,...,BBBB _n		
Petición de NOTAM	ONB/ /LLLL,AnnnnYY		
<i>Nota.— n tiene siempre un valor inferior a 10 (de 0 a 9 inclusive).</i>			

Capítulo 10

PREPARACIÓN DE LA COPIA ORIGINAL, REPRODUCCIÓN Y DISTRIBUCIÓN

10.1 PROCESOS DE REPRODUCCIÓN

10.1.1 Cualquiera de los siguientes procesos de reproducción es conveniente para preparar y reproducir publicaciones AIS, circulares, mapas y avisos.

- a) preparación electrónica antes de imprimir;
- b) impresión offset (alimentación de hojas y prensa de web);
- c) impresión digital;
- d) fotocopia analógica.

A continuación se presenta una breve descripción de los procesos.

Preparación electrónica antes de imprimir

10.1.2 La preparación electrónica antes de imprimir implica las etapas requeridas para convertir un texto o a un dibujo, en una forma final preparada para la impresión definitiva en una imprenta o copiadora digital. Esto puede incluir la corrección de colores, la captura de colores, la imposición (proceso de arreglar las páginas particulares en una forma en preparación para la impresión de modo que las páginas estarán en la secuencia adecuada después de la impresión, doblado y encuadernación), separación de colores, pruebas, reproducción de imágenes. La unidad para preparación electrónica antes de imprimir consistirá en una computadora personal (PC), y un reproductor de imágenes (dispositivo que genera productos en papel, placa y película con la máxima resolución para necesidades de publicación profesional) e impresoras en colores de carretes, de inyección de tinta y de cera caliente, procesadores de película y de placa metálica, quemadora de placas, un sistema de perforación del registro y un cuarto oscuro. Pueden recibirse los textos en forma de copia impresa (preparada para ser fotocopiada) o electrónica. En esta unidad, pueden realizarse una serie de pruebas, tales como la de copia cianográfica tradicional, teclas de color, impresión grande a color, pruebas de color,

separación de colores y gestión de colores, así como adaptación de colores con un sistema Pantone o de mezcla y adaptación de colores.

10.1.3 Los requisitos de una organización AIS son tales que este método solamente es conveniente cuando:

- a) esté establecido un departamento gubernamental de imprenta y se tenga la posibilidad de dar máxima prioridad a los requisitos de la publicación AIS; o
- b) el trabajo pueda encargarse por contrato a una organización no gubernamental conveniente que tenga la posibilidad de proporcionar un servicio rápido similar, a un costo razonable.

Impresión en offset

10.1.4 El proceso de impresión en offset es la tecnología de impresión comercial más común en uso hoy en día y se adapta a un AIS de mayor magnitud por razón de la rapidez y costo relativamente bajo. El proceso consiste en preparar una placa de metal ligero especialmente formateada o una placa maestra de plata (placa de papel). Seguidamente, la impresión en offset aplica capas de tinta a la página. Para cada capa, se coloca una imagen inversa de la página en un rodillo de la prensa. Se aplica la tinta a las áreas sin imágenes en el rodillo, de forma que cuando el rodillo presiona al papel al moverse por la prensa, la imagen adecuada se deja de lado o se transfiere a la pila para impresión.

10.1.5 El equipo requerido para obtener estas placas consiste en un PC, un reproductor de imágenes, un procesador de película, una cámara, un cuarto oscuro y facilidades para preparar las placas, un constructor de fotoplacas (placa maestra de plata) y una prensa de impresión en offset o una prensa de duplicación en offset, que es una pieza de equipo muy moderna con una elevada calidad de reproducción.

10.1.6 Hay cuatro etapas básicas implicadas en el proceso de impresión en offset:

Etapa 1— Copia original

Preparación del fichero electrónico o de la hoja impresa original, según lo descrito en 10.2.4 y 10.2.5.

Etapa 2 — Negativo de película, separación de colores y teclas de colores o prueba de colores

Se requiere un negativo de película de la copia original para transferir una imagen de la copia original a la placa de impresión, o la transferencia pudiera realizarse directamente desde un fichero electrónico hacia una unidad de computadora a placa (CTP). La copia electrónica o impresa se prepara del mismo tamaño que el formato final requerido. Para crear un documento electrónico, es muy importante utilizar la resolución máxima posible, a fin de obtener la definición máxima. Seguidamente, si es una tarea de multicolores, una adaptación de colores será necesaria (sistema Pantone o de mezcla y adaptación de colores), o si es un proceso de cuatro colores, se requerirá una separación de colores, un teclado para colores o una prueba de colores.

Etapa 3 — Placa de impresión

El negativo de película se coloca en una placa de aluminio de grano fino o en una placa sensibilizada de zinc y se coloca en contacto firme en un marco de quemado de placa al vacío. La combinación de negativo/placa se expone seguidamente a un arco de luz por un periodo predeterminado de tiempo. La luz choca a través de las partes claras (área de impresión) del negativo y la impresión se adhiere a la placa químicamente tratada. Se procesa seguidamente la placa a través de un procesador de metal, que consiste en un proceso de pasar por soluciones químicas y agua para el revelado, y seguidamente, cuando se añade la tinta, está preparada para su uso. Si el documento es de texto negro regular, sería más fácil, más rápido y más económico utilizar placas maestras de plata (placas de papel de plata).

Etapa 4 — Impresión

Cuando se ha completado la etapa 3, la placa está en una condición por la que las partes que fueron expuestas a través del negativo de película o por el constructor de placa fotográfica rechazarán el agua pero aceptarán una sustancia grasosa tal como la tinta de impresión; por consiguiente, la placa después de engancharse al rodillo, se humedece en primer lugar y seguidamente se aplica la tinta, la cual se adhiere solamente al área de impresión. Esta tinta se transfiere a la bayeta impregnada de caucho, y seguidamente a la pila para impresión. Para una tarea de multicolores este proceso se repetirá tantas veces cuantos sean los colores en el original. Para un proceso de cuatro colores, el proceso mencionado se repetirá cuatro veces para imprimir los siguientes colores:

azul-verde, magenta, amarillo y negro. La superposición de estos colores creará una imagen a todo color.

Impresión digital

10.1.7 La impresión digital es aquella de calidad comercial por la cual los ficheros en una fuente electrónica se procesan directamente en el sistema de impresión, en lugar de pasar por etapas analógicas tales como las de reproducción de imágenes en película y construcción de placas. Los sistemas de impresión digital directa pueden basarse en una tecnología en offset litográfico o tecnología láser/pigmentos. Los procesadores de imagen Raster de extremo delantero (RIP) y los servidores son componentes integrados de estos sistemas de impresión. Esta tecnología de impresión permite la producción de textos en negro y blanco o a pleno color y el barrido de la copia impresa. Se utiliza la impresión digital para tareas con bajas series de impresión y para reimpresión a solicitud.

Fotocopiadoras

10.1.8 El equipo de fotocopiadoras produce una imagen positiva directa de una copia impresa o electrónica y por consiguiente, se adapta igualmente a la reproducción de texto o a diagramas a línea, y tiene las capacidades añadidas de ampliar o reducir el tamaño (desde 25 a 400 por ciento) combinar y grapar. Las máquinas fotocopiadoras de alta velocidad están siendo cada vez más modernas y computarizadas y se requiere instrucción para utilizar todas las características especiales. La rapidez de funcionamiento de una máquina fotocopiadora de alta velocidad es superior a 100 copias por minuto. Este método de reproducción es por lo tanto muy conveniente para bajas tiradas de impresión y para impresión a solicitud.

10.2 PREPARACIÓN DE LA COPIA**Generalidades***Material de texto*

10.2.1 Antes de presentar el texto para la impresión, es aconsejable consultar por anticipado al personal de la sala de composición responsable de la tipografía respecto a los siguientes detalles:

- a) estilos tipográficos (los estilos tipográficos por utilizar);
- b) tamaños de tipo (los tamaños de tipo para títulos, subtítulos y cuerpo principal);

- c) medición (la longitud de una línea impresa que permita márgenes convenientes);
- d) tamaño, tipos y peso de las hojas.

10.2.2 La copia en proyecto puede transmitirse a la sala de composición ya sea escrita a mano o en forma tipografiada (preferiblemente en esta última forma para evitar errores) y con las correcciones requeridas marcadas por el editor. Al preparar el material por reproducir en secciones o partes, es aconsejable preparar una copia maestra “ficticia”, que ayude y guíe al personal de la sala de composición en la selección y cantidad adecuadas de tipos. El tipo puede insertarse ya sea manualmente ya sea mediante varias máquinas de composición, siendo las últimas más económicas. Una prueba de “galera” debería ser presentada por el impresor al personal editorial para corrección y aprobación antes de la impresión final.

Cartas y diagramas a línea

10.2.3 Para reproducir cartas y diagramas a línea, se proporciona un dibujo original electrónico o en copia impresa (cámara preparada) que puede ser objeto de lectura electrónica, después de lo cual se selecciona el proceso apropiado de reproducción.

Impresión en offset

Material de texto

10.2.4 Para la preparación de la copia final puede seleccionarse lo siguiente:

- a) mecanografía;
- b) fototipografía;
- c) procesamiento de texto;
- d) tipografía (cuando haya de imprimirse un número limitado de copias, puede hacerse caso omiso de este método más elaborado y caro de preparar copias).

10.2.5 Se obtienen tipos bastante claros con una máquina de escribir, pero la máquina de fototipografía tiene la ventaja de proporcionar anversos del tipo en contraste y títulos y subtítulos en negrilla. La mecanografía o fototipografía debería hacerse en papel muy blanco para obtener el contraste máximo requerido para el proceso fotográfico que sigue. Debe prestarse atención a no ensuciar el texto antes de fotografiarlo, aunque pudieran eliminarse los errores o las marcas manchadas mediante el uso de blanco de retoque que no aparece en la fotografía.

Cartas y diagramas a línea

10.2.6 Las cartas y diagramas a línea pueden ser utilizados eficazmente para representar información que sería muy complicado expresar en forma de texto. El método de preparar el dibujo dependerá completamente de la complejidad del mismo. Los diagramas a línea son en general suficientes cuando se producen en blanco y negro aunque la adición de colores mejorará frecuentemente y añadirá énfasis a las características particulares de una carta. El dibujo original debería trazarse de forma que la reducción final para las placas pueda ser por lo menos una reducción de cuatro a tres. Es de conveniencia máxima un papel blanco de superficie suave que resistirá a cambios de la humedad.

Fotocopiadora

10.2.7 Lo mismo que en el caso del proceso fotográfico, la copia ha de estar preparada para la cámara, es decir, ha de estar en la forma precisa de la impresión final requerida. Se obtienen los mejores resultados con copia de mucho contraste (tipo negro en papel blanco). Deberían evitarse áreas grandes de negro sólido. Si ha de llenarse un área en la copia, utilídense líneas paralelas o cruzadas para definir el área.

10.3 SELECCIÓN DEL MÉTODO

10.3.1 Puede emplearse una combinación de métodos.

Proceso de preparación electrónica antes de imprimir

10.3.2 Éste solamente debería utilizarse cuando:

- a) se requiere una reproducción de gran calidad de color y para hacer los azules tradicionales, teclado de color, hojas impresas grandes de color, prueba de colores, separación de colores, gestión de colores o adaptación de colores con un sistema Pantone o de mezcla y adaptación de colores;
- b) se requiere una tirada mínima de impresión (hasta de 20 copias), en una impresora de inyección de tinta de un mapa o de una carta.

Proceso de impresión en offset

10.3.3 Este proceso puede ser considerado como conveniente cuando:

- a) se requiere una buena calidad de reproducción;

- b) el equipo puede emplearse para otros trabajos de impresión, para que la utilización de la planta sea económica y en general para reducir los costos de impresión;
- c) se requiere una tirada de impresión de 300 copias o más;
- d) se requiere un procesamiento de colores múltiples.

Proceso de impresión digital

10.3.3 Este proceso puede ser considerado como conveniente cuando:

- a) se presentan electrónicamente tareas para blanco y negro o color;
- b) los trabajos tienen una baja tirada de impresión (300 copias o menos);
- c) los trabajos se realizan en tamaños de papel en la gama de 5,5" × 8,5" a 12" × 18";
- d) se requiere volver a imprimir a solicitud.

Proceso de fotocopiar

10.3.4 Puede prestarse atención al uso de este proceso cuando:

- a) los originales se presentan en forma de papel impreso (cámara preparada);
- b) se requiere una buena calidad de la reproducción;
- c) los trabajos tienen una baja tirada de impresión (300 copias o menos);
- d) no se requiere procesamiento de colores múltiples;
- e) se requiere volver a imprimir a solicitud.

10.4 PAPEL

10.4.1 Teniendo en cuenta los requisitos de duración y enmiendas a mano, las categorías mínimas recomendadas para el papel son las siguientes.

Preparación electrónica antes de imprimir

10.4.2 Debe utilizarse papel especial, tal como papel fotográfico y diversos tipos de papeles para inyección de tinta.

Impresión en offset

10.4.3 Pueden utilizarse para imprimir publicaciones y portadas diversos tipos de papeles (desde papel engomado a papel de offset y papeles opacos de diferentes pesos) así como varios tipos de cartón.

Impresión digital

10.4.4 Pueden utilizarse para imprimir publicaciones y portadas diversos tipos de papeles para reproducción gráfica de calidad (desde papel engomado a papel de offset y papeles opacos de diferentes pesos) así como varios tipos de cartón.

Fotocopiadora

10.4.5 Pueden utilizarse diversos tipos de papeles para reproducción gráfica de calidad (desde papel engomado a papel de offset y papeles opacos de diferentes pesos).

10.5 EQUIPO

10.5.1 La escala del equipo requerido por un AIS dependerá de su necesidad de producción de copias, ya sea para entrega a la imprenta o para reproducción dentro de la dependencia, o una combinación de ambos. Deberían también considerarse y son adecuados las PC, impresoras y equipos de fotocopiadora.

10.5.2 El equipo mínimo requerido en una dependencia AIS de aeródromo/heliporto, solamente para la producción de boletines de información previa al vuelo (PIB), es una máquina de escribir y una máquina fotocopiadora. Sin embargo, sería más conveniente una PC y una impresora puesto que se actualizarían de modo instantáneo los PIB cuando se requiera.

10.6 MANTENIMIENTO DE LA LISTA DE DISTRIBUCIÓN

Función

10.6.1 En la lista para distribución de las publicaciones salientes deberían incluirse:

- a) listas actualizadas de direcciones y sus requisitos;
- b) un registro actualizado de las cantidades totales por producir; y
- c) un registro de envíos.

Método

10.6.2 Si no se utiliza una aplicación generada por computadora, los métodos de alternativa sugeridos son:

- a) *Índice con tarjetas.* Debería utilizarse una tarjeta por suscriptor, con todos los detalles necesarios (dirección, número de ejemplares requeridos, etc.). Para evitar que la lista sea incompleta debido a la pérdida de una o varias tarjetas, es aconsejable asignar un número de serie a cada titular. Puede seguidamente mantenerse una lista de referencias cruzadas por número de serie, que puede verificarse comparándola con la lista en orden alfabético; o
- b) *Carpeta de hojas sueltas.* Debería utilizarse una carpeta por suscriptor con todos los detalles necesarios y debería numerarse cada carpeta. Puede mantenerse un índice alfabético en las hojas de índice que se colocan en la parte delantera de la carpeta.

10.7 VENTA DE DOCUMENTACIÓN AIS

AIS del Estado

10.7.1 El Anexo 15 estipula el intercambio entre los Estados, a título recíproco sin ningún costo, de todos los elementos de la documentación integrada de información aeronáutica. Este requisito incluye todas las publicaciones AIS producidas por un organismo comercial en nombre de un Estado. El valor de la información aeronáutica así recibida compensa con mucho cualesquiera costos de producción en los que incurra cada Estado y se facilita de ese modo la distribución pronta de la información.

Suscripción pagada

10.7.2 Los Estados pueden prever la recepción de pedidos de suscripción para documentación AIS de organizaciones tales como las líneas aéreas y los organismos de publicación de cartas. Al calcular los derechos, solamente deberían recuperarse de los suscriptores que pagan una proporción razonable de los costos de producción. Los derechos excesivos

tienden a desalentar la venta. Una fórmula razonable sería la de tomar los costos de producción anuales, incluidos los de edición, dibujos e imprenta, y dividirlos por el número total de titulares (tanto los suscriptores que pagan como los que no pagan). Se obtiene de este modo el costo anual de producción particular, al cual pueden añadirse los costos de correo más una pequeña tasa para tramitación a fin de llegar al precio para las suscripciones pagadas. Se hace hincapié en que es de desear que se recuperen los costos mediante el pago de derechos que se fijan anualmente, puesto que el cobro de dinero por cada ejemplar no solamente da lugar a una contabilidad considerable y enojosa, sino que también es causa de demoras en la rápida distribución. Por motivos similares es de desear que se establezca el pago de una tasa combinada para la AIP, Enmiendas AIP y Suplementos AIP puesto que cada titular de una AIP debería también recibir todas las enmiendas y suplementos.

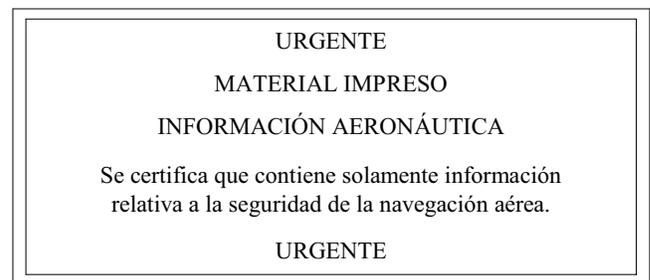
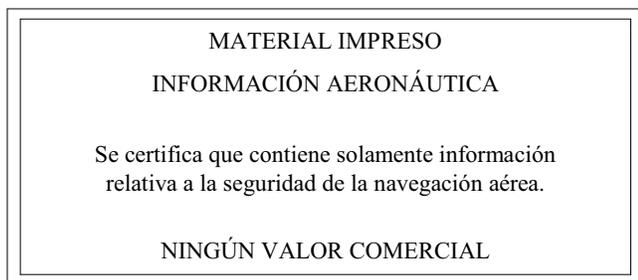
10.8 CORREO

10.8.1 La documentación AIS, en particular las Enmiendas AIP y los Suplementos AIP, nunca deberían doblarse sino que deberían despacharse en un sobre sin pliegues. Esto asegura que los titulares reciben los materiales AIP en hojas sueltas en buenas condiciones. Todos los despachos deberían realizarse por los medios más rápidos posibles. Se dispone de varios tipos de equipo para escribir direcciones, automático o semiautomático, que es de gran valor puesto que la distribución rápida es una necesidad.

10.8.2 Para acelerar la entrega rápida de materiales AIS, deberían marcarse convenientemente los sobres con etiquetas de los tipos indicados a continuación.

10.9 AUTOMATIZACIÓN

Se señala a la atención de los Estados, que consideran automatizar la distribución de materiales AIS, lo indicado en el Capítulo 9 del presente manual, en el que se incluye orientación sobre el desarrollo y funcionamiento de un sistema AIS automatizado.



AIP
PUBLICACIÓN DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA

(Nombre del Estado)

_____ **EDICIÓN**

**CONSÚLTENSE LOS NOTAM
PARA TENER LA INFORMACIÓN MÁS RECIENTE**

**SERVICIO DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA
DEPARTAMENTO DE AVIACIÓN CIVIL**

AIP

PUBLICACIÓN DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA

(Nombre del Estado)

PARTE 1

GENERALIDADES (GEN)

VOLUMEN NÚM.

(Si hay más de un volumen)

PARTE 1 — GENERALIDADES (GEN)

GEN 0.

GEN 0.1 PREFACIO

1. Nombre de la autoridad responsable de la publicación

La AIP se publica bajo la responsabilidad de la Administración de Aviación Civil.

2. Documentos aplicables de la OACI

La AIP se prepara de conformidad con las normas y métodos recomendados (SARPS) del Anexo 15 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional y con el *Manual para los servicios de información Aeronáutica de la OACI* (Doc 8126). Las cartas que figuran en la AIP se producen de conformidad con el Anexo 4 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional y con el *Manual de cartas aeronáuticas de la OACI* (Doc 8697). Las diferencias con respecto a las normas, métodos recomendados y procedimientos de la OACI se indican en la subsección GEN 1.7.

3. Estructura de la AIP e intervalo regular establecido para las enmiendas

3.1 Estructura de la AIP

La AIP forma parte de la documentación integrada de información aeronáutica, cuyos detalles se indican en la subsección GEN 3.1. La estructura principal de la AIP se muestra en forma gráfica en la página GEN 0.1-3.

La AIP se divide en tres partes, Generalidades (GEN), En ruta (ENR) y Aeródromos (AD), cada una de ellas dividida en secciones y subsecciones según corresponda, que contienen diversos tipos de información.

3.1.1 Parte 1 — Generalidades (GEN)

La Parte 1 consta de cinco secciones que contienen la información que se describe brevemente a continuación.

GEN 0. — Prefacio; registro de Enmiendas de la AIP; registro de Suplementos de la AIP; lista de verificación de páginas de la AIP; lista de enmiendas incorporadas a mano a la AIP; e índice de la Parte 1.

GEN 1. Reglamentos y requisitos nacionales — Autoridades designadas; entrada, tránsito y salida de aeronaves; entrada, tránsito y salida de pasajeros y tripulantes; entrada, tránsito y salida de mercancías; instrumentos, equipos y documentos de vuelo de las aeronaves; resumen de reglamentos nacionales y acuerdos/convenios internacionales; y diferencias respecto de las normas, métodos recomendados y procedimientos de la OACI.

GEN 2. Tablas y códigos — Sistema de medidas, marcas de aeronave, días feriados; abreviaturas utilizadas en las publicaciones del AIS; símbolos cartográficos, indicadores de lugar; lista de radioayudas para la navegación; tablas de conversión, y tablas de salida y puesta del sol.

GEN 3. Servicios — Servicios de información aeronáutica; cartas aeronáuticas; servicios de tránsito aéreo; servicios de comunicaciones; servicios meteorológicos; y búsqueda y salvamento.

GEN 4. Derechos por el uso de aeródromos/helipuertos, y servicios de navegación aérea — Derechos por el uso de aeródromos/helipuertos; y derechos por el uso de servicios de navegación aérea.

3.1.2 Parte 2 — En ruta (ENR)

La Parte 2 consta de siete secciones que contienen la información que se describe brevemente a continuación.

ENR 0. — Prefacio; registro de Enmiendas de la AIP; registro de Suplementos de la AIP; lista de verificación de páginas de la AIP; lista de enmiendas incorporadas a mano a la AIP; e índice de la Parte 2.

ENR 1. Reglas y procedimientos generales — Reglas generales; reglas de vuelo visual; reglas de vuelo por instrumentos; clasificación del espacio aéreo ATS; procedimientos de espera, aproximación y salida; servicios y procedimientos radar; procedimientos de reglaje de altímetro; procedimientos suplementarios regionales; organización de la afluencia del tránsito aéreo; planificación de los vuelos; dirección de los mensajes de plan de vuelo; interceptación de aeronaves civiles; interferencia ilícita e incidentes de tránsito aéreo.

ENR 2. Espacio aéreo de los servicios de tránsito aéreo — Descripción detallada de las regiones e información de vuelo (FIR); regiones superiores de información de vuelo (UIR), áreas de control terminal (TMA); y otros espacios aéreos regulados.

ENR 3. Rutas ATS — Descripción detallada de las rutas ATS inferiores; rutas ATS superiores; rutas de navegación de área; rutas de helicópteros; otras rutas; y espera en ruta.

Nota.— En las secciones y subsecciones pertinentes de la Parte 3 — Aeródromos, se describen otros tipos de rutas que se especifican en conexión con los procedimientos para el tránsito hacia y desde aeródromos y helipuertos.

ENR 4. Radioayudas y sistemas de navegación — Radioayudas para la navegación — en ruta; sistemas especiales de navegación; designadores o nombres en clave para puntos significativos; y luces aeronáuticas de superficie — en ruta.

ENR 5. Alertas para la navegación — Zonas prohibidas, restringidas y peligrosas; zonas de maniobras e instrucción militares y zona de identificación de defensa aérea (ADIZ); otras actividades de índole peligrosa y otros peligros potenciales; obstáculos para la navegación aérea — en ruta; actividades aéreas deportivas y de recreo; y vuelos migratorios de aves y zonas con fauna sensible.

ENR 6. Cartas de navegación en ruta — Carta de navegación en ruta — OACI y cartas índices.

3.1.3 Parte 3 — Aeródromos (AD)

La Parte 3 consta de cuatro secciones que contienen la información que se describe brevemente a continuación.

AD 0. — Prefacio; registro de Enmiendas de la AIP; registro de Suplemento de la AIP; lista de verificación de páginas de la AIP; lista de enmiendas incorporadas a mano a la AIP; e índice de la Parte 3.

AD 1. Aeródromo/helipuertos — Introducción — Disponibilidad de aeródromo/helipuerto; servicios de salvamento y de extinción de incendios y plan para la nieve; índice de aeródromos y helipuertos; y agrupación de aeródromos/helipuertos.

AD 2. Aeródromos — Información detallada sobre los aeródromos, incluyendo las áreas de aterrizaje de helicópteros si están situadas en los aeródromos, distribuida en 24 subsecciones.

AD 3. Helipuertos — Información detallada acerca de los helipuertos (que no estén situados en los aeródromos), distribuida en 23 subsecciones.

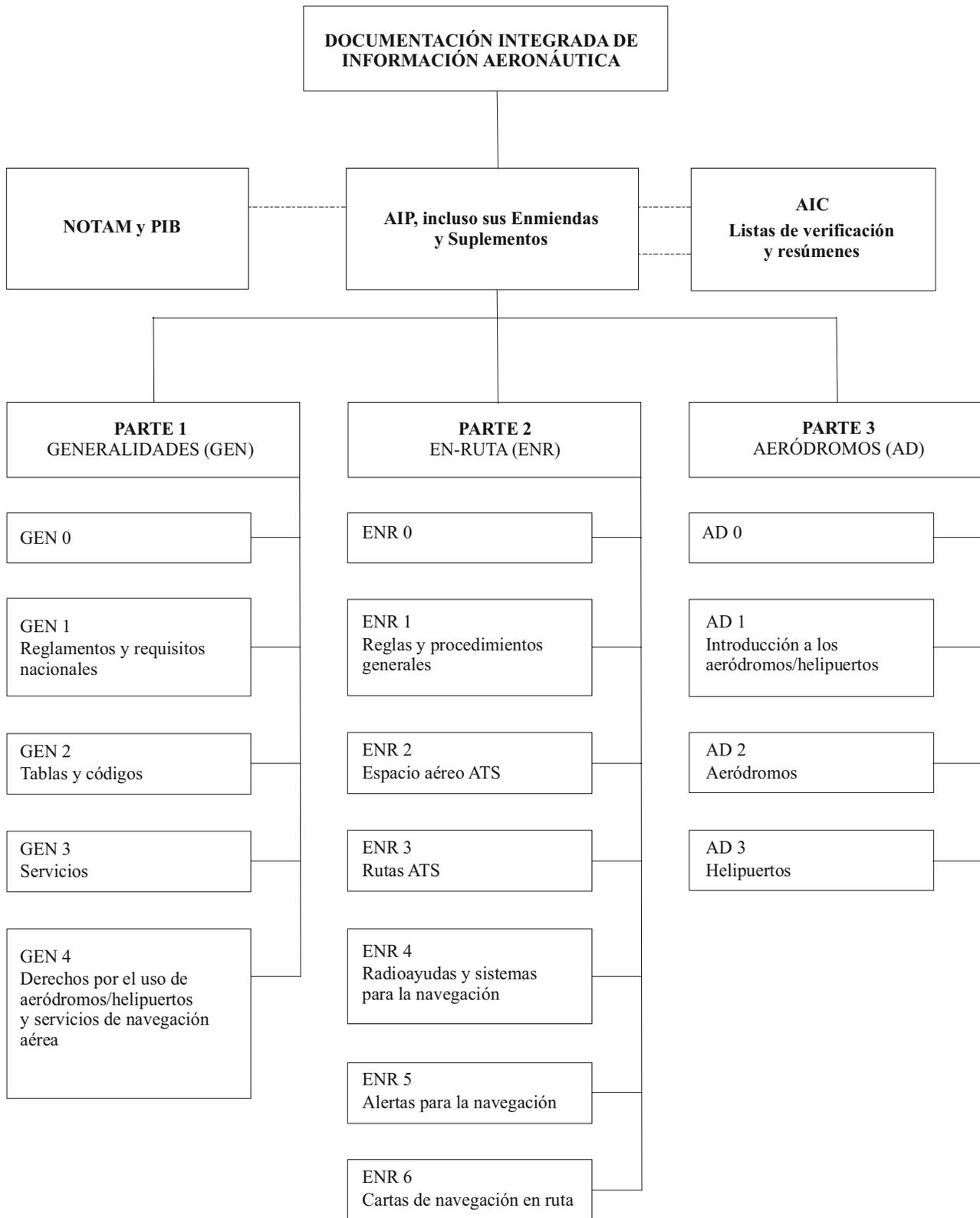
3.2 Intervalo regular establecido para las enmiendas

Las enmiendas regulares de la AIP se publicarán cada tres meses. Las fechas de publicación serán los primeros días de febrero, mayo, agosto y noviembre de cada año.

4. Servicio con el que se ha de establecer comunicación en caso de detectarse errores y omisiones en la AIP

En la compilación de la AIP, se ha tenido la precaución de asegurarse de que la información contenida en la misma es exacta y completa. Todo error u omisión que pueda no obstante detectarse, así como toda correspondencia relativa a la documentación integrada de información aeronáutica, deberá dirigirse a:

Servicio de información aeronáutica
P.O. Box 744
1050 State Street
Donlon



GEN 0.4 LISTA DE VERIFICACIÓN DE PÁGINAS DE LA AIP

<i>Página</i>	<i>Fecha</i>	<i>Página</i>	<i>Fecha</i>	<i>Página</i>	<i>Fecha</i>
PARTE 1 —		3.2-5	27 NOV 03	1.9-2	27 NOV 03
GENERALIDADES (GEN)		3.2-6	27 NOV 03	1.10-1	27 NOV 03
		3.2-7	27 NOV 03	1.10-2	27 NOV 03
GEN 0		3.2-8	27 NOV 03	1.10-3	27 NOV 03
0.1-1	27 NOV 03	3.3-1	27 NOV 03	1.11-1	27 NOV 03
0.1-2	27 NOV 03	3.3-2	27 NOV 03	1.12-1	27 NOV 03
0.1-3	27 NOV 03	3.4-1	27 NOV 03	1.12-2	27 NOV 03
0.2-1	27 NOV 03	3.4-2	27 NOV 03	1.12-3	27 NOV 03
0.3-1	27 NOV 03	3.4-3	27 NOV 03	1.13-1	27 NOV 03
0.4-1	27 NOV 03	3.4-4	27 NOV 03	1.14-1	27 NOV 03
0.4-2	27 NOV 03	3.5-1	27 NOV 03	1.14-2	27 NOV 03
0.5-1	27 NOV 03	3.5-2	27 NOV 03	1.14-3	27 NOV 03
0.6-1	27 NOV 03	3.5-3	27 NOV 03	1.14-4	27 NOV 03
0.6-2	27 NOV 03	3.5-4	27 NOV 03	1.14-5	27 NOV 03
0.6-3	27 NOV 03	3.5-5	27 NOV 03	1.14-6	27 NOV 03
		3.5-6	27 NOV 03	1.14-7	27 NOV 03
		3.5-7	27 NOV 03		
GEN 1		3.5-8	27 NOV 03	ENR 2	
1.1-1	27 NOV 03	3.6-1	27 NOV 03	2.1-1	27 NOV 03
1.2-1	27 NOV 03	3.6-2	27 NOV 03	2.2-1	27 NOV 03
1.2-2	27 NOV 03	3.6-3	27 NOV 03		
1.3-1	27 NOV 03			ENR 3	
1.4-1	27 NOV 03	GEN 4		3.1-1	27 NOV 03
1.5-1	27 NOV 03	4.1-1	27 NOV 03	3.2-1	27 NOV 03
1.6-1	27 NOV 03	4.1-2	27 NOV 03	3.3-1	27 NOV 03
1.6-2	27 NOV 03	4.2-1	27 NOV 03	3.4-1	27 NOV 03
1.7-1	27 NOV 03	4.2-2	27 NOV 03	3.5-1	27 NOV 03
1.7-2	27 NOV 03	4.2-3	27 NOV 03	3.6-1	27 NOV 03
1.7-3	27 NOV 03				
1.7-4	27 NOV 03				
		PARTE 2 — EN RUTA (ENR)		ENR 4	
GEN 2		ENR 0		4.1-1	27 NOV 03
2.1-1	27 NOV 03	0.6-1	27 NOV 03	4.2-1	27 NOV 03
2.1-2	27 NOV 03	0.6-2	27 NOV 03	4.3-1	27 NOV 03
2.2-1	27 NOV 03			4.4-1	27 NOV 03
2.3-1	27 NOV 03	ENR 1		ENR 5	
2.3-2	27 NOV 03	1.1-1	27 NOV 03	5.1-1	27 NOV 03
2.3-3	27 NOV 03	1.1-2	27 NOV 03	5.2-1	27 NOV 03
2.4-1	27 NOV 03	1.2-1	27 NOV 03	5.3-1	27 NOV 03
2.5-1	27 NOV 03	1.2-2	27 NOV 03	5.4-1	27 NOV 03
2.6-1	27 NOV 03	1.3-1	27 NOV 03	5.5-1	27 NOV 03
2.6-2	27 NOV 03	1.3-2	27 NOV 03	5.6-1	27 NOV 03
2.7-1	27 NOV 03	1.4-1	27 NOV 03	5.6-2	27 NOV 03
2.7-2	27 NOV 03	1.4-2	27 NOV 03		
2.7-3	27 NOV 03	1.5-1	27 NOV 03	ENR 6	
		1.6-1	27 NOV 03	6-1	27 NOV 03
GEN 3		1.6-2	27 NOV 03	6-2	27 NOV 03
3.1-1	27 NOV 03	1.6-3	27 NOV 03	6-3	27 NOV 03
3.1-2	27 NOV 03	1.7-1	27 NOV 03	6-4	27 NOV 03
3.1-3	27 NOV 03	1.7-2	27 NOV 03	6-5	27 NOV 03
3.1-4	27 NOV 03	1.7-3	27 NOV 03	6-6	27 NOV 03
3.2-1	27 NOV 03	1.7-4	27 NOV 03	6-7	27 NOV 03
3.2-2	27 NOV 03	1.8-1	27 NOV 03	6-8	27 NOV 03
3.2-3	27 NOV 03	1.9-1	27 NOV 03	6-9	27 NOV 03
3.2-4	27 NOV 03				

PARTE 3 — AERÓDROMOS		AD 2	2-21	27 NOV 03
(AD)		2-1	2-23	27 NOV 03
		2-2	2-25	27 NOV 03
AD 0		2-3	2-27	27 NOV 03
0.6-1	27 NOV 03	2-4	2-29	27 NOV 03
0.6-2	27 NOV 03	2-5	2-31	27 NOV 03
		2-6	2-33	27 NOV 03
		2-7	2-35	27 NOV 03
		2-8	2-37	27 NOV 03
AD 1		2-9	2-39	27 NOV 03
1.1-1	27 NOV 03	2-10	2-41	27 NOV 03
1.1-2	27 NOV 03	2-11		
1.1-3	27 NOV 03	2-12	AD 3	
1.1-4	27 NOV 03	2-13	3-1	27 NOV 03
1.2-1	27 NOV 03	2-14	3-2	27 NOV 03
1.2-2	27 NOV 03	2-15	3-3	27 NOV 03
1.2-3	27 NOV 03	2-16	3-4	27 NOV 03
1.3-1	27 NOV 03	2-17	3-5	27 NOV 03
1.3-2	27 NOV 03	2-18	3-6	27 NOV 03
1.4-1	27 NOV 03	2-19	3-7	27 NOV 03
1.5-1	27 NOV 03			

GEN 0.5 LISTA DE ENMIENDAS INCORPORADAS A MANO A LA AIP

<i>Página(s) de la AIP afectada(s)</i>	<i>Tema de la enmienda</i>	<i>Introducción por núm. Enmienda AIP</i>

GEN 0.6 ÍNDICE DE LA PARTE 1*Página***GEN 1. REGLAMENTOS Y REQUISITOS NACIONALES**

GEN 1.1	Autoridades designadas	GEN 1.1-1
GEN 1.2	Entrada, tránsito y salida de aeronaves	GEN 1.2-1
GEN 1.3	Entrada, tránsito y salida de pasajeros y tripulantes	GEN 1.3-1
GEN 1.4	Entrada, tránsito y salida de mercancías	GEN 1.4-1
GEN 1.5	Instrumentos, equipos y documentos de vuelo de las aeronaves	GEN 1.5-1
GEN 1.6	Resumen de reglamentos nacionales y acuerdos/convenios internacionales	GEN 1.6-1
GEN 1.7	Diferencias respecto de las normas, métodos recomendados y procedimientos de la OACI	GEN 1.7-1

GEN 2. TABLAS Y CÓDIGOS

GEN 2.1	Sistema de medidas, marcas de aeronave, días feriados	GEN 2.1-1
GEN 2.1.1	Unidades de medida	GEN 2.1-1
GEN 2.1.2	Sistema de referencia temporal	GEN 2.1-1
GEN 2.1.3	Sistema de referencia horizontal	GEN 2.1-1
GEN 2.1.4	Sistema de referencia vertical	GEN 2.1-2
GEN 2.1.5	Marcas de nacionalidad y matrícula de las aeronaves	GEN 2.1-2
GEN 2.1.6	Días feriados	GEN 2.1-2
GEN 2.2	Abreviaturas utilizadas en las publicaciones del AIS	GEN 2.2-1
GEN 2.3	Símbolos cartográficos	GEN 2.3-1
GEN 2.4	Indicadores de lugar	GEN 2.4-1
GEN 2.5	Lista de radioayudas para la navegación	GEN 2.5-1
GEN 2.6	Tablas de conversión	GEN 2.6-1
GEN 2.7	Tablas de salida y puesta del sol	GEN 2.7-1

GEN 3. SERVICIOS

GEN 3.1	Servicios de información aeronáutica	GEN 3.1-1
GEN 3.1.1	Servicio responsable	GEN 3.1-1
GEN 3.1.2	Área de responsabilidad	GEN 3.1-1
GEN 3.1.3	Publicaciones aeronáuticas	GEN 3.1-1
GEN 3.1.4	El sistema AIRAC	GEN 3.1-3
GEN 3.1.5	Servicio de información previa al vuelo en los aeródromos/helipuertos	GEN 3.1-4
GEN 3.1.6	Datos electrónicos sobre el terreno y datos sobre los obstáculos	GEN 3.1-4

GEN 3.2	Cartas aeronáuticas	GEN 3.2-1
GEN 3.2.1	Servicios responsables	GEN 3.2-1
GEN 3.2.2	Mantenimiento de las cartas	GEN 3.2-1
GEN 3.2.3	Adquisición de las cartas	GEN 3.2-1
GEN 3.2.4	Series de cartas aeronáuticas disponibles	GEN 3.2-1
GEN 3.2.5	Lista de cartas aeronáuticas disponibles	GEN 3.2-4
GEN 3.2.6	Índice de la carta aeronáutica mundial (WAC) — OACI 1:1 000 000	GEN 3.2-5
GEN 3.2.7	Cartas topográficas	GEN 3.2-6
GEN 3.2.8	Correcciones a las cartas que no figuran en la AIP	GEN 3.2-7
GEN 3.3	Servicios de tránsito aéreo	GEN 3.3-1
GEN 3.3.1	Servicio responsable	GEN 3.3-1
GEN 3.3.2	Área de responsabilidad	GEN 3.3-1
GEN 3.3.3	Tipos de servicios	GEN 3.3-1
GEN 3.3.4	Coordinación entre el explotador y el ATS	GEN 3.3-1
GEN 3.3.5	Altitud mínima de vuelo	GEN 3.3-1
GEN 3.3.6	Lista de direcciones de dependencias ATS	GEN 3.3-2
GEN 3.4	Servicios de comunicaciones	GEN 3.4-1
GEN 3.4.1	Servicio responsable	GEN 3.4-1
GEN 3.4.2	Área de responsabilidad	GEN 3.4-1
GEN 3.4.3	Tipos de servicio	GEN 3.4-1
GEN 3.4.4	Requisitos y condiciones	GEN 3.4-2
GEN 3.5	Servicios meteorológicos	GEN 3.5-1
GEN 3.5.1	Servicio responsable	GEN 3.5-1
GEN 3.5.2	Área de responsabilidad	GEN 3.5-1
GEN 3.5.3	Observaciones e informes meteorológicos	GEN 3.5-2
GEN 3.5.4	Tipos de servicios	GEN 3.5-3
GEN 3.5.5	Notificación requerida de los explotadores	GEN 3.5-3
GEN 3.5.6	Informes de aeronave	GEN 3.5-3
GEN 3.5.7	Servicio VOLMET	GEN 3.5-4
GEN 3.5.8	Servicio SIGMET y AIRMET.....	GEN 3.5-5
GEN 3.5.9	Otros servicios meteorológicos automáticos	GEN 3.5-7
GEN 3.6	Búsqueda y salvamento	GEN 3.6-1
GEN 3.6.1	Servicios responsables	GEN 3.6-1
GEN 3.6.2	Área de responsabilidad	GEN 3.6-1
GEN 3.6.3	Tipos de servicios	GEN 3.6-1
GEN 3.6.4	Acuerdos SAR	GEN 3.6-2
GEN 3.6.5	Condiciones de disponibilidad	GEN 3.6-2
GEN 3.6.6	Procedimientos y señales utilizados	GEN 3.6-2

**GEN 4. DERECHOS POR EL USO DE AERÓDROMOS/HELIPUERTOS
Y SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA**

GEN 4.1	Derechos por el uso de aeródromos/helipuertos	GEN 4.1-1
GEN 4.1.1	Aterrizaje de aeronaves	GEN 4.1-1
GEN 4.1.2	Estacionamiento, uso de hangares y custodia de aeronaves a largo plazo	GEN 4.1-1
GEN 4.1.3	Servicios a los pasajeros	GEN 4.1-1
GEN 4.1.4	Seguridad	GEN 4.1-1
GEN 4.1.5	Cuestiones relacionadas con el ruido	GEN 4.1-2

.....

	<i>Página</i>
GEN 4.1.6 Otros derechos	GEN 4.1-2
GEN 4.1.7 Exenciones y descuentos	GEN 4.1-2
GEN 4.1.8 Métodos de pago	GEN 4.1-2
GEN 4.2 Derechos por el uso de servicios de navegación aérea	GEN 4.2-1
GEN 4.2.1 Control de aproximación	GEN 4.2-1
GEN 4.2.2 Servicios de navegación aérea en ruta	GEN 4.2-1
GEN 4.2.3 Base de costos para los servicios de navegación aérea y exenciones/descuentos	GEN 4.2-2
GEN 4.2.4 Métodos de pago	GEN 4.2-2

GEN 1. REGLAMENTOS Y REQUISITOS NACIONALES**GEN 1.1 AUTORIDADES DESIGNADAS**

Se indican a continuación las direcciones de las autoridades designadas que se encargan de facilitar la navegación aérea internacional:

- 1. Aviación civil**
Ministerio de Transporte
Administración de Aviación Civil
Government Square
Donlon
Tel: 0123 697 3434
Telefax: 0123 697 3445
Télex: 99 1234
AFS: EADDYAYX
- 2. Meteorología**
Oficina Meteorológica
101 West Avenue
Donlon
Tel: 0123 695 3333
Telefax: 0123 695 3344
Télex: 99 2345
AFS: EADDYMYX
- 3. Aduana**
Director de aduanas e impuestos indirectos
Departamento de Aduanas
Government Square
Donlon
Tel: 0123 697 1212
Telefax: 0123 697 1223
Télex: 99 1264
AFS: NIL
- 4. Inmigración**
Director de inmigración
Departamento de Inmigración
Government Square
Donlon
Tel: 0123 697 5555
Telefax: 0123 697 5655
Télex: 99 1274
AFS: NIL
- 5. Sanidad**
Director de servicios sanitarios
Departamento de Salud Pública
Government Square
Donlon
Tel: 0123 697 4444
Telefax: 0123 697 4455
Télex: 99 1244
AFS: NIL
- 6. Derechos en ruta y de aeródromo/helipuerto**
Ministerio de Transporte
Administración de Aviación Civil
Government Square
Donlon
Tel: 0123 697 2222
Telefax: 0123 697 2233
Télex: 99 1254
AFS: EADDYAYH
- 7. Cuarentena agrícola**
Director de Cuarentena Agrícola
Departamento de Cuarentena Agrícola
Government Square
Donlon
Tel: 0123 697 6768
Telefax: 0123 697 6868
Télex: 99 1284
AFS: NIL
- 8. Investigación de accidentes de aviación**
Comisión investigadora de accidentes de aviación
45 Aviation Road, first floor
Donlon
Tel: 0123 696 7222
Telefax: 0123 696 7322
Télex: 99 1345
AFS: EADDYLYX

GEN 1.2 ENTRADA, TRÁNSITO Y SALIDA DE AERONAVES**1. Generalidades**

1.1 Los vuelos internacionales hacia, desde o sobre el territorio de (Estado) estarán sometidos a los reglamentos vigentes de (Estado) relativos a la aviación civil. Estos reglamentos corresponden en lo esencial a las normas y métodos recomendados contenidos en el Anexo 9 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

1.2 Las aeronaves que vuelen hacia el territorio de (Estado) o salgan del mismo harán su primer aterrizaje o su salida final en un aeródromo/helipuerto internacional (véase AIP (Estado), secciones AD 1.3, AD 2 y AD 3).

2. Vuelos regulares**2.1 Generalidades**

2.1.1 Para los vuelos regulares internacionales explotados por líneas aéreas extranjeras hacia (Estado) o que transiten por su territorio, se deberán satisfacer los siguientes requisitos:

- a) el Estado de la línea aérea debe ser parte en el Acuerdo relativo al tránsito de los servicios aéreos internacionales o en el Acuerdo sobre transporte aéreo internacional. (Estado) es parte en ambos acuerdos;
- b) la línea aérea debe llenar las condiciones requeridas para efectuar los vuelos dentro de las disposiciones de un acuerdo bilateral o multilateral en el cual el Estado de la línea aérea y (Estado) sean partes contratantes, y debe contar con un permiso de explotación para volar hacia (Estado) o transitar por su territorio. Las solicitudes para obtener tales permisos se presentarán a (nombre y dirección de la autoridad correspondiente) con por lo menos (notificación previa de anticipación).

2.2 Requisitos de documentación para autorizar las aeronaves

2.2.1 Para obtener autorización para la entrada y salida de sus aeronaves hacia y desde (Estado), los explotadores de líneas aéreas deberán presentar los documentos de aeronave mencionados a continuación. Todos los documentos enumerados deben ajustarse al formato normalizado de la OACI tal como se presenta en los apéndices correspondientes del Anexo 9 y son aceptables cuando se presentan en [idioma(s)] y se han rellenado a mano con escritura legible. No se requieren visados en relación con tales documentos.

2.2.2 Documentos de aeronave requeridos (llegada/salida)

Requerido por	Declaración general (si todavía se exige)	Manifiesto pasajeros	Manifiesto carga
(Lista de todos los organismos gubernamentales)	(Bajo cada encabezamiento, frente al organismo correspondiente, indicar el número de ejemplares requerido)		

Notas.— a) La aduana aprueba y devuelve un ejemplar de la declaración general, lo cual significa una autorización.

- b) *Si no se embarcan (desembarcan) pasajeros y no se carga (descarga) ninguna mercancía, no es necesario presentar a las autoridades indicadas ningún documento de aeronave, salvo ejemplares de la declaración general.*

3. Vuelos no regulares**3.1 Procedimientos**

3.1.1 Si un explotador se propone emprender un vuelo (o una serie de vuelos) no regular(es) en tránsito o haciendo escalas técnicas en el territorio de (Estado), no es necesario que obtenga autorización previa.

3.1.2 Si un explotador se propone emprender un vuelo (o una serie de vuelos) no regular(es) hacia (Estado) con el fin de embarcar o desembarcar pasajeros, mercancías o correo, es necesario que solicite a (nombre y dirección de la autoridad correspondiente) autorización para llevar a cabo tales operaciones con no menos de 24 horas de anticipación al aterrizaje previsto. La solicitud deberá contener la siguiente información, en el orden que se indica a continuación:

- a) el nombre del explotador;
- b) los tipos e aeronaves y marcas de matrícula;
- c) las fechas y horas de llegada a (aeródromo) y de salida del mismo;
- d) el sitio o sitios de embarque o desembarque de pasajeros o carga en el exterior, según sea el caso;
- e) el propósito del viaje y el número de pasajeros, o la naturaleza y cantidad de la carga; y
- f) el nombre, dirección y ramo de negocios del fletador, si corresponde.

**3.2 Requisitos de documentación
para la autorización de aeronaves**

3.2.1 Los mismos requisitos que para los VUELOS REGULARES.

4. Vuelos privados

4.1 Notificación previa de la llegada

4.1.1 Se acepta como notificación suficiente por anticipado de la llegada de aeronaves la información contenida en el plan de vuelo, con la excepción señalada en 4.1.2; esa información debe transmitirse de modo que las autoridades públicas correspondientes la reciban como mínimo dos horas antes de la llegada; el aterrizaje debe llevarse a cabo en un aeródromo internacional previamente designado.

4.1.2 Por razones de seguridad del vuelo, se requiere un permiso especial además de la presentación de un plan de vuelo en las siguientes circunstancias (especifíquese).

4.1.3 La solicitud de permiso especial debe presentarse a (nombre y dirección de la autoridad pertinente) por lo menos (especifíquese) días antes de la entrada al espacio aéreo sobre (Estado).

**4.2 Requisitos de documentación
para la autorización de aeronaves**

4.2.1 No se requiere ningún documento además de los mencionados en 2.2.2 en el uso de una aeronave que permanezca dentro de (Estado) por lo menos de (especifíquese) días. Para una estancia de más de (especifíquese) días después de la fecha de llegada, se aceptará un “carnet de passages en douane” en vez de una fianza u otra garantía financiera.

**5. Medidas de salud pública
aplicadas a la aeronave**

5.1 No se requiere ninguna medida de salud pública con respecto a las aeronaves que entren en (Estado), con la siguiente excepción: (especifíquese).

5.2 Las aeronaves que lleguen de (región o Estado) pueden aterrizar en cualquier aeródromo internacional en (Estado), siempre que la aeronave haya sido desinfectada aproximadamente 30 minutos antes de llegar al aeródromo. Esta medida debe registrarse debidamente en la sección de sanidad de la declaración general. El insecticida que ha de usarse es (especifíquese). Si en circunstancias especiales las autoridades de salud pública juzgan necesario proceder a una segunda pulverización de la aeronave en tierra, se permitirá que los pasajeros y tripulantes desembarquen previamente.

GEN 1.3 ENTRADA, TRÁNSITO Y SALIDA DE PASAJEROS Y TRIPULANTES**1. Requisitos de aduanas**

1.1 Los equipajes o artículos que pertenezcan a los pasajeros y tripulantes que desembarquen serán entregados inmediatamente, salvo los que las autoridades aduaneras escojan para inspección. Esos equipajes serán despachados basándose en la declaración verbal, excepto en el caso de los ciudadanos que regresan al país.

1.2 Normalmente no se requieren trámites de aduana a la salida.

2. Requisitos de inmigración

2.1 No se requiere ningún documento ni visado de los pasajeros que llegan y salen en el mismo vuelo directo o que trasbordan a otro vuelo en el mismo aeropuerto o un aeropuerto vecino.

2.2 La persona que entre a (Estado) con fines de inmigración deberá poseer un pasaporte válido y un visado de inmigración, este último expedido en los consulados de (Estado) en el exterior. Los visitantes transitorios deberán poseer un pasaporte válido, con excepción de los ciudadanos de los siguientes países, cuyos documentos oficiales de identidad vigentes, tales como pasaporte expirado, tarjetas de matrícula nacional o permisos de residente extranjero, son aceptables en vez de un pasaporte válido: (especifíquese).

(No) se requieren visados de entrada de los visitantes transitorios, con excepción de los nacionales de los siguientes Estados: (especifíquese).

Se requiere (o no) de los siguientes Estados: (especifíquese) la tarjeta de embarque/desembarque normalizada de la OACI.

2.3 Con respecto a los miembros de la tripulación de vuelo en servicio regular que conserven en su poder sus licencias al embarcar y desembarcar, permanezcan en el aeropuerto en que la aeronave ha hecho escala o dentro de los límites de las ciudades vecinas, y salgan de (Estado) en la misma aeronave o en el siguiente vuelo regular, se acepta la licencia o certificado de miembro de la tripulación en vez de pasaporte o visado para la admisión transitoria en (Estado). Esta disposición también es aplicable si el miembro de la tripulación entra a (Estado) por otros medios de transporte, con el propósito de incorporarse a una aeronave.

2.4 No se requieren trámites de salida para los pasajeros que se embarcan.

3. Requisitos de salud pública

3.1 No se requiere que los pasajeros que desembarcan presenten certificados de vacuna, excepto cuando procedan directamente de una región infectada con cólera, fiebre amarilla o viruela.

3.2 A la salida, no se requiere ningún trámite sanitario.

GEN 1.4 ENTRADA, TRÁNSITO Y SALIDA DE MERCANCÍAS**1. Requisitos de aduana relativos a la carga y otros artículos**

1.1 Se requieren los siguientes documentos para el despacho de mercancías a través de la aduana: (especifíquese). No se requiere ningún documento con respecto a los embarques que no excedan del valor (peso) de (especifíquese). No se requiere notificación previa, pero los documentos deben acompañar el envío.

1.1.1 La siguiente documentación simplificada de aduana se aplica a los envíos que excedan del valor (peso) de (especifíquese), pero no excedan de (especifíquese).

1.1.2 Todos los envíos de carga aérea están exentos de trámites y derechos consulares.

1.2 Con respecto a la carga aérea que simplemente se trasborda de un vuelo a otro en el mismo aeropuerto bajo supervisión de la aduana, (especifíquese si se requiere

algún documento o procedimiento en especial). En el caso de las mercancías y otros artículos que se transfieran a otro aeropuerto internacional en (Estado), deben seguirse los siguientes procedimientos: (especifíquese).

1.3 No se requieren documentos de despacho con respecto a las mercancías que queden a bordo de una aeronave para ser transportadas a un punto de destino exterior a (Estado).

1.4 En el caso de la exportación, se requieren los siguientes documentos de despacho para los envíos por vía aérea: (especifíquese).

2. Requisitos de cuarentena agrícola

Sólo se requieren certificados sanitarios o documentos conexos con respecto a los siguientes envíos de animales y plantas en las circunstancias especificadas: (especifíquese).

GEN 1.5 INSTRUMENTOS, EQUIPOS Y DOCUMENTOS DE VUELO DE LAS AERONAVES**1. Generalidades**

Las aeronaves de transporte aéreo comercial que vuelen en (Estado) deben ajustarse a las disposiciones del Anexo 6 — *Operación de aeronaves*, Parte I — *Transporte aéreo comercial internacional* — *Aviones*, Capítulo 6 (Instrumentos, equipo y documentos de vuelo de las aeronaves) y Capítulo 7 (Equipo de comunicaciones y navegación de los aviones).

2. Equipo especial que debe transportarse

2.1 Además de los mencionados, todas las aeronaves que vuelen dentro de la FIR Amwell, por lo cual sobrevuelen territorio de (Estado), deben ajustarse a las disposiciones detalladas a continuación de conformidad con el tipo de vuelo.

2.2 Tipos de vuelo**2.2.1 En tránsito**

- a) Los vuelos en tránsito por la FIR Amwell, en los cuales se sobrevuela el territorio de (Estado).
- b) Los vuelos hacia y desde (Estado), en los cuales se efectúe un máximo de dos aterrizajes.

2.2.2 Internos

Los vuelos que se realicen dentro del área (especifíquese), excepto aquellos hacia y desde (especifíquese), en los cuales se efectúe un máximo de dos aterrizajes.

3. Equipo que deberá transportarse en todos los tipos de vuelo

Dentro de (Estado o FIR) se transportará el siguiente equipo de radio y navegación: (especifíquese).

4. Equipo que debe transportarse en todos los vuelos internos y en algunos otros vuelos

4.1 En todos los vuelos internos y en los vuelos con aeronaves monomotoras y con las multimotoras que no puedan mantener la altitud mínima prescrita de seguridad en caso de falla de un motor, deberá transportarse el siguiente equipo de emergencia.

4.2 Equipo de señalización

- a) un transmisor de localización de emergencia (ELT);
- b) dos cohetes de señales de tipo diurno y nocturno;
- c) ocho cartuchos de señales rojas y un medio de encenderlos;
- d) una lámina de señales (mínimo 1 × 1 m) de color reflejante;
- e) un espejo de señales; y
- f) una linterna eléctrica.

4.3 Equipo de supervivencia

- a) una brújula;
- b) un cuchillo;
- c) un saco de dormir con forro interior impermeable o una frazada de socorro (Astron) por persona;
- d) cuatro cajas de cerillas en recipientes impermeables;
- e) un ovillo de cordel;
- f) un hornillo con combustible y los correspondientes utensilios de cocina y cubiertos.

En condiciones invernales y cuando se vuele sobre el casquete glacial, se llevará también lo siguiente;

- g) una sierra de nieve o pala de nieve;
- h) velas con una duración de encendido de unas dos horas por persona. El tiempo mínimo de duración de encendido de las velas no será inferior a 40 horas; y
- i) una o varias tiendas de campaña para todas las personas a bordo. Si se transportan botes neumáticos, no es necesario transportar tiendas.

Nota.— Se recomienda llevar un rifle y la munición necesaria cuando se sobrevuelen zonas en que pueden encontrarse animales salvajes. La ropa personal debería ser apropiada para las condiciones climáticas a lo largo de la ruta que se sobrevolará.

**GEN 1.6 RESUMEN DE REGLAMENTOS NACIONALES Y ACUERDOS/
CONVENIOS INTERNACIONALES**

1. Figura a continuación una lista de legislación aeronáutica civil, reglamento de navegación aérea, etc., vigentes en (Estado) y en las islas Es indispensable que toda persona que se dedique a operaciones aéreas esté familiarizada con los reglamentos pertinentes. Pueden obtenerse copias de esos documentos en el Servicio de información aeronáutica. (Las direcciones se encontrarán en la página GEN 3.1-1.)

1.1 Ley aeronáutica (Código 1958, núm. 47) enmendada

Artículo Reglamentos y decretos complementarios de la
núm. Ley aeronáutica

1. Designación de las máquinas que no se definen como aeronaves, según el Artículo 1, inciso b, de la Ley aeronáutica (Cód. 1981, núm. 344).
6. Marcas de nacionalidad y matrícula de las aeronaves civiles. Decreto del 24 de marzo de 1966 núm. LI/11430, enmendado.
8. Reglamento sobre el uso del equipo de comunicaciones en las zonas de control, y sin licencia de operador radiotelefónico de vuelo. (Regl. 1988, núm. 54).
9. Exención del uso del equipo de radio para la aviación de recreo (Regl. 1983, núm. 55).
11. Determinación de una zona prohibida en ocasión de la inauguración del Parlamento (Regl. 1959, núm. 169).
14. Restricción o prohibición sobre la ejecución de la aviación civil en determinadas regiones (Regl. 1969, núm. 63), enmendado.
19. Prohibición de la aviación civil en determinadas zonas con respecto a maniobras militares. Decreto del 30 de octubre de 1984, núm. 065.127/044.771.
21. Restricción de la aviación civil en zona de maniobras militares sobre Decreto del 12 de marzo de 1973, núm. 832234/588979 (Regl. 1973, núm. 57).

1.2 Reglamento sobre la navegación aérea civil

Artículo Reglamentos y decretos complementarios del
Núm. Reglamento sobre la navegación aérea civil

5. Datos que deben suministrarse en una solicitud para registrar o transferir la posesión de una

aeronave en la matrícula de aeronaves civiles (Regl. 1981, núm. 223).

20. Reglamento relativo a los requisitos sobre aptitud física y mental para el otorgamiento de licencias y habilitaciones (Regl. 1988, núm. 137).
23. Reglamento relativo a los requisitos sobre conocimientos, competencia y experiencia para otorgar licencias y habilitaciones (Regl. 1984, núm. 44), enmendado.
24. Reglamento relativo al otorgamiento de dispensas de reconocimiento médico (Regl. 1988, núm. 28).
26. Determinación del modo de prorrogar el plazo de validez de las licencias y certificados de competencia (Regl. 1988, núm. 37).
31. Reglamento sobre revalidación de una licencia extranjera. (Regl. 1988, núm. 7).

1.3 Reglamentación del tránsito aéreo de 1980 (Cód. 1980, Núm. 786), enmendado

Artículo Reglamentaciones y decretos complementarios
Núm. de la Reglamentación del tránsito aéreo de 1980

8. Reglamento sobre servicios de tránsito aéreo (Regl. 1985, núm. 226), enmendadas.
9. Designación de áreas para vuelos VFR controlados y zonas de tránsito de aeródromo (Regl. 1981, núm. 223).
10. Establecimiento de áreas de normas especiales R7 y R10 en las proximidades del aeródromo (Regl. 1982, núm. 32).
11. Designación de una zona de tránsito de aeródromo (ATZ) (Regl. 1982, núm. 13).
12. Procedimientos de circuito para el tránsito de aeródromo (Regl. 1982, núm. 171).
13. Reglamento para formalizar las rutas, procedimientos y circuitos de tránsito de aproximación y salida para el tránsito de aeródromo (Regl. 1986, núm. 13), enmendado.
17. Reglamento relativo al uso de altímetros y la determinación de los niveles de crucero (Regl. 1981, núm. 164), enmendado.

18. Dispensa de la prohibición de lanzamientos o rociados aéreos (Regl. 1981, núm. 164).

1.4 *Acuerdos/convenios internacionales*

Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago)

Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional (Convenio de Varsovia)

Acuerdo relativo al tránsito de los servicios aéreos internacionales

Convenio relativo al reconocimiento internacional de derechos sobre aeronaves

Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves (Convenio de Tokio)

Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves (Convenio de La Haya)

Acuerdo internacional sobre el procedimiento aplicable para el establecimiento de las tarifas de los servicios aéreos regulares

Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil (Convenio de Montreal)

Acuerdo multilateral relativo a los certificados de aeronavegabilidad de las aeronaves importadas

1.5 *Varios*

Reglamentación sobre servicios de búsqueda y salvamento en (Estado), Decreto núm. 83/507/005 de fecha 7 de febrero de 1984.

Ley relativa a la recaudación de derechos por el uso del espacio aéreo (Cód. 1971, núm. 719).

Ley sobre aprobación del Acuerdo multilateral y bilateral relativo a derechos en ruta concertado el 8 de septiembre de 1970 en Bruselas (Cód. 1971, núm. 720).

Reglamento relativo a la autorización del uso de instalaciones transmisoras de radio que operan en las bandas de frecuencias del servicio móvil aeronáutico (Regl. 1988, núm. 254).

Reglamento sobre la información de aeródromo por radio, 1983 (Regl. 1983, núm. 42).

Reglamento sobre el transporte aéreo de animales (Regl. 1989, núm. 249 y Regl. 1990, núm. 10).

Inspección gubernamental de las estaciones terrestres que transmiten sobre frecuencias del servicio móvil aeronáutico para aeródromo sin servicio de control (Regl. 1986, núm. 169).

Inspección gubernamental de estaciones terrestres para la aviación de recreo (Regl. 1986, núm. 169).

**GEN 1.7 DEFERENCIAS RESPECTO DE LAS NORMAS,
MÉTODOS RECOMENDADOS Y PROCEDIMIENTOS DE LA OACI**

1. ANEXO 1 — LICENCIAS AL PERSONAL, (especifíquese) edición: NINGUNA

2. ANEXO 2 — REGLAMENTO DEL AIRE, (especifíquese) edición

Capítulo 2

2.5 *Uso de bebidas alcohólicas, narcóticos o estupefacientes*

El párrafo 2.5 del Reglamento del aire de (Estado) contiene la siguiente disposición: Ninguna persona ejecutará o intentará ejecutar dicho servicio a bordo de una aeronave para la cual se requiera licencia de conformidad con la sección 35 de la Ley de navegación aérea de (Estado) mientras se encuentre bajo la influencia de bebidas alcohólicas, por cuyo motivo se vea perturbada su capacidad para desempeñar esa función, aparte de las funciones de importancia secundaria para la seguridad, en el caso de que tenga una concentración de alcohol en la sangre de 0,40 por mil o más.

Tampoco ejecutará o intentará ejecutar ese servicio una persona a bordo de una aeronave para la cual se requiera licencia de conformidad con la sección 35 de la Ley de navegación aérea de (Estado) si, por razones de enfermedad, impedimento, tensión, falta de sueño o por encontrarse bajo la influencia de narcóticos o estupefacientes, se ve afectada su capacidad para actuar con seguridad a bordo de una aeronave.

Capítulo 3

3.1 *Protección de las personas y los bienes*

Además del párrafo 3.1 del Anexo 2, el Reglamento del aire de (Estado) contiene las siguientes disposiciones:

3.1.1.1 El piloto al mando adoptará la precaución de que no se vea innecesariamente obstruido o perturbado el tránsito aéreo restante.

3.1.1.2 El piloto al mando adoptará la precaución de que el vuelo interfiera lo menos posible con el medio ambiente. Esto se aplica en especial cuando se vuela sobre zonas edificadas, zonas de recreo y zonas con fauna sensible.

3.1.7 *Vuelo acrobático*

En cumplimiento del párrafo 3.1.7 del Anexo 2, se han establecido las siguientes disposiciones:

3.1.7.1 No se podrán efectuar vuelos acrobáticos con una aeronave a menos que haya sido aprobada para tales vuelos. El vuelo acrobático se ejecutará de tal manera que no ponga en peligro la vida ni los bienes de terceros o de otro tránsito aéreo.

3.1.7.2 Salvo que lo permita la Administración de Aviación Civil, no se efectuarán vuelos acrobáticos:

- a) sobre zonas densamente edificadas, incluso aquellas en que existan casas de verano, campamentos habitados y zonas con grandes reuniones al aire libre;
- b) en condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos; y
- c) a una altura inferior a 2 000 ft (600 m) por encima del obstáculo más elevado dentro de un radio de 1,5 km de la aeronave.

3.2.5 *Vuelos sobre un aeródromo o en sus cercanías*

Además del párrafo 3.2.5 del Anexo 2, el Reglamento del aire de (Estado) contiene la siguiente disposición:

Se utilizará la pista en uso determinada por la dependencia ATS correspondiente, salvo que por razones de seguridad se determine que es preferible otra pista.

3.7 *Interferencia ilícita*

Además del párrafo 3.7 del Anexo 2, el Reglamento del aire de (Estado) contiene la siguiente disposición:

En una aeronave equipada con un respondedor SSR, el piloto al mando seleccionará, de ser posible, el Modo A, Código 7500.

Capítulo 4

4.1 *Condiciones mínimas meteorológicas para los vuelos VFR*

De conformidad con el párrafo 4.1 del Anexo 2, se han establecido en (Estado) las siguientes disposiciones:

Dentro de una zona con control, la dependencia ATS correspondiente puede autorizar que se ejecuten vuelos VFR especiales, de modo que la aeronave pueda volar con una visibilidad en vuelo no inferior a 1,5 km, sin nubes y con tierra o agua a la vista.

Los helicópteros pueden operar, como vuelos VFR especiales, con una visibilidad en vuelo que no sea inferior a 0,8 km, sin nubes y con tierra o agua a la vista, si maniobran a una velocidad que dé oportunidad suficiente para observar otro tránsito o cualquier obstrucción a tiempo para evitar una colisión.

Los planeadores pueden operar en condiciones meteorológicas de vuelo por instrumento dentro de los espacios aéreos especificados, siempre que se obtenga autorización de la dependencia ATS apropiada y en las condiciones especificadas en el Reglamento sobre la navegación aérea civil.

4.4 *Alturas mínimas*

Además del párrafo 4.4 del Anexo 2, el Reglamento del aire de (Estado) contiene la siguiente disposición:

Está prohibido volar por debajo de puentes, cables aéreos o instalaciones semejantes, salvo expresa autorización de la Administración de Aviación Civil.

PROCEDIMIENTOS PARA LOS SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA — GESTIÓN DEL TRÁNSITO AÉREO
(PANS-ATM, Doc 4444)

Capítulo 7, 12 No se autorizarán los vuelos VFR especiales cuando la base de nubes sea inferior a 200 m y la visibilidad inferior a los mínimos prescritos.

PROCEDIMIENTOS SUPLEMENTARIOS REGIONALES (Doc 7030)

Se indican íntegramente los procedimientos suplementarios en vigor, las diferencias aparecen en negritas.

1) Reglas de vuelo visual (VFR) (véase el Anexo 2, 4.7 y 4.8):

Los vuelos VFR que se efectúen dentro de una zona con control establecida en un aeródromo que preste servicio a vuelos internacionales y en las partes especificadas del área de control terminal correspondiente:

- a) tendrán comunicaciones de radio bidireccionales;
- b) obtendrán permiso de la dependencia de control de tránsito aéreo apropiada; y
- c) notificarán sus posiciones en caso necesario.

Nota.— Se entiende que la frase “partes especificadas del área de control terminal correspondiente” significa por los menos las partes de la TMA utilizadas por los vuelos IFR internacionales en relación con los procedimientos de aproximación, espera, salida y atenuación del ruido.

2) Aplicación especial de las reglas de vuelo por instrumentos:

Los vuelos se ejecutarán de conformidad con las reglas de vuelo por instrumentos (aun cuando no operen en condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos) cuando vuelen sobre el mar a más de 90 km de la línea costera.

3) Servicio asesor de tránsito aéreo (PANS-ATM, Capítulo 4):

Todos los vuelos IFR se ajustarán a los procedimientos especificados para el servicio asesor de tránsito aéreo cuando vuelen en espacio aéreo con asesoramiento.

4) Adhesión al plan de vuelo (Anexo 2, 3.6.2):

Si una aeronave se ha desviado inadvertidamente de la ruta especificada en su autorización ATC, adoptará medidas inmediatas para recuperar esa ruta dentro de **CIEN (100)** millas marinas del punto en que se observó la desviación.

3. ANEXO 3 — SERVICIO METEOROLÓGICO PARA LA NAVEGACIÓN AÉREA INTERNACIONAL,
(especifíquese) edición

Capítulo 7

- 7.4.1 Los avisos de cortante del viento sólo se prepararan para los aeródromos en los cuales existe una oficina meteorológica y sólo dentro de las horas de funcionamiento de dicha oficina.

4. ANEXO 4 — CARTAS AERONÁUTICAS, (especifíquese) edición

Capítulo 7

- 7.2.1 Todavía no se elabora esta carta. Sin embargo, los diversos elementos que deben figurar específicamente en la carta se muestran en cartas temáticas individuales contenidas en la AIP.

5. ANEXO 5 — UNIDADES DE MEDIDA QUE SE EMPLEARÁN EN LAS OPERACIONES AÉREAS Y TERRESTRES, (especifíquese) edición: NINGUNA

6. ANEXO 6 — OPERACIÓN DE AERONAVES, (especifíquese) edición: NINGUNA

7. ANEXO 7 — MARCAS DE NACIONALIDAD Y DE MATRÍCULA DE LAS AERONAVES, (especifíquese) edición: NINGUNA

8. ANEXO 8 — AERONAVEGABILIDAD, (especifíquese) edición: NINGUNA

9. ANEXO 9 — FACILITACIÓN, (especifíquese) edición: NINGUNA

10. ANEXO 10 — TELECOMUNICACIONES AERONÁUTICAS, (especifíquese) edición: NINGUNA
11. ANEXO 11 — SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO, (especifíquese) edición: NINGUNA
12. ANEXO 12 — BÚSQUEDA Y SALVAMENTO, (especifíquese) edición: NINGUNA
13. ANEXO 13 — INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN, (especifíquese) edición: NINGUNA
14. ANEXO 14 — AERÓDROMOS, (especifíquese) edición: NINGUNA
15. ANEXO 15 — SERVICIOS DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA, (especifíquese) edición: NINGUNA
16. ANEXO 16 — PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE, (especifíquese) edición: NINGUNA
17. ANEXO 17 — SEGURIDAD (especifíquese) edición: NINGUNA
18. ANEXO 18 — TRANSPORTE SIN RIESGOS DE MERCANCÍAS PELIGROSAS POR VÍA AÉREA, (especifíquese) edición: NINGUNA

GEN 2. TABLAS Y CÓDIGOS

GEN 2.1 SISTEMA DE MEDIDAS, MARCAS DE AERONAVE, DÍAS FERIADOS

1. Unidades de medida

Las estaciones aeronáuticas dentro de la FIR AMSWELL (y en la isla de) utilizarán la tabla de unidades de medida que se presenta a continuación para las operaciones aéreas y terrestres.

2. Sistema de referencia temporal

Generalidades

En los servicios de navegación aérea y en las publicaciones del Servicio de información aeronáutica se utiliza el tiempo universal coordinado (UTC) y el calendario gregoriano. La notificación de la hora se expresa al minuto más próximo, p. ej., 12:40:35 se notifica como 1241.

En la AIP y publicaciones conexas, la expresión “período de verano” indicará la parte del año en la cual está en vigor la “hora adelantada de verano”. El resto del año se denominará “período de invierno”. La hora adelantada de verano en (Estado) es el UTC más 1 hora. El “período de verano” se iniciará cada año el último domingo de MAR a la 0100 UTC y

finalizará el último domingo de SEP a la 0100 UTC. Las horas aplicables durante el “período de verano” se indican entre paréntesis. La hora local en (Estado) es UTC.

3. Sistema de referencia horizontal

3.1 Nombre/designación del sistema

Todas las coordenadas geográficas publicadas que indican la latitud y la longitud se expresan en términos de referencia geodésica del Sistema geodésico mundial — 1984 (WGS-84).

3.2 Proyección

La proyección se expresa en términos del sistema Mercator transversal universal (UTM).

3.3 Elipsoide

El elipsoide se expresa en términos del elipsoide del Sistema geodésico mundial — 1984 (WGS-84).

<i>Para la medición de</i>	<i>Unidades empleadas</i>
Distancia empleada en la navegación, notificación de posición, etc. — generalmente de más de 2 millas marinas	Millas marinas y décimos
Distancias relativamente cortas, como las relativas a los aeródromos (p. ej., longitudes de pista)	Metros
Altitudes, elevaciones y alturas	Pies
Velocidad horizontal, incluso la velocidad del viento	Nudos
Velocidad vertical	Pies por minuto
Dirección del viento para el aterrizaje y el despegue	Grados magnéticos
Dirección del viento, excepto para el aterrizaje y el despegue	Grados verdaderos
Visibilidad, incluso alcance visual en la pista	Kilómetros o metros
Reglaje de altímetro	Hectopascales
Temperatura	Grados centígrados
Peso	Toneladas métricas o kilogramos
Hora	Horas y minutos, a partir de la medianoche UTC

3.4 Referencia

Se utiliza el Sistema geodésico mundial — 1984 (WGS-84).

3.5 Zona de aplicación

La zona de aplicación para las coordenadas geográficas publicadas coincide con la zona de responsabilidad del Servicio de información aeronáutica, o sea, todo el territorio de (Estado), así como el espacio aéreo sobre alta mar comprendido en la FIR AMSWELL, de conformidad con el acuerdo regional de navegación aérea.

3.6 Empleo de un asterisco para identificar las coordenadas geográficas publicadas

Se utilizará un asterisco (*) para identificar las coordenadas geográficas publicadas que se han transformado en coordenadas WGS-84, pero cuya exactitud de trabajo topográfico original no se ajusta a los requisitos de precisión del Anexo 11, Capítulo 2 y del Anexo 14, Volúmenes I y II, Capítulo 2.

4. Sistema de referencia vertical

4.1 Nombre/designación del sistema

El sistema de referencia vertical corresponde al nivel medio del mar (MSL).

4.2 Modelo geoide

El modelo geoide que se emplea es el Modelo gravitacional de la Tierra — 1996 (EGM-96).

5. Marcas de nacionalidad y matrícula de las aeronaves

La marca de nacionalidad para las aeronaves matriculadas en (Estado) es la letra La marca de nacionalidad va seguida de un guión y de una marca de matrícula que consta de tres letras, p. ej., W-ABA.

6. Días feriados

Nombre	Fecha/día
Año Nuevo	1 de enero
Jueves Santo	Jueves antes de Pascua
Viernes Santo	Viernes antes de Pascua
Lunes de Pascua	Lunes después de Pascua
Ascensión	6º jueves después de Pascua
Corpus Chirsti	9º jueves después de Pascua
Navidad	25 de diciembre

Nota.— Es posible que no se presten algunos servicios administrativos, bancarios, etc., en los días siguientes:

*1 de mayo, a partir del mediodía (Día del Trabajo)
5 de junio, a partir del mediodía (Día de la Constitución)
24 de diciembre (Nochebuena)
31 de diciembre (Víspera del Año Nuevo)*

GEN 2.2 ABREVIATURAS USADAS EN LAS PUBLICACIONES DEL AIS

Las abreviaturas señaladas con un asterisco (*) son diferentes de las del Doc 8400 de la OACI o no figuran en el mismo.

A		AGA	Aeródromos, rutas aéreas y ayudas terrestres
A	Ámbar	AGL	Sobre el nivel del terreno
AAA	(o AAB, AAC, . . . etc., en orden) Mensaje meteorológico enmendado (designador de tipo de mensaje)	AGN	Otra vez
A/A	Aire a aire	AIC	Circular de información aeronáutica
AAD	Desviación respecto a la altitud asignada	AIDC	Comunicaciones de datos entre instalaciones de servicios de tránsito aéreo
AAL	Por encima del nivel del aeródromo	AIP	Publicación de información aeronáutica
ABI	Información anticipada sobre límite	AIRAC	Reglamentación y control de la información aeronáutica
ABM	Al través	AIREP†	Aeronotificación
ABN	Faro de aeródromo	AIRMET†	Información relativa a fenómenos meteorológicos en ruta que puedan afectar la seguridad de las operaciones de aeronaves a baja altura
ABT	Alrededor de		
ABV	Por encima de	AIS	Servicio de información aeronáutica
AC	Altocumulus	ALA	Área de amaraje
ACARS†	(debe pronunciarse "EI-CARS") Sistema de direccionamiento e informe para comunicaciones de aeronaves	ALERFA‡	Fase de alerta
ACAS	Sistema anticollisión de a bordo	ALR	Alerta (designador de tipo de mensaje)
ACC‡	Centro de control de área o control de área	ALRS	Servicio de alerta
ACCID	Notificación de un accidente de aviación	ALS	Sistema de iluminación de aproximación
ACFT	Aeronave	ALT	Altitud
ACK	Acuse de recibo	ALTN	Alternativa o alternante (luz que cambia de color)
ACL	Emplazamiento para la verificación de altímetro	ALTN	Alternativa (aeródromo de)
ACN	Número de clasificación de aeronaves	AMA	Altitud mínima de área
ACP	Aceptación (designador de tipo de mensaje)	AMD	Enmienda o enmendado (utilizado para indicar mensaje meteorológico; designador de tipo de mensaje)
ACPT	Acepto o aceptado	AMDT	Enmienda (Enmienda AIP)
ACT	Activo o activado o actividad	AMSL	Sobre el nivel medio del mar
AD	Aeródromo	AMSS	Servicio móvil aeronáutico por satélite
ADA	Área con servicio de asesoramiento	ANC	Carta aeronáutica 1:500 000 (seguida del nombre/título)
ADC	Plano de aeródromo	ANCS	Carta de navegación aeronáutica — escala pequeña (seguida del nombre/título y escala)
ADDN	Adición o adicional	ANS	Contestación
ADF‡	Equipo radiogoniométrico automático	AOC	Plano de obstáculos de aeródromo (seguido del tipo y del nombre/título)
ADIZ†	(debe pronunciarse "EI-DIS") Zona de identificación de defensa aérea	AP	Aeropuerto
ADJ	Adyacente	APAPI	(debe pronunciarse "EI-PAPI") Indicador simplificado de trayectoria de aproximación de precisión
ADO	Oficina de aeródromo (especificuese dependencia)	APCH	Aproximación
ADR	Ruta con servicio de asesoramiento	APDC	Plano de estacionamiento y atraque de aeronaves (seguido del nombre/título)
ADS	Vigilancia dependiente automática	APN	Plataforma
ADS	Dirección [Cuando se usa esta abreviatura para pedir una repetición, el signo de interrogación (IMI) precede a la abreviatura; por ejemplo, IMI ADS] (para utilizar en AFS como señal de procedimiento)	APP	Oficina de control de aproximación o control de aproximación o servicio de control de aproximación
ADSU	Dependencia de vigilancia automática	APR	Abril
ADVS	Servicio de asesoramiento	APRX	Aproximado o aproximadamente
ADZ	Avise	APSG	Después de pasar
AES	Estación terrena de aeronave	APV	Apruebe o aprobado o aprobación
AFIL	Plan de vuelo presentado desde el aire	ARC	Plano de área
AFIS	Servicio de información de vuelo de aeródromo	*ARFOR	Pronóstico de área (en clave meteorológica aeronáutica)
AFM	Sí o conforme o afirmativo o correcto		etc.
AFS	Servicio fijo aeronáutico		
AFT	Después de . . . (hora o lugar)		
AFTN‡	Red de telecomunicaciones fijas aeronáuticas		
A/G	Aire a tierra		

† Cuando se utiliza radiotelefonía, las abreviaturas y términos se transmiten como palabras habladas.

‡ Cuando se utiliza radiotelefonía, las abreviaturas y términos se transmiten enunciando cada letra en forma no fonética.

GEN 2.3 SÍMBOLOS CARTOGRÁFICOS

1. Aeródromos

1.1 *Cartas diferentes de las de aproximación y aterrizaje*

Civil (tierra)	
Civil (agua)	
Mixto civil y militar (tierra)	
Mixto civil y militar (agua)	
Militar (tierra)	
Militar (agua)	
Aeródromo de emergencia o aeródromo sin instalaciones	
Anclaje bajo resguardo	
Helipuerto	

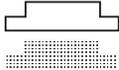
1.2 *Cartas de aproximación*

El aeródromo en el que se basa el procedimiento	
Aeródromos que afectan el circuito de tránsito del aeródromo en el cual se basa el procedimiento	

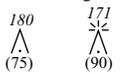
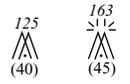
1.3 *Cartas de aeródromo*

Pista de superficie dura	
Pista sin pavimentar	
Zona de parada	

2. Instalaciones y luces de aeródromo

Punto de referencia del aeródromo (ARP)	
Calles de rodaje y áreas de estacionamiento	
Torre de control	Control Tower 
Luz puntiforme	
	
Barreta	
Luz marítima	F 
Luz de obstáculo	
Luz aeronáutica de superficie	
Indicador de dirección del viento (iluminado)	
Indicador de dirección del viento (sin luz)	
Indicador de sentido de aterrizaje (iluminado)	
Indicador de sentido de aterrizaje (sin luz)	

3. Varios

Elevación máxima en la carta	• 3365
Obstáculos	Lighted 
Obstáculos <i>Nota.— Las cifras en bastardillas indican la elevación del obstáculo más alto sobre el nivel del mar. Las cifras verticales entre paréntesis indican la altura sobre un punto de referencia especificado.</i>	
Espacio aéreo restringido (zona prohibida, restringida o peligrosa)	
Límite común a dos zonas	
Zona de identificación de defensa aérea (ADIZ)	ADIZ 
Línea de alta tensión o cable aéreo	-T—T-
Isógona	- - -17° E- - -

GEN 2.4 INDICADORES DE LUGAR

Los indicadores de lugar señalados con un asterisco (*) no pueden utilizarse en el componente de la dirección en los mensajes AFS.

1. CODIFICAR		2. DECODIFICAR	
<i>Lugar</i>	<i>Indicador</i>	<i>Indicador</i>	<i>Lugar</i>
AKVIN/Akvin	EADA	EACC	AMSWELL ACC
AMSWELL ACC	EACC	EADA	AKVIN/Akvin
Appenyfod	EADP	EADB	SIBY/Bistock
Bardoe	EADO	EADC*	Essence
DENGRON/Deleede	EADE	EADD	DONLON/Intl.
DONLON/Intl.	EADD	EADE	DENGRON/Deleede
DONLON/Downtown Heliport	EADH	EADF*	Faladin
Essence	EADC*	EADG	Galan
Faladin	EADF*	EADH	DONLON/Downtown Heliport
Galan	EADG	EADL	Haggingwell
Haggingwell	EADL	EADM	Malan
HOLMSTOCK/Landa	EADS	EADN	NIBORD/Nibord
Malan	EADM	EADO	Bardoe
NIBORD/Nibord	EADN	EADP	Appenyfod
Richmaast	EADT	EADR*	Yanmore
SIBY/Bistock	EADB	EADS	HOLMSTOCK/Landa
Toriluille	EADU*	EADT	Richmasst
WICHNOR/Slipton	EADW	EADU*	Toriluille
Yanmore	EADR*	EADW	WICHNOR/Slipton
Yunwell (MIL)	EADY	EADY	Yunwell (MIL)
Zanby (MIL)	EADZ	EADZ	Zanby (MIL)

GEN 2.5 LISTA DE RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN

<i>ID</i>	<i>Nombre de la estación</i>	<i>Ayuda</i>	<i>Finalidad</i>	<i>Nombre de la estación</i>	<i>Ayuda</i>	<i>ID</i>	<i>Finalidad</i>
AK	Akvin	NDB	AE	Akvin	NDB	AK	AE
BOR	Boorspijk	VOR/DME	E	Boorspijk	VOR/DME	BOR	E
DN	Donnord	NDB	E	Donest	NDB	DS	E
DS	Donest	NDB	E	Donlon	ILS	OXS	A
EKO	Ekcombe	VOR	E	Donlon	L	KL	A
KL	Donlon	L	A	Donnord	NDB	DN	E
LG	Ugo	CON	E	Ekcombe	VOR	EKO	E
LMD	Limador	VOR	AE	Limador	VOR	LMD	AE
NHS	Nieuhans	VOR	E	Nieuhans	VOR	NHS	E
OXS	Donlon	ILS	A	Ugo	CON	LG	E

GEN 2.6 TABLAS DE CONVERSIÓN

NM a KM 1 NM = 1,852 KM		KM a NM 1 KM = 0,54 NM		FT a M 1 FT = 0,3048 M		M a FT 1 M = 3,821 FT	
NM	KM	KM	NM	FT	M	M	FT
0,1	0,185	0,1	0,05	1	0,305	1	3,28
0,2	0,370	0,2	0,11	2	0,610	2	6,56
0,3	0,556	0,3	0,16	3	0,914	3	9,84
0,4	0,741	0,4	0,22	4	1,219	4	13,12
0,5	0,926	0,5	0,27	5	1,524	5	16,40
0,6	1,111	0,6	0,32	6	1,829	6	19,69
0,7	1,296	0,7	0,38	7	2,134	7	22,97
0,8	1,482	0,8	0,43	8	2,438	8	26,25
0,9	1,667	0,9	0,49	9	2,743	9	29,53
1	1,852	1	0,54	10	3,048	10	32,81
2	3,704	2	1,08	20	6,096	20	65,62
3	5,556	3	1,62	30	9,144	30	98,43
4	7,408	4	2,16	40	12,192	40	131,23
5	9,260	5	2,70	50	15,240	50	164,04
6	11,112	6	3,24	60	18,288	60	196,85
7	12,964	7	3,78	70	21,336	70	229,66
8	14,816	8	4,32	80	24,384	80	262,47
9	16,668	9	4,86	90	27,432	90	295,28
10	18,520	10	5,40	100	30,480	100	328,08
20	37,040	20	10,80	200	60,960	200	656,17
30	55,560	30	16,20	300	91,440	300	984,25
40	74,080	40	21,60	400	121,920	400	1 312,34
50	92,600	50	27,00	500	152,400	500	1 640,42
60	111,120	60	32,40	600	182,880	600	1 968,50
70	129,640	70	37,80	700	213,360	700	2 296,59
80	148,160	80	43,20	800	243,840	800	2 624,67
90	166,680	90	48,60	900	274,320	900	2 952,76
100	185,200	100	54,00	1 000	304,800	1 000	3 280,84
200	370,400	200	107,99	2 000	609,600	2 000	6 561,68
300	555,600	300	161,99	3 000	914,400	3 000	9 842,52
400	740,800	400	215,98	4 000	1 219,200	4 000	13 123,36
500	926,000	500	269,98	5 000	1 524,000	5 000	16 404,20
				6 000	1 828,800		
				7 000	2 133,600		
				8 000	2 438,400		
				9 000	2 743,200		
				10 000	3 048,000		

De minutos decimales de arco a segundos de arco

<i>MIN</i>	<i>SEG</i>	<i>MIN</i>	<i>SEG</i>	<i>MIN</i>	<i>SEG</i>	<i>MIN</i>	<i>SEG</i>
0.01	0.6	0.26	15.6	0.51	30.6	0.76	45.6
0.02	1.2	0.27	16.2	0.52	31.2	0.77	46.2
0.03	1.8	0.28	16.8	0.53	31.8	0.78	46.8
0.04	2.4	0.29	17.4	0.54	32.4	0.79	47.4
0.05	3.0	0.30	18.0	0.55	33.0	0.80	48.0
0.06	3.6	0.31	18.6	0.56	33.6	0.81	48.6
0.07	4.2	0.32	19.2	0.57	34.2	0.82	49.2
0.08	4.8	0.33	19.8	0.58	34.8	0.83	49.8
0.09	5.4	0.34	20.4	0.59	35.4	0.84	50.4
0.10	6.0	0.35	21.0	0.60	36.0	0.85	51.0
0.11	6.6	0.36	21.6	0.61	36.6	0.86	51.6
0.12	7.2	0.37	22.2	0.62	37.2	0.87	52.2
0.13	7.8	0.38	22.8	0.63	37.8	0.88	52.8
0.14	8.4	0.39	23.4	0.64	38.4	0.89	53.4
0.15	9.0	0.40	24.0	0.65	39.0	0.90	54.0
0.16	9.6	0.41	24.6	0.66	39.6	0.91	54.6
0.17	10.2	0.42	25.2	0.67	40.2	0.92	55.2
0.18	10.8	0.43	25.8	0.68	40.8	0.93	55.8
0.19	11.4	0.44	26.4	0.69	41.4	0.94	56.4
0.20	12.0	0.45	27.0	0.70	42.0	0.95	57.0
0.21	12.6	0.46	27.6	0.71	42.6	0.96	57.6
0.22	13.2	0.47	28.2	0.72	43.2	0.97	58.2
0.23	13.8	0.48	28.8	0.73	43.8	0.98	58.8
0.24	14.4	0.49	29.4	0.74	44.4	0.99	59.4
0.25	15.0	0.50	30.0	0.75	45.0		

De segundos de arco a minutos decimales de arco

<i>SEG</i>	<i>MIN</i>	<i>SEG</i>	<i>MIN</i>	<i>SEG</i>	<i>MIN</i>	<i>SEG</i>	<i>MIN</i>
1	0.02	16	0.27	31	0.52	46	0.77
2	0.03	17	0.28	32	0.53	47	0.78
3	0.05	18	0.30	33	0.55	48	0.80
4	0.07	19	0.32	34	0.57	49	0.82
5	0.08	20	0.33	35	0.58	50	0.83
6	0.10	21	0.35	36	0.60	51	0.85
7	0.12	22	0.37	37	0.62	52	0.87
8	0.13	23	0.38	38	0.63	53	0.88
9	0.15	24	0.40	39	0.65	54	0.90
10	0.17	25	0.42	40	0.67	55	0.92
11	0.18	26	0.43	41	0.68	56	0.93
12	0.20	27	0.45	42	0.70	57	0.95
13	0.22	28	0.47	43	0.72	58	0.97
14	0.23	29	0.48	44	0.73	59	0.98
15	0.25	30	0.50	45	0.75		

GEN 2.7 TABLAS DE SALIDA Y PUESTA DEL SOL

1. Las tablas de las páginas siguientes han sido preparadas por el Observatorio astronómico de (Estado), y se reproduce aquí con su autorización. Las tablas incluyen (cantidad) aeropuertos y aeródromos públicos y también (cantidad) helipuertos elevados en la parte de alta mar cubierta por los servicios de tránsito aéreo de (Estado).

1.1 En las tablas se indican en UTC las horas correspondientes al comienzo del alba civil (TWIL FROM), la salida

del sol (SR), la puesta del sol (SS) y el fin del crepúsculo civil (TWIL TO) para los años comprendidos entre 1991 y 2000.

1.2 Las horas indicadas para el comienzo del alba civil y el fin del crepúsculo civil se calculan para una altitud del sol de 6° por debajo del horizonte, como se acostumbra.

1.3 Las tablas se calculan para el año 1994, que se usa como “año promedio” para el período comprendido entre 1991 y 2000. En este lapso, las horas para una fecha y lugar arbitrarios se desviarán en menos de 2 minutos de las horas para la misma fecha y lugar en el “año promedio”.

2. Índice alfabético

<i>Lugar</i>	<i>Página</i>	<i>Lugar</i>	<i>Página</i>
AKVIN/Akvin	GEN 2.7-2		
DONLON/International	GEN 2.7-3		

3. Tablas de salida y puesta del sol

3.1

AKVIN/Akvin EADA 52 36 06N 032 55 12W						AKVIN/Akvin EADA 52 36 06N 032 55 12W						AKVIN/Akvin EADA 52 36 06N 032 55 12W					
MONTH/ DAY	TWIL FROM	SR	SS	TWIL TO		MONTH/ DAY	TWIL FROM	SR	SS	TWIL TO	MONTH/ DAY	TWIL FROM	SR	SS	TWIL TO		
JAN	1	0702	0749	1504	1551	MAY	1	0302	0346	1855	1940	SEP	2	0352	0432	1812	1851
—	5	0701	0748	1509	1555	—	5	0252	0338	1903	1949	—	6	0400	0440	1802	1841
—	9	0700	0746	1515	1601	—	9	0243	0330	1910	1958	—	10	0408	0447	1752	1830
—	13	0657	0742	1521	1606	—	13	0234	0322	1917	2006	—	14	0416	0455	1741	1820
—	17	0654	0738	1528	1613	—	17	0225	0315	1924	2015	—	18	0424	0502	1731	1809
—	11	0649	0733	1536	1620	—	21	0217	0309	1931	2023	—	22	0431	0509	1721	1759
—	15	0644	0727	1544	1627	—	25	0210	0303	1937	2031	—	26	0439	0517	1711	1748
—	19	0639	0721	1552	1634	—	29	0203	0258	1943	2038	—	30	0447	0524	1700	1738
FEB	2	0632	0714	1600	1642	JUN	2	0158	0254	1948	2045	OCT	4	0454	0532	1650	1728
—	6	0625	0706	1608	1649	—	6	0153	0251	1953	2051	—	8	0502	0540	1640	1718
—	10	0618	0658	1617	1657	—	10	0150	0248	1957	2056	—	12	0509	0547	1630	1709
—	14	0610	0650	1625	1705	—	14	0147	0247	2000	2059	—	16	0517	0555	1621	1659
—	18	0602	0641	1634	1713	—	18	0146	0246	2002	2102	—	20	0524	0603	1611	1650
—	22	0553	0632	1642	1721	—	22	0147	0247	2003	2103	—	24	0532	0611	1602	1641
—	26	0544	0622	1650	1729	—	26	0148	0248	2003	2103	—	28	0540	0619	1553	1633
—						—	30	0151	0251	2002	2101	—					
MAR	2	0535	0613	1658	1736	JUL	4	0155	0254	2000	2058	NOV	1	0547	0627	1545	1625
—	6	0525	0603	1706	1744	—	8	0201	0258	1957	2054	—	5	0555	0636	1537	1618
—	10	0515	0553	1714	1752	—	12	0207	0303	1953	2049	—	9	0602	0644	1529	1611
—	14	0505	0543	1722	1800	—	16	0214	0308	1949	2043	—	13	0609	0652	1522	1604
—	18	0455	0533	1730	1808	—	20	0221	0314	1943	2036	—	17	0617	0700	1515	1558
—	22	0445	0523	1738	1816	—	24	0229	0320	1937	2028	—	21	0623	0707	1510	1553
—	26	0435	0513	1746	1824	—	28	0237	0327	1931	2020	—	25	0630	0715	1504	1549
—	30	0424	0502	1754	1832	—						—	29	0636	0722	1500	1546
APR	3	0414	0452	1801	1840	AUG	1	0245	0334	1923	2011	DEC	3	0642	0728	1457	1543
—	7	0403	0442	1809	1848	—	5	0254	0341	1916	2002	—	7	0647	0734	1454	1541
—	11	0353	0432	1817	1857	—	9	0302	0348	1907	1953	—	11	0652	0739	1453	1540
—	15	0342	0423	1824	1905	—	13	0311	0355	1859	1943	—	15	0655	0743	1453	1540
—	19	0332	0413	1832	1914	—	17	0319	0403	1850	1933	—	19	0658	0746	1454	1541
—	23	0322	0404	1840	1923	—	21	0328	0410	1841	1923	—	23	0701	0748	1455	1543
—	27	0311	0355	1848	1931	—	25	0336	0418	1831	1912	—	27	0702	0749	1458	1546
—						—	29	0344	0425	1822	1902	—	31	0702	0750	1502	1550

3.2

DONLON/International EADD 52 22 18N 031 56 58W					DONLON/International EADD 52 22 18N 031 56 58W					DONLON/International EADD 52 22 18N 031 56 58W							
MONTH/ DAY	TWIL FROM	SR	SS	TWIL TO	MONTH/ DAY	TWIL FROM	SR	SS	TWIL TO	MONTH/ DAY	TWIL FROM	SR	SS	TWIL TO			
JAN	1	0652	0741	1445	1534	MAY	1	0244	0330	1845	1931	SEP	2	0337	0417	1800	1840
—	5	0651	0739	1451	1539	—	5	0234	0321	1852	1940	—	6	0345	0425	1749	1829
—	9	0649	0737	1457	1544	—	9	0224	0313	1900	1949	—	10	0353	0433	1739	1818
—	13	0647	0733	1503	1550	—	13	0215	0305	1908	1958	—	14	0401	0440	1728	1807
—	17	0643	0729	1511	1556	—	17	0206	0258	1915	2007	—	18	0409	0448	1718	1757
—	21	0638	0723	1518	1603	—	21	0158	0251	1922	2016	—	22	0417	0456	1707	1746
—	25	0633	0717	1527	1611	—	25	0150	0245	1928	2024	—	26	0425	0503	1657	1735
—	29	0627	0711	1535	1618	—	29	0143	0240	1934	2032	—	30	0433	0511	1647	1725
FEB	2	0621	0703	1543	1626	JUN	2	0137	0236	1940	2039	OCT	4	0441	0519	1636	1715
—	6	0614	0656	1552	1634	—	6	0132	0232	1944	2045	—	8	0448	0527	1626	1704
—	10	0606	0647	1601	1642	—	10	0128	0230	1948	2050	—	12	0456	0535	1616	1655
—	14	0558	0638	1610	1650	—	14	0125	0228	1951	2054	—	16	0504	0543	1606	1645
—	18	0549	0629	1618	1658	—	18	0124	0228	1953	2057	—	20	0512	0551	1556	1636
—	22	0541	0620	1627	1706	—	22	0125	0228	1954	2058	—	24	0520	0600	1547	1627
—	26	0531	0610	1635	1714	—	26	0126	0230	1954	2058	—	28	0527	0608	1538	1618
—						—	30	0129	0232	1953	2056						
MAR	2	0522	0600	1644	1723	JUL	4	0134	0235	1951	2053	NOV	1	0535	0616	1529	1610
—	6	0512	0550	1652	1731	—	8	0139	0240	1949	2048	—	5	0543	0625	1520	1602
—	10	0502	0540	1700	1739	—	12	0146	0244	1945	2043	—	9	0551	0633	1512	1555
—	14	0452	0530	1709	1747	—	16	0153	0250	1940	2036	—	13	0558	0642	1505	1548
—	18	0441	0520	1717	1755	—	20	0201	0256	1934	2029	—	17	0605	0650	1458	1543
—	22	0431	0509	1725	1803	—	24	0209	0303	1928	2021	—	21	0613	0658	1452	1537
—	26	0420	0459	1733	1812	—	28	0218	0309	1921	2012	—	25	0619	0705	1447	1533
—	30	0409	0448	1741	1820							—	29	0626	0712	1442	1529
APR	3	0358	0438	1749	1828	AUG	1	0227	0317	1913	2003	DEC	3	0632	0719	1439	1526
—	7	0348	0428	1757	1837	—	5	0236	0324	1905	1953	—	7	0637	0725	1436	1524
—	11	0337	0418	1805	1846	—	9	0245	0331	1857	1944	—	11	0641	0730	1435	1523
—	15	0326	0408	1813	1854	—	13	0253	0339	1848	1933	—	15	0645	0734	1434	1523
—	19	0315	0358	1821	1903	—	17	0302	0347	1839	1923	—	19	0648	0738	1435	1524
—	23	0305	0348	1829	1912	—	21	0311	0354	1829	1921	—	23	0651	0740	1437	1526
—	27	0254	0339	1837	1921	—	25	0320	0402	1820	1902	—	27	0652	0741	1440	1529
						—	29	0328	0410	1810	1851	—	31	0652	0741	1444	1533

GEN 3. SERVICIOS

GEN 3.1 SERVICIOS DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA

1. Servicio responsable

1.1 El Servicio de información aeronáutica, que forma parte del Departamento de servicios de navegación aérea de la Administración de Aviación Civil de (Estado), garantiza la circulación e información necesarias para la seguridad, regularidad y eficacia de la navegación aérea internacional y nacional dentro de su área de responsabilidad, como se indica en GEN 3.1.2. Está constituido por la Oficina central AIS, la Oficina NOTAM internacional (NOF) y las dependencias AIS establecidas en determinados aeródromos que se enumeran en GEN 3.1.5.

1.2 Oficina central del AIS

Servicio de información aeronáutica
Casilla de correo 744
1050 State Street
Donlon
Tel: 0123 697 3764
Telefax: 0123 697 3474
Télex: 99 1236
AFS: EADDYAYX
Correo-e: ais@donc.xx

1.3 Oficina NOTAM internacional (NOF)

Oficina NOTAM internacional
Aeropuerto de Donlon
134 Airport Road
Donlon
Tel: 0123 696 5698
Telefax: 0123 696 5788
Télex: 99 1247
AFS: EADDYNYX

El servicio se suministra de conformidad con las disposiciones contenidas en el Anexo 15 — *Servicio de información aeronáutica*.

(Nota editorial: Si el servicio no es H24, esa circunstancia debería indicarse aquí.)

2. Área de responsabilidad

El Servicio de información aeronáutica es responsable de recopilar y difundir información para todo el territorio de

..... (Estado) y para el espacio aéreo sobre alta mar comprendido en la región de información de vuelo AMSWELL.

3. Publicaciones aeronáuticas

3.1 La información aeronáutica se proporciona en forma de publicación integrada de información aeronáutica, que consta de los siguientes elementos:

- Publicación de información aeronáutica (AIP);
- Servicio de enmiendas de la AIP (AIP AMDT);
- Suplementos de la AIP (AIP SUP);
- NOTAM y boletines de información previa al vuelo (PIB);
- Circulares de información aeronáutica (AIC); y
- Listas de verificación y listas de los NOTAM válidos.

Los NOTAM y las correspondientes listas de verificación mensuales se publican por intermedio del Servicio fijo aeronáutico (AFS), en tanto que los PIB se pueden obtener en las dependencias AIS de aeródromo. Todos los demás elementos del conjunto se distribuyen por correo aéreo.

3.2 Publicación de información aeronáutica (AIP)

La AIP es el documento básico de aviación destinado primordialmente a satisfacer las necesidades internacionales de intercambio de información aeronáutica permanente y de las modificaciones transitorias de larga duración indispensables para la navegación aérea.

La AIP de (Estado) se publica en (especifíquese) volumen(es).

La AIP se publica en forma de hojas sueltas con texto bilingüe (inglés y) (o en inglés únicamente) para utilizarla en las operaciones internacionales y nacionales, ya se trate de un vuelo comercial o privado.

3.3 Servicio de enmiendas de la AIP (AIP AMDT)

Las enmiendas a la AIP se efectúan mediante páginas sustitutivas. Se publican dos tipos de AIP AMDT:

- la Enmienda de la AIP ordinaria (AIP AMDT), que se publica a intervalos regulares establecidos (véase GEN...)

y se identifica mediante una tapa azul claro, incorpora a la AIP cambios permanentes en la fecha de publicación indicada; y

- la Enmienda de la AIP AIRAC (AIRAC AIP AMDT), que se publica de conformidad con el sistema AIRAC y se identifica mediante una tapa rosada y la sigla AIRAC, incorpora a la AIP cambios permanentes importantes para las operaciones en la fecha indicada de entradas en vigor de la AIRAC.

En la tapa de las Enmiendas de la AIP se describen brevemente los asuntos afectados por la enmienda. La nueva información que se incluye en las páginas reimprimadas de la AIP se anota o identifica mediante una línea vertical en el margen izquierdo (o inmediatamente a la izquierda) del cambio/adición.

Cada página de la AIP y cada página sustitutiva de la AIP introducida mediante una enmienda, incluso la tapa de la enmienda, llevan fecha. La fecha consta de día, mes (por el nombre) y año de la fecha de publicación (AIP AMDT ordinaria) o de la fecha de entrada en vigor de la información AIRAC (AIRAC AIP AMDT). Cada tapa de enmienda de la AIP incluye referencias al número de serie de los elementos de la documentación integrada de información aeronáutica que puedan haber sido incorporados a la AIP en la enmienda y que se suprimen en consecuencia.

A cada AIP AMDT y a cada AIRAC AIP AMDT se les asignan números consecutivos por separado, basados en el año civil. El año, indicado mediante dos cifras, forma parte del número de serie de la enmienda, p. ej. AIP AMDT 1/96; AIRAC AIP AMDT 1/96.

Con cada enmienda se publica nuevamente una lista de verificación de las páginas de la AIP que contiene el número de página/título de la carta y fecha de publicación o de entrada en vigor (día, mes por su nombre y año) de la información, y que forma parte integrante de la AIP.

3.4 **Suplemento de la AIP (AIP SUP)**

Los cambios transitorios de larga duración (tres meses y más) y la información de corta duración que consista en textos amplios o gráficos que complementen la información permanente contenida en la AIP, se publican como Suplementos de la AIP (AIP SUP). Los cambios transitorios en la AIP importantes para las operaciones se publican de conformidad con el sistema AIRAC y sus fechas de entrada en vigor establecidas, y se identifican claramente mediante la sigla AIRAC AIP SUP.

Los suplementos de la AIP se separan según el asunto de la información (Generalidades-GEN, En ruta-ENR y Aeródromos-AD) y se colocan en consecuencia al principio de cada parte de la AIP. Los suplementos se publican en papel amarillo para que llamen la atención y se destaquen del resto de la AIP. A cada suplemento de la AIP (ordinario o AIRAC)

se le asigna un número consecutivo y basado en el año civil, o sea AIP SUP 1/96; AIRAC AIP SUP 1/96.

Un Suplemento de la AIP se mantiene en la AIP mientras todo su contenido o parte del mismo siga siendo válido. El período de validez de la información contenida en el Suplemento de la AIP se indicará normalmente en el propio suplemento. Asimismo, pueden usarse NOTAM para indicar cambios en el período de validez o la cancelación del suplemento.

La lista de verificación de los Suplementos de la AIP en vigor se da a conocer mediante la lista de los NOTAM válidos impresa mensualmente en lenguaje claro.

3.5 **NOTAM y Boletines de información previa al vuelo (PIB)**

Los NOTAM contienen información relativa al establecimiento, situación o modificación de cualquier instalación, servicio, procedimiento o riesgo aeronáutico, cuyo conocimiento oportuno sea indispensable para el personal afectado por las operaciones de vuelo. El texto de cada NOTAM contiene la información en el orden que se indica en el formato NOTAM de la OACI y está constituido por los significados/fraseología abreviada uniforme asignados al código NOTAM de la OACI, complementados con abreviaturas, indicadores, identificadores, designadores, distintivos de llamada, frecuencias, cifras y lenguaje claro. Los NOTAM son originados y publicados para la FIR Amswell y se distribuyen en siete series que se identifican con las letras A, B, C, D, E, S y V.

Serie A. Normas generales, instalaciones de navegación en ruta y de comunicaciones, restricciones del espacio aéreo y actividades que tienen lugar por encima del FL 245, en información relativa a los principales aeródromos internacionales.

Serie B. Información sobre restricciones del espacio aéreo, sobre actividades que tienen lugar por debajo del FL 195 y sobre otros aeródromos internacionales en los cuales se permiten vuelos IFR.

Serie C. Información sobre otros aeródromos internacionales en los cuales sólo se permiten vuelos VFR.

Serie D. Información sobre los aeródromos nacionales.

Serie E. Información sobre los helipuertos.

Serie S (SNOWTAM). Información sobre la nieve, nieve fundente, hielo o agua estancada relacionada con la nieve, la nieve fundente y el hielo en las áreas de movimiento. Los SNOWTAM se preparan de conformidad con el Anexo 15, Apéndice 2, y son publicados por cada aeródromo directamente con números de serie separados. Se indican detalles en el plan para la nieve, en la parte Aeródromos (AD).

Serie V (ASHTAM). Información relativa a la detección de actividad previa a una erupción volcánica o a un cambio significativo en la actividad volcánica, la ubicación, la fecha y la hora de las erupciones volcánicas y la extensión horizontal y vertical de las nubes de cenizas volcánicas, incluyendo la dirección del movimiento, los niveles de vuelo y las rutas o tramos de rutas que podrían verse afectadas. Los ASHTAM se preparan de conformidad con el Anexo 15, Apéndice 3.

Los Boletines de información previa al vuelo (PIB), que contienen una recapitulación de los NOTAM vigentes y otras informaciones de carácter urgente para los explotadores y las tripulaciones de vuelo, están disponibles en las dependencias AIS de aeródromo. La amplitud de la información contenida en los PIB se indica en 5. de esta subsección.

3.6 *Circulares de información aeronáutica (AIC)*

Las Circulares de información aeronáutica (AIC) contienen información sobre los pronósticos a largo plazo de toda modificación importante en la legislación, los reglamentos, procedimientos o instalaciones; información de carácter puramente explicativo o advertencias que puedan afectar la seguridad de los vuelos; e información o notificación de carácter explicativo o advertencias sobre asuntos técnicos, legislativos o puramente administrativos. Las AIC se dividen por asuntos y se publican en dos series (A y B). La serie A de las AIC contiene información que afecta a la aviación civil internacional y se distribuye a escala internacional, mientras que la serie B de las AIC contiene información que afecta solamente a la aviación nacional y se le da difusión nacional.

Cada AIC se numera consecutivamente dentro de cada serie, basándose en el año civil. El año, que se indica mediante dos cifras, forma parte del número de serie de la AIC, p. ej. AIC A 1/96; AIC B 1/96. Dos veces por año se publica como AIC una lista de verificación de las AIC en vigor.

3.7 *Lista de verificación y lista de los NOTAM válidos*

Mensualmente se publica por intermedio del AFS una lista de verificación de los NOTAM válidos. Sigue a la lista de verificación un resumen impreso de los NOTAM distribuidos por correo a todos los destinatarios de la documentación

integrada de información aeronáutica. Contiene una presentación en lenguaje claro (en inglés) de los NOTAM válidos e información acerca del número de las AIP AMDT, AIRAC AIP AMDT, AIP SUP y AIC más recientes, así como los números de los elementos publicados con arreglo al AIRAC que entrarán en vigor o, si no existe ninguno, la notificación NIL AIRAC.

3.8 *Venta de publicaciones*

Las publicaciones citadas pueden obtenerse en el Servicio de información aeronáutica. Los precios de venta se publican en la Serie A de las AIC.

4. El sistema AIRAC

4.1 A fin de controlar y regular los cambios importantes para las operaciones que requieren enmiendas en las cartas, manuales en ruta, etc., siempre que sea posible se publicarán esos cambios en fechas predeterminadas, según el sistema AIRAC. Este tipo de información se publicará como AIRAC AIP AMDT o como AIRAC AIP SUP. Si no puede elaborarse un AIRAC AMDT o SUP por falta de tiempo, se publicará un NOTAM claramente señalado como AIRAC. Este NOTAM irá inmediatamente seguido por una AMDT o SUP.

4.2 La tabla que figura a continuación indica las fechas de entrada en vigor del AIRAC para los años venideros. La información AIRAC se publicará de modo que sea recibida por el usuario no menos de 28 días antes y para los cambios importantes no menos de 56 días antes de la fecha de entrada en vigor. En la fecha de entrada en vigor del AIRAC se publicará un NOTAM iniciador con una breve descripción del contenido, fecha de entrada en vigor y número de referencia de la AIRAC AIP AMDT o del AIRAC AIP SUP que entrará en vigor en esa fecha. El NOTAM iniciador se mantendrá vigente como recordatorio en el PIB hasta que se publique la nueva lista de verificación/lista de NOTAM válidos.

Si no se ha presentado información para publicarla en la fecha AIRAC, se publicará una notificación NIL mediante NOTAM a más tardar un ciclo AIRAC antes de la fecha correspondiente de entrada en vigor del AIRAC.

Calendario de fechas de entrada en vigor del AIRAC

2003	2004	2005	2006	2007
23 ENE	22 ENE	20 ENE	19 ENE	18 ENE
20 FEB	19 FEB	17 FEB	16 FEB	15 FEB
20 MAR	18 MAR	17 MAR	16 MAR	15 MAR
17 ABR	15 ABR	14 ABR	13 ABR	12 ABR
15 MAY	13 MAY	12 MAY	11 MAY	10 MAY
12 JUN	10 JUN	9 JUN	8 JUN	7 JUN
10 JUL	8 JUL	7 JUL	6 JUL	5 JUL
7 AGO	5 AGO	4 AGO	3 AGO	2 AGO
4 SEP	2 SEP	1 SEP	31 AGO	30 AGO
2 OCT	30 SEP	29 SEP	28 SEP	27 SEP
30 OCT	28 OCT	27 OCT	26 OCT	25 OCT
27 NOV	25 NOV	24 NOV	23 NOV	22 NOV
25 DIC	23 DIC	22 DIC	21 DIC	20 DIC

5. Servicio de información previa al vuelo en los aeródromos/heliportos

Se ofrece información previa al vuelo en los aeródromos que se detallan a continuación:

Aeródromo/Heliportu	Cobertura
DONLON/International	Todos los Estados dentro de las regiones AFI, EUR, MID, NAT y SAT de la OACI
DENGRON/Deleede	FIR adyacente
HOLMSTOCK/Landa	Alemania, Bélgica, Dinamarca, Francia
SIBY/Bistock	Todos los Estados de las regiones EUR y NAT de la OACI
DONLON/Heliportu Central	FIR adyacente

Diariamente se ofrecen Boletines de información previa al vuelo (PIB), boletines en ruta y listas de los NOTAM válidos para su distribución en las dependencias AIS de aeródromo. Las dependencias AIS de aeródromo están conectadas al banco de datos NOTAM central en DONLON/International. En DONLON/International puede obtenerse información previa al vuelo en forma de PIB en las terminales de computadora en la dependencia AIS de aeródromo y en dos lugares claramente señalados/identificados del edificio terminal. Se ofrecen instrucciones de utilización en cada una de las terminales de computadora.

6. Datos electrónicos sobre el terreno y datos sobre los obstáculos

Los conjuntos de datos sobre los obstáculos de navegación aérea pueden obtenerse del:

Servicio de información aeronáutica
P.O. Box 744
1050 State Street
Donlon
TEL: 0123 697 3464
Fax: 0123 697 3474
Télex: 99 1236
AFS: EADDYAYX
Correo electrónico: ais@donc.xx

Los conjuntos de datos electrónicos sobre el terreno pueden obtenerse del:

Instituto Geodésico Nacional
23 South Arthur Drive
Donlon
TEL: 0123 343 7268
Fax: 0123 343 7278
Télex: 99 0021
AFS: NIL

GEN 3.2 CARTAS AERONÁUTICAS**1. Servicios responsables**

1.1 La Administración de Aviación Civil de (Estado) suministra una amplia gama de cartas aeronáutica para utilizar en todos los tipos de aviación civil. El Servicio de información aeronáutica publica las cartas que forman parte de la AIP; todas las demás cartas aeronáuticas son producidas por el Departamento de Topografía. En las dependencias AIS de aeródromo se pueden obtener cartas apropiadas para la planificación y notificación previa al vuelo. (Las direcciones de dichas dependencias se encontrarán en el párrafo 3 más adelante.) Las cartas se producen de conformidad con las disposiciones contenidas en el Anexo 4 — *Cartas aeronáuticas*. Las diferencias con estas disposiciones se detallan en la subsección GEN 1.7.

2. Mantenimiento de las cartas

2.1 Las cartas aeronáuticas incluidas en la AIP se mantienen actualizadas mediante enmiendas a las AIP. Se han publicado correcciones a cartas aeronáuticas no contenidas en la AIP mediante Enmiendas de la AIP, que se enumeran en 8 de esta subsección. La información relativa a la planificación o publicación de nuevos mapas y cartas se notifica mediante una Circular de información aeronáutica.

2.2 Si la información incorrecta detectada en cartas publicadas es de importancia para las operaciones, se corrige mediante NOTAM.

3. Adquisición de las cartas

Las cartas enumeradas en 5 de esta subsección pueden obtenerse o bien en:

Servicio de información aeronáutica
P.O. Box 744
1050 State Street
Donlon
Tel: 0123 697 3464
Fax: 0123 697 3474
Télex: 99 1236
AFS: EADDYAYS

o mediante las siguientes agencias acreditadas:

a) Messrs. George Stopes Ltd.
17-18 Harding Lane
Donlon, 18007
Tel: 0123 694 5030
Fax: 0123 694 5040
Télex: 99 2142
AFS: NIL

b) Departamento de Topografía
21 South Arthur Drive
Donlon
Tel: 0123 343 7267
Fax: 0123 3437277
Télex: 99 0020
AFS: NIL

4. Series de cartas aeronáuticas disponibles

4.1 Se producen las siguientes series de cartas aeronáuticas:

- a) Carta aeronáutica mundial — OACI 1:1 000 000;
- b) Carta de posición — OACI;
- c) Plano de aeródromo/helipuerto — OACI;
- d) Plano de aeródromo para movimientos en tierra — OACI;
- e) Plano de estacionamiento y atraque de aeronaves — OACI;
- f) Plano de obstáculos de aeródromo — OACI — Tipo A (para cada pista);
- g) Plano de obstáculos de aeródromo — OACI — Tipo C;
- h) Carta topográfica para aproximaciones de precisión — OACI (pistas de aproximación de precisión de Cat II y III);
- i) Carta de navegación en ruta — OACI;
- j) Carta de área — OACI;
- k) Carta de altitud mínima de vigilancia ATC — OACI;
- l) Carta de salida normalizada — Vuelo por instrumentos (SID) — OACI;
- m) Carta de llegada normalizada — Vuelo por instrumentos (STAR) — OACI;
- n) Carta de aproximación por instrumentos — OACI (para cada pista y tipo de procedimiento);
- o) Carta de aproximación visual — OACI.

Las cartas disponibles actualmente se enumeran en 5 de esta subsección.

4.2 Descripción general de cada serie

- a) *Carta aeronáutica mundial OACI 1:1 000 000*. Esta serie está construida en proyección ortomórfica cónica Lambert hasta los 80°N y en proyección estereográfica polar entre los 80°N y los 90°N, y las escalas coinciden a 80°N. Los datos aeronáuticos que se muestran se han mantenido al mínimo compatible con el empleo de la carta para la navegación aérea visual. Incluye una selección de aeródromos, obstáculos, elementos del sistema ATS, zonas prohibidas, restringidas o peligrosas, y radioayudas para la navegación. La carta proporciona información para satisfacer la navegación aérea visual y también se usa como carta de planificación previa al vuelo.

b) *Carta de posición — OACI*. Esta serie, que abarca el Atlántico septentrional, Europa occidental y África septentrional, está destinada a la navegación a grandes distancias durante el vuelo y ha sido construida en proyección Mercator con un simple contorno de las zonas terrestres a una escala de 1:5 000 000. Los datos aeronáuticos consisten en los principales aeródromos internacionales, algunas radioayudas para la navegación, retículas de las ayudas electrónicas de largo alcance para la navegación, FIR, CTA, CTR, puntos de notificación, etc. La carta está destinada a proporcionar un medio de mantener un registro continuo en vuelo de la posición de la aeronave.

c) *Plano de aeródromo/helipuerto — OACI*. Esta carta contiene datos detallados de los aeródromos y helipuertos para proporcionar a las tripulaciones de vuelo información que facilitará el movimiento en tierra de las aeronaves:

— desde el puesto de estacionamiento de la aeronave hasta la pista; y

— desde la pista hasta el puesto de estacionamiento de la aeronave;

y el movimiento de los helicópteros:

— desde el puesto de estacionamiento del helicóptero hasta el área de toma de contacto y de elevación inicial y hasta el área de aproximación final y de despegue;

— desde el área de aproximación final y de despegue hasta el área de toma de contacto y de elevación inicial y hasta el puesto de estacionamiento del helicóptero;

— a lo largo de las calles de rodaje en tierra y de rodaje aéreo para helicópteros; y

— a lo largo de las rutas de tránsito aéreo.

También proporciona información indispensable para las operaciones en el aeródromo o helipuerto.

d) *Plano de aeródromo para movimientos en tierra — OACI*. Esta carta se produce para los aeródromos en que, debido a la congestión de la información, no pueden mostrarse con suficiente claridad en el Plano de aeródromo/helipuerto — OACI los detalles necesarios para facilitar el movimiento en tierra de las aeronaves a lo largo de las calles de rodaje hacia y desde los puestos de estacionamiento o los sitios de estacionamiento y atraque de aeronaves.

e) *Plano de estacionamiento y atraque de aeronaves — OACI*. Esta carta se produce para los aeródromos en que, debido a la complejidad de las instalaciones de la terminal, no puede mostrarse con suficiente claridad en el Plano de aeródromo/helipuerto — OACI o en el

Plano de aeródromo para movimientos en tierra — OACI la información para facilitar el movimiento en tierra de las aeronaves entre las calles de rodaje y los puestos de estacionamiento o los sitios de estacionamiento y atraque de aeronaves.

f) *Plano de obstáculos de aeródromo — OACI — Tipo A (limitaciones de utilización)*. Esta carta contiene información detallada sobre los obstáculos en las áreas de trayectoria de vuelo de despegue de los aeródromos. Se muestra en planta y vista de perfil. Esta información sobre los obstáculos, combinada con el plano de obstáculos — OACI — Tipo C, proporciona los datos necesarios para permitir que un explotador se ajuste a las limitaciones de utilización que figuran en el Anexo 6, Partes I y II, Capítulo 5.

g) *Plano de obstáculos de aeródromo — OACI — Tipo C*. Esta carta contiene los datos sobre obstáculos necesarios para permitir que un explotador elabore procedimientos para dar cumplimiento a las limitaciones de utilización que figuran en el Anexo 6, Partes I y II, Capítulo 5, con referencia especial a la información sobre obstáculos que limitan la masa máxima permisible de despegue.

Esta carta debe proporcionar determinados datos sobre obstáculos e información topográfica que abarque una distancia de 45 km (24 NM) desde el punto de referencia de aeródromo.

Las correspondientes cartas topográficas, que pueden obtenerse con respecto al área circundante de los aeropuertos deberían ser apropiadas, si se complementan con los datos sobre obstáculos “sobreimpresos” y demás información aeronáutica importante, para usarlos como base topográfica para el plano AOC — OACI — Tipo C.

Esta carta no se produce si:

— los datos sobre obstáculos necesarios están incluidos en la AIP; o

— no existen obstáculos, y este hecho se incluye en la AIP.

h) *Carta topográfica para aproximaciones de precisión — OACI*. Esta carta proporciona información detallada sobre el perfil del terreno dentro de una parte definida de la aproximación final, para permitir que los organismos explotadores de aeronaves evalúen la repercusión del terreno sobre la determinación de la altura de decisión utilizando radioaltímetros. Esta carta se produce para todas las pistas para aproximaciones de precisión de Cat II y III.

i) *Carta de navegación en ruta — OACI*. Esta carta se produce para toda la FIR Amswell. Los datos aeronáuticos incluyen todos los aeródromos, zonas prohibidas, restringidas y peligrosas, y el sistema detallado

de servicios de tránsito aéreo. La carta ofrece a las tripulaciones de vuelo información que facilitará la navegación a lo largo de las rutas ATS de conformidad con los procedimientos de los servicios de tránsito aéreo.

- j) *Carta de área — OACI.* Esta carta se produce cuando las rutas de los servicios de tránsito aéreo o los requisitos de notificación de la posición son complejos y no pueden mostrarse en una Carta de navegación aérea — OACI.

Presenta, con más detalle, los aeródromos afectados por la elección de rutas en el área terminal, las zonas prohibidas, restringidas y peligrosas, y el sistema de servicios de tránsito aéreo. Esta carta proporciona a la tripulación de vuelo información que facilitará las siguientes fases del vuelo por instrumentos:

- la transición entre la fase en ruta y la aproximación a un aeródromo;
- la transición entre el despegue/aproximación frustrada y la fase de vuelo en ruta; y
- los vuelos a través de zonas de rutas ATS o estructura del espacio aéreo complejas.

- k) *Carta de altitud mínima de vigilancia ATC — OACI.* Esta carta complementa la Carta de área y proporciona información que permitirá a las tripulaciones de vuelo vigilar y cotejar las altitudes asignadas cuando se haga el control por radar.

- l) *Carta de salida normalizada — Vuelo por instrumentos (SID) — OACI.* Esta carta se produce cuando se ha establecido una ruta de salida normalizada para vuelo por instrumentos y no puede mostrarse con suficiente claridad en la Carta de área — OACI.

Los datos aeronáuticos presentados comprenden el aeródromo de salida, el aeródromo o aeródromos afectados por la ruta designada de salida normalizada para vuelo por instrumentos, las zonas prohibidas, restringidas y peligrosas, y el sistema de servicios de tránsito aéreo. Esta carta proporciona a la tripulación de vuelo información que le permitirá ajustarse a la ruta designada de salida normalizada para vuelo por instrumentos, desde la fase de despegue hasta la fase de navegación en ruta.

- m) *Carta de llegada normalizada — Vuelo por instrumentos (STAR) — OACI.* Esta carta se produce cuando se ha establecido una ruta normalizada de llegada para vuelo por instrumentos y no puede mostrarse con suficiente claridad en la Carta de área — OACI.

Los datos aeronáuticos presentados comprenden el aeródromo de aterrizaje, el aeródromo o aeródromos afectados por la ruta designada de llegada normalizada para vuelo por instrumentos, las zonas prohibidas, restringidas y peligrosas, y el sistema de servicios de tránsito aéreo. Esta carta proporciona a la tripulación de vuelo información que le permitirá ajustarse a la ruta designada de llegada normalizada para vuelo por instrumentos, desde la fase de navegación en ruta hasta la fase de aproximación.

- n) *Carta de aproximación por instrumentos — OACI.* Esta carta se produce para todos los aeródromos empleados por la aviación civil en los que se han establecido procedimientos para la aproximación por instrumentos. Se ha preparado una Carta de aproximación por instrumentos — OACI separada para cada procedimiento de aproximación.

Los datos aeronáuticos presentados comprenden información sobre los aeródromos, zonas restringidas y peligrosas, instalaciones de radiocomunicaciones y ayudas para la navegación, altitud mínima de sector, la derrota reglamentaria indicada en vista en plano y vista de perfil, los mínimos de utilización de aeródromo, etc.

Esta carta proporciona a la tripulación de vuelo información que le permitirá ejecutar un procedimiento de aproximación por instrumentos aprobado a la pista de aterrizaje prevista, incluso el procedimiento de aproximación frustrada y, cuando corresponda, los circuitos de espera conexos.

- o) *Carta de aproximación visual — OACI.* Esta carta se produce para los aeródromos empleados por la aviación civil donde:

- sólo se cuenta con instalaciones limitadas de navegación; o
- no se cuenta con instalaciones de radiocomunicaciones; o
- no se cuenta con cartas aeronáuticas apropiadas del aeródromo y sus alrededores a escala 1:500 000 o superior; o
- se han establecido procedimientos de aproximación visual.

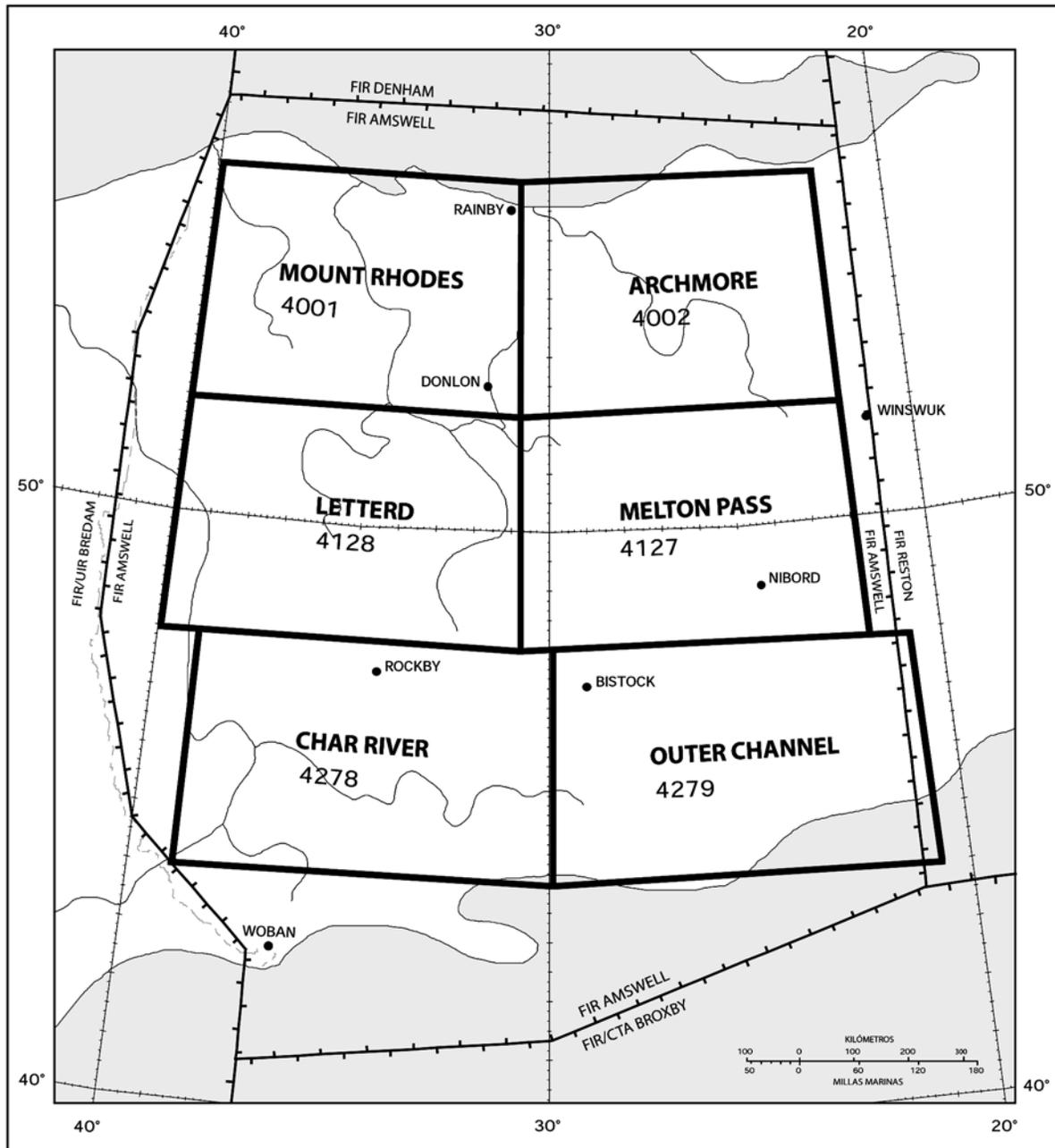
Los datos aeronáuticos que se indican incluyen información sobre los aeródromos, obstáculos, espacio aéreo designado, información para la aproximación visual, radioayuda para la navegación e instalaciones de comunicaciones correspondientes.

5. Lista de cartas aeronáuticas disponibles

Las series de cartas señaladas con un asterisco(*) forman parte de la AIP.

Título de la serie	Escala	Nombre o número	Precio (\$)	Fecha
Carta aeronáutica mundial — OACI (WAC)	1:1 000 000	Mount Rhodes (4001)	10,00	27 NOV 03
		Archmore (4002)	10,00	27 NOV 03
		Letterd (4128)	10,00	27 NOV 03
		Melton Pass (4127)	10,00	27 NOV 03
		Char River (4278)	10,00	27 NOV 03
		Outer Channel (4288)	10,00	27 NOV 03
Carta de posición — OACI (PC)	1:5 000 000	Noroeste — 1001	5,50	27 NOV 03
		Noreste — 1002	5,50	27 NOV 03
		Suroeste — 1003	5,50	27 NOV 03
		Sureste — 1004	5,50	27 NOV 03
Carta de aproximación por instrumentos — OACI* (IAC)	1:250 000	Donlon	1,50	27 NOV 03
		EADD ILS/PAR 27R	1,50	27 NOV 03
		EADD ILS 27R	1,50	27 NOV 03
		EADD VDF 27R	1,50	27 NOV 03
		EADD VOR/DME	1,50	27 NOV 03
		EADD ILS 09L	1,50	27 NOV 03
		EADD L 09L	1,50	27 NOV 03
		Siby		
		EADS NDB/ILS 19	1,50	27 NOV 03
		EADS VOR 19	1,50	27 NOV 03
		Wichnor		
		EADW ILS 27	1,50	27 NOV 03
		EADW NDB/VDF	1,50	27 NOV 03
		EADW VOR 19	1,50	27 NOV 03
Carta de aproximación visual — OACI* (VAC)	1:250 000	Siby/Bistock		
		EADW VAC 01	1,50	27 NOV 03
		Wichnor/Slipton		
EADW VAC	1,50	27 NOV 03		
Plano de aeródromo/helipuerto — OACI* (AC)	1:10 000	Akvin	1,50	27 NOV 03
		Donlon	1,50	27 NOV 03
		Siby	1,50	27 NOV 03
Plano de obstáculos de aeródromo — OACI* TIPO A (AOC)	1:15 000	Akvin AOC-A 04/22	1,50	27 NOV 03
		Donlon AOC-A 09I/27R	1,50	27 NOV 03
		Siby AOC-A 06/24	1,50	27 NOV 03
		Wichnor AOC-A 07/25	1,50	27 NOV 03
Carta topográfica para aproximaciones de precisión — OACI* (PATC)	1:2 500	Donlon		
		EADD PATC 27R	1,50	27 NOV 03
		EADD PATC 09L	1,50	27 NOV 03
		Siby		
EADS PATC 19	1,50	27 NOV 03		

6. Índice de la carta aeronáutica mundial (WAC) — OACI 1:1 000 000



7. Cartas topográficas

Como complemento de las cartas aeronáuticas, se puede solicitar un amplio surtido de cartas topográficas a:

Departamento de Topografía
21 South Arthur Drive
Donlon
Tel: 0123 343 7267
Telefax: 0123 343 7277
Télex: 99 0020
AFS: NIL

8. Correcciones a las cartas que no figuran en la AIP

<i>Cartas</i>	<i>Lugar</i>	<i>Correcciones</i>
WAC 1:1 000 000, 4001 — Mount Rhodes	520104N 0311737W	Cámbiese OBST ELEV “220 (219)” PARA QUE DIGA “401 (400)” e insértese la obsrvación “en construcción”
Carta de posición — OACI 1:5 000 000, 1003 — SW	525227N 0251008W	Añádase punto acotado ELEV “1608”
	451916N 0395322W	Cámbiese OBST ELEV “2245” por “2145”
	520842N 0252018W	Cámbiese punto acotado ELEV “202” por “1202”

GEN 3.3 SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO**1. Servicio responsable**

El Departamento de servicios de navegación aérea de la Administración de Aviación Civil de (Estado) es la autoridad responsable de proporcionar servicios de tránsito aéreo dentro del área indicada en 2.

Director del Departamento de servicios de navegación aérea
Administración de Aviación Civil
Government Square
Donlon
Tel: 0123 697 3534
Telefax: 0123 697 3544
Télex: 99 1235
AFS: EADDZGZX

Los servicios se proporcionan de conformidad con las disposiciones contenidas en los siguientes documentos de la OACI:

Anexo 2 — *Reglamento del aire*
Anexo 11 — *Servicios de tránsito aéreo*
Doc 4444 — *Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Gestión del tránsito aéreo (PANS-ATM)*
Doc 8168 — *Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Operaciones de aeronaves (PANS-OPS)*
Doc 7030 — *Procedimientos suplementarios regionales*

Las diferencias con respecto a dichas disposiciones se detallan en la subsección GEN 1.7.

2. Área de responsabilidad

Los servicios de tránsito aéreo se proporcionan para todo el territorio de (Estado), incluyendo sus aguas territoriales, así como el espacio aéreo sobre alta mar dentro de la FIR Amswell.

En algunos casos, de conformidad con el acuerdo regional de navegación aérea, se proporcionan servicios de tránsito aéreo por delegación, en el espacio aéreo dentro de otra FIR adyacente. Se proporcionan detalles sobre dichos servicios en la sección ENR 2.

3. Tipos de servicios

Se proporcionan los siguientes tipos de servicios:

- Servicio de información de vuelo (FIS) y servicio de alerta (ALRS);
- Control de área (ACC); y
- Radar.

Con excepción de los servicios proporcionados en bases aéreas militares, se suministran en los aeródromos los siguientes tipos de servicios:

- Control de aeródromo (TWR);
- Servicio de información de vuelo de aeródromo (AFIS); y
- Servicio automático de información del área terminal (ATIS), en determinados aeródromos.

4. Coordinación entre el explotador y el ATS

La coordinación entre el explotador y los servicios de tránsito aéreo se efectúa de conformidad con 2.15 del Anexo 11.

5. Altitud mínima de vuelo

Las altitudes mínimas de vuelo en las rutas ATS, que se presentan en la sección ENR 3, se han determinado para garantizar un margen vertical mínimo sobre el obstáculo de control dentro del área de que se trate.

Nota.— La exactitud de la performance de navegación necesaria para volar en rutas aéreas dentro de la FIR Amswell se expresa como tipo de RNP. El tipo de RNP es el valor de contención expresado como distancia en NM desde la posición prevista dentro de la cual los vuelos estarían como mínimo durante un 95% del tiempo total de vuelo. Para volar en las rutas aéreas en la FIR Amswell la performance de navegación requerida (RNP) es RNP 4. RNP 4 representa una exactitud de navegación de más o menos 7,4 km (4 NM) con una base de contención del 95%.

6. Lista de direcciones de las dependencias ATS

<i>Nombre de la dependencia</i>	<i>Dirección postal</i>	<i>Núm. de teléfono</i>	<i>Núm. de telefax</i>	<i>Núm de. télex</i>	<i>Dirección AFS</i>
1	2	3	4	5	6
ACC AMSWELL	Servicio de tránsito aéreo/ACC Aeropuerto de Donlon 134 Airport Road Donlon 1	0123 4567399	0123 4577288	99 9943	EADAZRZK
FIS AMSWELL	Como ACC				
RADIO AMSWELL	Como ACC				
APP BISTOCK	Servicio de tránsito aéreo Aeropuerto de Bistock 506... Lane Bistock	0234 7890211	0234 7895220	98 3456	EADBZAZX
APP DONLON	Servicio de tránsito aéreo/APP Aeropuerto de Donlon 134 Airport Road Donlon 1	0123 5678695	0123 5688750	99 2121	EADDZAZX
APP NIBORD	Servicio de tránsito aéreo/APP Aeropuerto de Nibord 308... Road Nibord	0235 3232340	0235 3242351	96 3212	EADNZAZX

GEN 3.4 SERVICIOS DE COMUNICACIONES**1. Servicio responsable**

El servicio responsable de proporcionar servicios de telecomunicaciones e instalaciones de navegación en (Estado) es la Administración de Aviación Civil.

Director de Servicios de comunicaciones
Administración de Aviación Civil
Government Square
Donlon
Tel: 0123 697 5151
Telefax: 0123 697 5161
Télex: 99 4312
AFS: EADDYTYX

El servicio se proporciona de conformidad con las disposiciones contenidas en los siguientes documentos de la OACI:

Anexo 10 — *Telecomunicaciones aeronáuticas*
Doc 8400 — *Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Abreviaturas y códigos de la OACI (PANS-ABC)*
Doc 8585 — *Designadores de empresas explotadoras de aeronaves, de entidades oficiales y de servicios aeronáuticos*
Doc 7030 — *Procedimientos suplementarios regionales*
Doc 7910 — *Indicadores de lugar.*

2. Área de responsabilidad

Los servicios de comunicaciones se proporcionan para toda la FIR AMSWELL. Deberían convenirse acuerdos sobre dichos servicios con carácter permanente con el Director de Servicios de comunicaciones, quien también es responsable de aplicar los reglamentos relativos al diseño, tipo e instalaciones de las estaciones de radio de aeronaves. La responsabilidad del funcionamiento cotidiano de dichos servicios recae en los oficiales de comunicaciones de estación que ejercen funciones en cada aeródromo internacional. Las consultas, sugerencias o quejas relativas al servicio de telecomunicaciones deberían dirigirse al oficial de comunicaciones de estación correspondiente o al director de Servicios de comunicaciones, según corresponda.

3. Tipos de servicio**3.1 Servicios de radionavegación**

Se cuenta con los siguientes tipos de radioayudas para la navegación:

CONSOL
LORAN
Radiofaro no direccional LF/MF (NDB)
Estación goniométrica VHF (VDF)
Radar de aproximación de precisión (PAR)
Sistema de aterrizaje por instrumentos (ILS)
Radiofaro omnidireccional VHF (VOR)
Equipo radiotelemétrico (DME)

Nota.— Los sistemas de navegación especiales, tales como CONSOL, DECCA y LORAN, se proporcionan tal como se especifica en la sección ENR 4.

Como instalaciones adicionales de navegación se incluyen algunas estaciones de radiodifusión. La información se limita a las estaciones de una potencia de 10 kw o más. Debería advertirse que no se notificará cuando dichas estaciones estén fuera de servicio.

Las coordenadas enumeradas se refieren a las antenas transmisoras, con excepción de las estaciones goniométricas, para las cuales se indican las coordenadas de las antenas receptoras.

A criterio de la estación goniométrica, las marcaciones se clasifican del modo siguiente:

Clase A — exactas dentro de ± 2 grados
Clase B — exactas dentro de ± 5 grados
Clase C — exactas dentro de ± 10 grados

Las estaciones goniométricas están facultadas para negarse a indicar marcaciones o rumbos cuando las condiciones no son satisfactorias o cuando las marcaciones no entran dentro de los límites calibrados de la estación, indicando el motivo en el momento de la negativa. En DONLON/International se cuenta con VOT en 113,9 MHz.

3.2 Servicios oral y de enlace de datos*Servicio oral*

Las estaciones aeronáuticas mantienen continua escucha en sus frecuencias indicadas durante las horas de servicio publicadas, salvo que se notifique lo contrario.

Una aeronave debería comunicarse normalmente con la estación de radio de control aeroterrestre que ejerza el control en el área en que aquélla está volando. La aeronave debería mantener continua escucha de la frecuencia apropiada de la estación de control y no debería abandonar la escucha, salvo en caso de emergencia, sin informar a la estación de radio de control.

Servicio de enlace de datos

Los mensajes que se han de transmitir por el servicio fijo aeronáutico (AFS) sólo se aceptan si:

- a) se ajustan a los requisitos del Anexo 10, Volumen II, Capítulo 3, 3.3;
- b) están preparados en la forma especificada en el Anexo 10;
- c) el texto de un mensaje individual no excede de 200 grupos.

Los mensajes generales del organismo explotador de aeronaves sólo se aceptan para transmitirlos a los países que hayan convenido en aceptar el tráfico de clase "B".

3.3 Servicio de radiodifusión

Se cuenta con emisiones meteorológicas de subárea (emisiones radiotelegráficas VOLMET) para uso de las aeronaves en vuelo. Los detalles se exponen en la subsección GEN 3.5.

3.4 Idioma utilizado: Inglés.

3.5 Dónde puede obtenerse información detallada

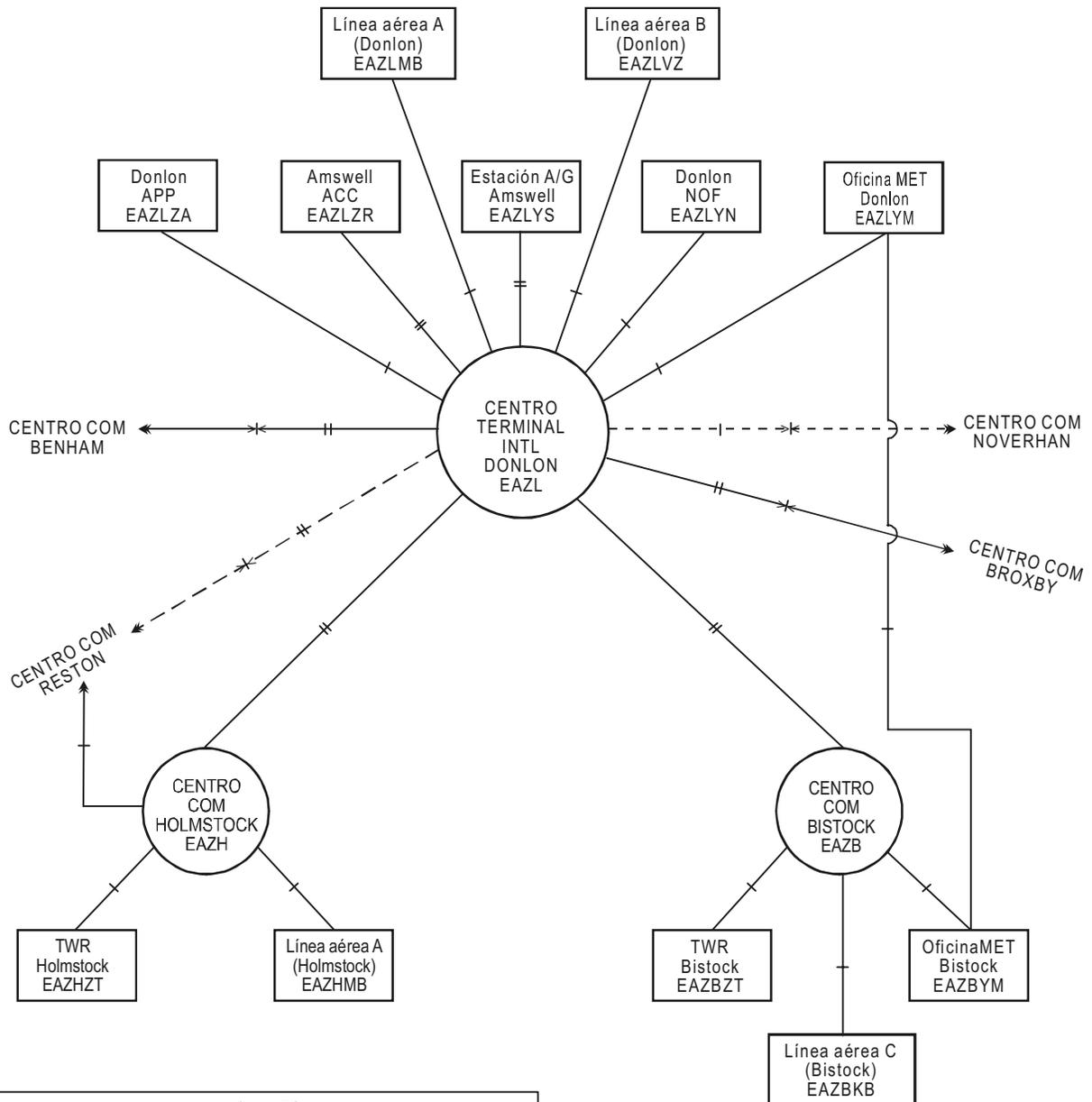
Se encontrarán detalles sobre las diversas instalaciones disponibles para el tránsito en ruta en la Parte 2, ENR 4.

Se encontrarán detalles sobre las instalaciones disponibles en cada aeródromo en las secciones correspondientes de la Parte 3 (AD). En los casos en que una instalación preste servicios tanto al tránsito en ruta como a los aeródromos, los detalles se indican en las secciones correspondientes de la Parte 2 (ENR) y la Parte 3 (AD).

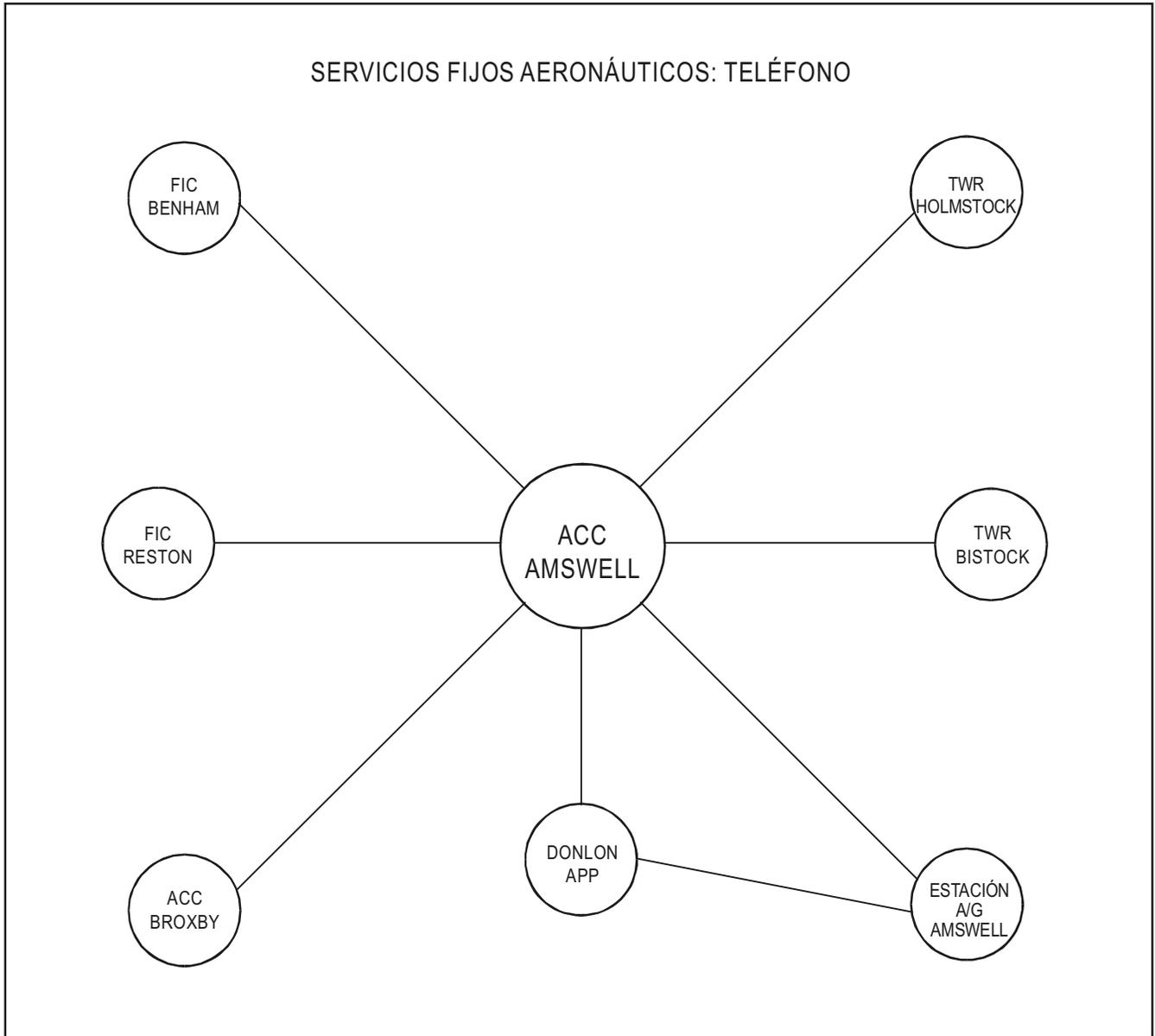
4. Requisitos y condiciones

Los requisitos de la Dirección de servicios de comunicaciones y las condiciones generales en las cuales están disponibles los servicios de comunicaciones para el uso internacional, así como los requisitos sobre transporte de equipo de radio, figuran en el Reglamento de (Radio) navegación aérea de (Estado). Las principales disposiciones se resumen brevemente a continuación: (especifíquese).

SERVICIOS FIJOS AERONÁUTICOS: TELÉGRAFO



CLAVES	
Circuito teleimpresor alámbrico (LTT)	—————
Circuito teleimpresor radio (RTT)	- - - - -
Circuito simplex Manual A1 (MAS)	- - - - -
Circuito simplex	|
Circuito duplex	||
Circuito internacional	>|<



GEN 3.5 SERVICIOS METEOROLÓGICOS**1. Servicio responsable**

Los servicios meteorológicos para la aviación civil son proporcionados por la Oficina meteorológica del Ministerio de Transporte.

Oficina Meteorológica
Ministerio de Transporte
101 West Avenue
Donlon 4
Tel: 0123 695 3333
Telefax: 0123 695 3344
Télex: 99 2345
AFS: EADDYMYX

El servicio se proporciona de conformidad con las disposiciones contenidas en los siguientes documentos de la OACI:

Anexo 3 — *Servicio meteorológico para la navegación aérea internacional*

Doc 7030 — *Procedimientos suplementarios regionales*

Doc — *Plan de navegación aérea — Región*

Las diferencias con respecto a dichas disposiciones se detallan en la subsección GEN 1.7.

2. Área de responsabilidad

Se presta servicio meteorológico dentro de la FIR Amswell.

3. Observaciones e informes meteorológicos

Tabla GEN 3.5.3 Observaciones e informes meteorológicos

<i>Nombre de la estación/ Indicador de lugar</i>	<i>Tipo y frecuencia de observación/ equipo automático de observación</i>	<i>Tipos de informes MET y disponibilidad de pronósticos de tendencia</i>	<i>Sistemas y emplazamiento(s) de observación</i>	<i>Horas de funciona- miento</i>	<i>Información climatológica</i>
1	2	3	4	5	6
AKVIN/Akvin EADA	Observaciones de rutina cada media hora más observaciones especiales/automáticas: NIL	INFORME MET	Sensores de viento SFC: véase carta AD Equipo RVR: véase carta AD Nefobasímetro: véase carta AD Termómetro: véase carta AD	H24	Tablas climatológicas disponibles
DONLON/International EADD	Observaciones de rutina cada media hora más observaciones especiales/automáticas: NIL	METAR, SPECI TREND	Anemómetro de cazoletas 300 m FM THR 09L RVR Equipo 300 m FM RWY THR Nefobasímetro en ILS MM	H24 *BTN 0600-1530 (0500-1430)	Tablas climatológicas disponibles
SIBY/Bistock EADB	Observaciones de rutina cada media hora más observaciones especiales/automáticas: NIL	METAR, SPECI	Anemómetro de cazoletas 300 m FM MID RWY Equipo RVR 300 m, 1500 m y 2600 m FM THR 05 Nefobasímetro próximo al anemómetro de cazoletas	0430-2300 (0330-2200)	NIL
WICHNOR/Slipton EADW	Observaciones de rutina cada media hora más observaciones especiales/automáticas: NIL	INFORME MET	Estación de observación completa 300 m S de THR 26	0530-1900	NIL
YANMORE/Runslip EADR	Observaciones de rutina cada media hora más observaciones especiales/automáticas: NIL	METAR, SPECI TREND	Tubo de presión Anemómetro en TWR Nefobasímetro cerca de ILS MM	0530-1900 (0430-1800)	NIL

4. Tipos de servicios

Sólo se proporcionan aleccionamiento y consulta en persona a los miembros de la tripulación de vuelo en DONLON/International. Para todos los demás aeródromos, se pueden formular consultas por teléfono.

Normalmente se proporciona documentación limitada de vuelo para los vuelos interiores. Para los vuelos internacionales, la documentación de vuelo comprende un mapa de tiempo significativo, mapas de viento en altitud y de temperatura en altitud y el pronóstico de aeródromo más reciente para los aeródromos de destino y de alternativa.

Para la planificación de los vuelos a poca altura por debajo del nivel de vuelo 100, los pronósticos en lenguaje claro se emiten en formato GAMET. También se difunden por medio de mensajes telefónicos grabados. Los pilotos pueden obtener esta información llamando a uno de los siguientes números telefónicos:

- Avin 0123 888-4127
- Donlon 0123 888-7412
- Yanmore 0123 888-2714

La información GAMET se emitirá y actualizará diariamente entre las 0700 a las 2200 (0600-2100 UTC). Los mensajes AIRMET se emiten cuando ocurren o se prevé que ocurran determinados fenómenos meteorológicos en ruta no incluidos en la Sección I del pronóstico GAMET.

— pronóstico VMC, TAF y TREND para varios aeródromos y un pronóstico especial para el vuelo en planeadores.

Esta información se publicará y mantendrá actualizada todos los días entre 0700-2200 (0600-2100).

5. Notificación requerida de los explotadores

Normalmente se requiere notificación de los explotadores con respecto al aleccionamiento, consulta, documentación de vuelo y demás información meteorológica que necesiten (véase el Anexo 3, 2.3) para los vuelos intercontinentales de más de 3 500 km. Esta notificación debería recibirse como mínimo 6 horas antes de la hora prevista de salida.

6. Informes de aeronave

En cumplimiento de las disposiciones del Anexo 3, Capítulo 5, cuando se utiliza un enlace digital aire-tierra y se aplica la vigilancia dependiente automática (ADS), los informes meteorológicos ADS se deben proporcionar cada 15 minutos. No obstante, cuando se utilizan comunicaciones orales y no se dispone de informes ADS, se deben presentar observaciones de aeronave de rutina (AIREP) en los siguientes puntos de notificación ATS:

- (especifíquese)
-
-

Los puntos de notificación ATS/MET con respecto a las rutas que atraviesen la FIR/UIR se indican en la página (especifíquese).

7. Servicio VOLMET

Tabla GEN 3.5.7 Servicio VOLMET

<i>Nombre de la estación</i>	<i>DISTINTIVO DE LLAMADA/IDENT/ Abreviatura (EM)</i>	<i>Frecuencia</i>	<i>Período de difusión</i>	<i>Horas de servicio</i>	<i>Aeródromos/ Helipuertos incluidos</i>	<i>REP, INFO SIGMET, FCST y observaciones</i>
1	2	3	4	5	6	7
DONLON	DONLON VOMET (A3E)	3 418,5 KHZ 5 574 KHZ	0220 2255	H+20 a H+25 y H+50 a H+55	YANMORE DERNEFORD DONLON YUCC AKVIN	METAR, TREND METAR, TREND METAR, TREND y TAF SIGMET METAR
VOR DONLON	DON (A3E)	116,400 MHZ	H24	CNS	DONLON	METAR, TREND

8. Servicio SIGMET y AIRMET

Tabla GEN 3.5.8 Servicio SIGMET y AIRMET

<i>Nombre de la MWO/Indicadores de lugar</i>	<i>Horas</i>	<i>FIR o CTA atendidas</i>	<i>Validez</i>	<i>Procedimientos específicos SIGMET</i>	<i>Procedimientos AIRMET</i>	<i>Dependencia ATS atendida</i>	<i>Información adicional</i>
1	2	3	4	5	6	7	8
DONLON	H24	FIR Amswell	SIGMET/4 HR	SIGMET VA/TC: VALIDEZ 6 HORAS	Se emiten únicamente durante el día (0600-1800 UTC)	ACC Donlon	NIL

8.1 **Generalidades**

Para la seguridad del tránsito aéreo, la autoridad meteorológica mantiene una vigilancia continua de las condiciones meteorológicas que afectan a las operaciones de vuelo dentro de las FIR inferior y superior y, cuando es necesario, la oficina de vigilancia meteorológica (MWO) publica información SIGMET y AIRMET. Además, todas las oficinas MET aeronáuticas de los aeródromos emiten avisos de aeródromos a los explotadores, de conformidad con las disposiciones locales.

8.2 **Vigilancia meteorológica**

Proporcionan vigilancia meteorológica las siguientes MWO: (especificúese).

Las MWO publican información SIGMET y AIRMET de conformidad con el Anexo 3, Capítulo 7.

8.3 **Avisos de aeródromos**

Todas las oficinas meteorológicas de aeródromo emiten avisos de aeródromos para la protección de las aeronaves estacionadas o de otros equipos ubicados en el aeropuerto, si se prevé que se producirá en el aeropuerto alguno de los siguientes fenómenos o varios de ellos:

- vientos fuertes en la superficie y ráfagas¹
- tormenta
- granizo
- escarcha²
- escarcha o cencellada blanca
- nieve
- precipitación engelante.

Los avisos de aeródromos se emiten generalmente en inglés y se distribuyen de conformidad con una lista de distribución acordada localmente.

8.4 **Difusión de información SIGMET y AIRMET a las aeronaves en vuelo**

Además de las transmisiones dirigidas como llamadas generales a todas las aeronaves, en forma de emisiones aeronáuticas desde las 0700 (0600 durante la hora de verano) hasta SS + 30, difunden información SIGMET y AIRMET:

- a) el Centro de control de área Donlon para la FIR Donlon;
- b) las dependencias ATS para sus propias áreas de responsabilidad.

La información se repite cada media hora y cada hora durante el periodo de validez de la información SIGMET y AIRMET.

1. El aviso se designa como "aviso de tormenta" y se publicará cuando se prevea que la velocidad media del viento de superficie excederá de 34 kt (Escala Beaufort 8) o cuando se prevea que se presentarán ráfagas de más de 41 kt (Escala Beaufort 9).

2. Se emitirá un "aviso de escarcha" si se prevé que la temperatura del aire será inferior a 0°C en fechas en que generalmente no se han tomado todavía medidas de precaución y también si se prevé un depósito considerable de escarcha, p. ej. en la superficie de las alas.

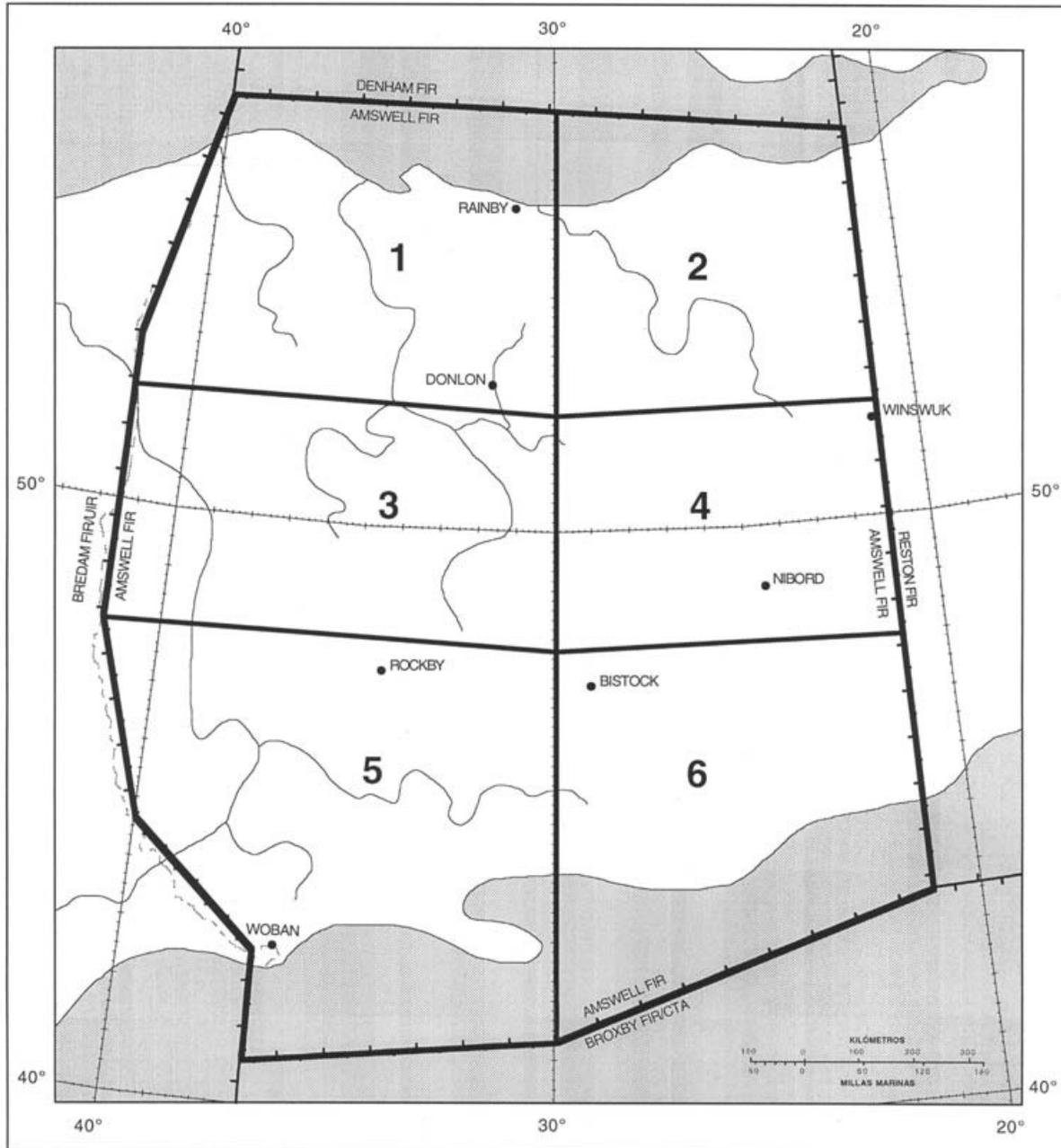
9. Otros servicios meteorológicos automáticos

Tabla GEN 3.5.9 Otros servicios meteorológicos automáticos

<i>Nombre del servicio</i>	<i>Información disponible</i>	<i>Cobertura de área, de ruta y de aeródromo</i>	<i>Número de teléfono télex y telefax Observaciones</i>
1	2	3	4
División meteorológica aeronáutica DONLON/International “llamada selectiva previa al vuelo”	Carta meteorológica de pronóstico para la aviación general (GWC) SWC de Europa de bajo nivel Carta de tiempo significativo de Europa (EVR-GWC) Mapa de isohipsas 850, 700, 400, 300, 250 y 200 hPa	Toda Europa, incluso las islas Británicas e Irlanda	Tel: 0123 647 4733 Telefax: 01236484799 Télex: 993828 AFS: EADDYMYA
Terminal de autoinformación meteorológica (MIST) Disponible en cualquier PC de dependencia u oficina de notificación de vuelo mediante línea dedicada o instalación de discado Emisión FAX. Emisión de WX FCST a máquinas de telefax registradas en el servicio	TAF; METAR; WX Nacional/regional — INFO radar; imágenes de satélite; cartas FCST análisis de presión MSL; viento FSC; T SFC; nubosidad importante; datos de viento SGWX; AIRMET; WX WRNG aviación Mapas de viento/temperatura en altitud; VIENTO F 214; WX F 215; ASXX; FSXX; AIRMET; TAF; METAR	Europa; Atlántico septentrional	Comunicarse con el centro meteorológico local o con el Departamento de meteorología aeronáutica DONLON/International Tel: 0123 648 4733 Telefax: 0123 6484799 Télex: 993828 AFS: EADDYMYA
División meteorológica aeronáutica DONLON/International Disponible en TV (teletext)	Sistema MET FCST aviación general (GAMET/AIRMET) VMC FCST; TAF; TREND; FCST especial para GLD FLY	FIR Amswell en 6 sub-áreas (véase carta índice)	Véase más arriba

Nota.— Se dan detalles sobre el aleccionamiento meteorológico en los aeródromos en las secciones correspondientes a cada aeródromo, o sea, AD2 y AD3.

ÁREAS GAMET/AIRMET



GEN 3.6 BÚSQUEDA Y SALVAMENTO**1. Servicios responsables**

El servicio de búsqueda y salvamento en (Estado) es suministrado por la Administración de Aviación Civil, en colaboración con el Departamento de Defensa, que tiene la responsabilidad de facilitar las instalaciones y servicios necesarios. Las direcciones postal y telegráfica de la Administración de Aviación Civil se indican en la página GEN 1.1-1.

La dirección del Departamento de Defensa es la siguiente:

Coordinador de búsqueda y salvamento
Departamento de Defensa
Government Square
Donlon
Tel: 01 23 697 9111
Telefax: 0 123 697 9112
Télex: 99 1911
AFS: EADDYXYR

Cuando se necesitan operaciones SAR, se constituye un centro de coordinación de salvamento, cuya dirección se indica a continuación:

Centro de coordinación de salvamento
134 Airport Road
Donlon 1
Tel: 0 123 5788
Telefax: 0 123 5798
Télex: 99 2911
AFS: EADDYCYX

El servicio se proporciona de conformidad con las disposiciones que figuran en el Anexo 12 — *Búsqueda y salvamento*.

2. Área de responsabilidad

El servicio de búsqueda y salvamento es responsable de las operaciones SAR dentro de la FIR Amswell.

3. Tipos de servicios

Los detalles sobre las dependencias de salvamento correspondientes se indican en la Tabla 3.6.3 — Dependencia de búsqueda y salvamento. Además, se cuenta con diversos elementos de la organización policial, la marina mercante y las fuerzas armadas del Estado, para misiones de búsqueda y salvamento en caso necesario. Los servicios aeronáuticos, marítimos y de telecomunicaciones públicas también están a disposición de la organización de búsqueda y salvamento.

Todas las aeronaves son anfibas y transportan equipo de supervivencia que puede dejarse caer y consiste en balsas de goma inflables equipadas con abastecimientos médicos, provisiones de emergencia y equipo de radio de supervivencia. Las aeronaves y embarcaciones están equipadas para comunicarse en 121,5 MHz, 123,1 MHz, 243 MHz, 500 kHz, 2 182 kHz y 8 364 kHz. Los equipos de salvamento terrestre están equipados para comunicarse en 121,5 MHz, 500 kHz y 8 364 kHz. Las aeronaves y embarcaciones SAR están equipadas con equipo radiogoniométrico y radar.

Tabla 3.6.3 Dependencias de búsqueda y salvamento

<i>Nombre</i>	<i>Lugar</i>	<i>Instalaciones</i>	<i>Observaciones</i>
1	2	3	4
Akvin	52 37 06N 032 55 12W	Bell – 47 SRG	Catalina LRG en reserva desde Burgkenvalk 5 HR PN
Burgkenvalk	55 01 00N 034 00 00W 5 NM S desde el faro Zeewijkaan	Catalina LRG	1 HR PN
Göan (Puerto)	43 58 00N 033 00 00W	Barco patrulla	Resistencia 48 HR, velocidad 18 kt, capacidad 200 víctimas. 15 MIN PN
Winswuk	52 03 00N 026 31 00 W		Dependencia de rescate de montaña. 2 HR PN

4. Acuerdos SAR

Se ha concluido un acuerdo entre el servicio SAR de (Estado) y el servicio SAR de los Estados vecinos con respecto al suministro de asistencia cuando el primero reciba una solicitud de ayuda de estos últimos. Este acuerdo prevé la facilitación de sobrevuelos y aterrizajes de aeronaves de búsqueda y salvamento sin permiso previo después de haber remitido un plan de vuelo, la facilitación análoga para la entrada de embarcaciones de superficie del servicio SAR y su funcionamiento en áreas fronterizas, la notificación de entrada a las autoridades que controlan la entrada, el pago de los costes de las paradas-estancia, el alojamiento y el transporte de los miembros de la tripulación y la comunicación directa entre los dos servicios SAR en todas las cuestiones comunes de búsqueda y salvamento. Pueden obtenerse copias de este acuerdo solicitándolas a la Administración de Aviación Civil.

Los pedidos de entrada de aeronaves, equipos y personal de otros Estados para participar en la búsqueda de aeronaves en situación de peligro para rescatar sobrevivientes de accidentes de aeronaves deberían transmitirse al centro de coordinación de salvamento. Las instrucciones con respecto al control que se ejercerá sobre la entrada de tales aeronaves o personal serán dadas por el centro de coordinación de salvamento, de conformidad con un plan permanente para llevar a cabo la búsqueda y salvamento en su zona.

5. Condiciones de disponibilidad

El servicio y las instalaciones SAR en (Estado) están disponibles sin cargo en todo momento para los Estados vecinos, previa solicitud a la Administración de Aviación Civil, siempre que no estén empeñados en operaciones de búsqueda y salvamento en su propio territorio. Todas las instalaciones y servicios están especializados en las técnicas y funciones SAR. La unidad de rescate de montaña en Winswuk

está constituida por elementos de la policía estatal y voluntarios locales entrenados para la labor SAR, y se pone en actividad en caso necesario.

6. Procedimientos y señales utilizados

Procedimientos y señales empleados por las aeronaves

Los procedimientos para los pilotos al mando que observen un accidente o intercepten una llamada o mensaje de socorro se indican en el Anexo 12, Capítulo 5.

Comunicaciones

La transmisión y recepción de mensajes de socorro dentro del área de búsqueda y salvamento Amswell se encaminan de conformidad con el Anexo 10, Volumen II, Capítulo 5, 5.3.

Para las comunicaciones de búsqueda y salvamento se utilizan los códigos y abreviaturas publicados en *Abreviaturas y códigos de la OACI* (Doc 8400).

Se mantiene continuamente la frecuencia 121,5 MHz durante las horas de servicio en todos los centros de control de área y centros de información de vuelo. También está disponible en la oficina de control de aproximación de Donlon/International. Además, las torres de control de aeródromo que presten servicios a los aeródromos internacionales y aeródromos internacionales de alternativa mantendrán la escucha, si se solicita, en la frecuencia 121,5 MHz. Todas las estaciones costeras escuchan las frecuencias de socorro internacionales.

Las aeronaves de salvamento pertenecientes a las dependencias de búsqueda y salvamento permanentes utilizan el distintivo de llamada RESCUE y otras señales de identificación adicionales (ALFA, BRAVO, CHARLIE, etc.) durante las operaciones de salvamento.

Señales de búsqueda y salvamento

Las señales de búsqueda y salvamento que se utilizarán serán las prescritas en el Apéndice del Anexo 12, 5.8.

Códigos de señales visuales/aeroterrestres que deben utilizar los sobrevivientes

<i>Núm.</i>	<i>Mensaje</i>	<i>Símbolo del código</i>
1	Necesitamos ayuda	V
2	Necesitamos ayuda médica	X
3	No o negativo	N
4	Sí o afirmativo	Y
5	Estamos avanzando en esta dirección	↑
<p>Instrucciones para el uso:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Hacer señales no menores de 8 ft (2,5 m). 2. Adoptar la precaución de que las señales estén expuestas exactamente como se muestra. 3. Procurar el máximo contraste de color posible entre las señales y el terreno. 4. Hacer el máximo esfuerzo por atraer la atención mediante otros recursos, tales como radio, bengalas, humo, reflejos de luz. 		

GEN 4. DERECHOS POR EL USO DE AERÓDROMOS/HELIPUERTOS Y SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA

GEN 4.1 DERECHOS POR EL USO DE AERÓDROMOS/HELIPUERTOS

1. Aterrizaje de aeronaves

Peso máximo admisible de despegue permitido, tal como se especifique en los reglamentos del Estado en que está matriculada la aeronave.

a) Vuelos internacionales

<i>Peso de la aeronave (kg)</i>	<i>Derecho por 1 000 kg o fracción (\$)</i>
hasta 25 000	3,00
25 001-100 000	4,50
100 001-200 000	5,55
toda fracción superior a 200 000	6,05

b) Vuelos interiores

<i>Peso de la aeronave (kg)</i>	<i>Derecho (\$)</i>
hasta 1 000	1,75
1 001-6 000	3,50
	derecho por 1 000 kg o fracción
6 001-25 000	2,50
25 001-100 000	3,85
toda fracción superior a 100 000	4,25

En el aeródromo DONLON International, las aeronaves que pesen menos de 6 000 kg deben pagar un derecho de \$5,05 por aterrizaje.

Helicóptero: El derecho de aterrizaje para los helicópteros es un 20% de los derechos que corresponderían a una aeronave de alas fijas de peso equivalente.

2. Estacionamiento, uso de hangares y custodia de aeronaves a largo plazo

2.1 Estacionamiento de aeronaves

Las primeras 6 horas son gratis.

<i>Peso de la aeronave (kg)</i>	<i>Derecho por 1 000 kg cada 24 horas (\$)</i>
hasta 25 000	0,45
25 001-100 000	0,40
más de 100 000	0,35

2.2 Derechos por el uso de hangares

El derecho por el uso de hangares es el doble del derecho de estacionamiento.

2.3 Custodia a largo plazo

El propietario o usuario de una aeronave civil que ocupe un espacio inferior a 200 m² puede solicitar al gerente del aeropuerto un contrato mensual para mantener esa aeronave en el aeródromo. Un contrato mensual puede entrar en vigor el día de la llegada de cualquier aeronave como las que se mencionan en 1. Si dentro de los tres días después de haber llegado solicita un contrato mensual, se considerará que este contrato entró en vigor el día de la llegada de la aeronave en cuestión. Este contrato expira un mes después del día de haber sido concluido, media hora después de la caída del sol. Un contrato puede ser renovado por un mes, o por un período más largo o más breve, a base de la tasa fijada para el contrato mensual. El gerente del aeropuerto se reserva el derecho de estacionar, en vez de dejar bajo techo, una aeronave para la cual se ha firmado un contrato mensual, en cuyo caso la tarifa que se pagará por la aeronave en cuestión se reducirá en consecuencia. Los derechos establecidos por un contrato mensual se pagarán por adelantado, del modo que indique el gerente del aeropuerto.

3. Servicios a los pasajeros

Cada pasajero que llegue de un país extranjero a un aeródromo internacional deberá pagar un derecho de \$5,00. Este derecho es recaudado por la autoridad aeroportuaria en nombre de la Administración de Aviación Civil.

4. Seguridad

Pueden cobrarse derechos por seguridad aeronáutica en los aeródromos DONLON/International, NIBORD/Nibord, RICHMAAST/Richmaast y SIBY/Bistock. Los derechos en vigor se publican en la AIC.

5. Cuestiones relacionadas con el ruido

Se cobran recargos por el ruido a los usuarios de aeronaves con una masa total de más de 6 000 kg. Los derechos por usuario de un aeródromo están relacionados con la participación de los usuarios en la exposición total al ruido y con la producción de ruido del tipo de aeronave que se utilice. Los usuarios pueden calcular los derechos que les corresponden a partir de las fórmulas publicadas en la AIC.

6. Otros derechos

Ninguno.

7. Exenciones y descuentos

Exenciones

- a) Aeronaves diplomáticas
- b) Vuelos de ensayo
- c) Aterrizajes de emergencia

Descuentos

- a) Vuelos internacionales — 20% sobre los aterrizajes que excedan de 300 por mes, ejecutados por aeronaves de cualquier explotador.

- b) Vuelos interiores — 20% sobre los aterrizajes que excedan de 100 por mes, ejecutados por aeronaves de cualquier explotador.

Recargos

Se cobra un recargo de 10% del derecho de aterrizaje por cada aterrizaje efectuado de noche o fuera de las horas de funcionamiento publicadas del aeródromo.

Nocturno: 1 de abril-30 de septiembre 2000-0530 (UTC)
1 de octubre-31 de marzo 1700-0700 (UTC)

Carga

Los derechos por transporte de carga se basan en el peso bruto de las mercancías que se cargan o descargan. El derecho es recaudado por el explotador de la línea aérea en nombre de la Administración de Aviación Civil. La tasa del derecho es de \$0,01 por kg.

8. Métodos de pago

Los derechos de aterrizaje y los derechos de estacionamiento o de hangar que se cobran con tarifas cotidianas deben abonarse en el momento de utilizar el aeródromo o, en el caso de los usuarios habituales, a petición al final de cada mes civil, con respecto a los derechos acumulados durante el mes. Los derechos de hangar o de estacionamiento que se cobran con tarifas mensuales o trimestrales deben abonarse por anticipado al comienzo del período.

GEN 4.2 DERECHOS POR EL USO DE SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA**1. Control de aproximación**

1.1 A los usuarios de los aeródromos DONLON/International, NIBORD/Nibord, RICHMAAST/Richmaast y SIBY/Bistock se les cobrarán los servicios prestados por las dependencias ATC de los mencionados aeródromos.

1.2 Los derechos serán recaudados por las autoridades del aeródromo, como adicionales a las tarifas de aterrizaje.

1.3 El cálculo de los derechos se hará sobre la base de los derechos de aterrizaje que se cobran por el uso de dichos aeródromos.

1.4 Los derechos se calcularán de conformidad con los siguientes reglamentos:

- a) para una aeronave que ejecute un vuelo de instrucción o de ensayo, un derecho de 50% de las tarifas de aterrizaje vigentes, hasta un máximo de \$100 EUA por aterrizaje;
- b) para toda otra aeronave, un derecho de 50% de las tarifas de aterrizaje vigentes, hasta un máximo de \$500 por aterrizaje.

2. Servicios de navegación aérea en ruta**2.1 Generalidades**

Para las aeronaves con una masa máxima de despegue (MTOM) que exceda de 2 000 kg y que vuelen en ruta de conformidad con reglas de vuelos por instrumentos (IFR) dentro de la región de información de vuelo (FIR) AMSWELL, se pagará un derecho por cada vuelo de conformidad con las siguientes estipulaciones:

2.2 Fórmula de cálculo

El derecho por vuelo se calculará según la fórmula siguiente:

$$r = t_i \times N$$

donde r es el derecho, t_i la tasa unitaria de servicio y N la cantidad de unidades de servicio que corresponden al vuelo real en la FIR AMSWELL.

La cantidad de unidades de servicio (N) se obtiene aplicando la fórmula siguiente

$$N = d \times P$$

donde d es el factor de distancia del vuelo dentro de la FIR AMSWELL y P el factor de peso de la aeronave de que se trate.

2.2.1 Factor distancia

El factor distancia se calculará sobre la base de la distancia total (distancia ortodrómica en kilómetros) entre:

- el aeródromo/campo de aviación de salida dentro de la FIR AMSWELL o el punto de entrada a la misma, y
- el aeródromo/campo de aviación de llegada dentro de la FIR AMSWELL o el punto de salida de la misma.

Sin embargo, la distancia que se ha de tener en cuenta se reducirá en 20 kilómetros para cada despegue o aterrizaje, considerando que se abona un derecho separado por los servicios e instalaciones de navegación aérea en los aeródromos. Las distancias que se han de tener en cuenta se publican en un catálogo de distancias medias; en caso de que una distancia no se indique en el catálogo, el derecho se basará en la distancia real volada.

El valor del factor distancia (d) se calculará como 1/100 de la distancia por la cual se impone el derecho.

2.2.1 Factor peso

El factor peso se define como la raíz cuadrada del cociente obtenido de dividir por 50 el número de toneladas métricas de la masa máxima certificada de despegue de la aeronave (indicada en el certificado de aeronavegabilidad):

$$P = \sqrt{\frac{MTOM}{50}}$$

Para calcular el derecho, el factor peso se expresará con dos decimales.

En casos en que un explotador haya informado a la Administración de Aviación Civil que tiene en servicio dos o más aeronaves que son versiones diferentes del mismo tipo, se utilizará el promedio de la masa máxima de despegue de todas las aeronaves de ese tipo para calcular el factor peso para cada aeronave del mismo tipo. El cálculo de ese factor por tipo de aeronave y por explotador se efectuará, como mínimo, una vez por año. Si el explotador no ha dado ninguna indicación al respecto, el factor peso de una aeronave de cualquier tipo se calculará tomando la masa de la aeronave más pesada del mismo tipo.

2.2.3 Tasa unitaria de servicio

La tasa unitaria de servicios t_i se fija en \$33,50.

Para ilustrar el efecto de las normas, se presentan a continuación algunos ejemplos de vuelos IFR.

a) **Vuelo de a con DC-9-41**

La distancia es de 238 km*
El factor distancia, $d = (238 - (2 \times 20))/100 = 1,98$
La masa (MTOM) es de 52 toneladas métricas

El factor peso, $P = \sqrt{\frac{52}{50}} = 1,02$

La cantidad de unidades de servicio,
 $N = 1,98 \times 1,02 = 2,02$
Derecho = $2,02 \times \$33,50 = \$67,67$

* La distancia según el catálogo es de 198 km
El factor distancia, $d = 198/100 = 1,98$.

b) **Vuelo de a con Piper PA-28-140**

La masa de la aeronave (MTOM) es de 1 000 kg
Por lo tanto, el vuelo es **gratuito**.

c) **Vuelo de a con Beech 200**

La distancia es de 219 km*
El factor distancia, $d = (219 - (2 \times 20))/100 = 1,79$
La masa (MTOM) es de 5,6 toneladas.

El factor peso, $P = \sqrt{\frac{5,6}{50}} = 0,33$

La cantidad de unidades de servicio,
 $N = 1,79 \times 0,33 = 0,59$
Derecho = $0,59 \times \$33,50 = \$19,76$

* La distancia según el catálogo es de 179 km
El factor distancia, $d = 179/100 = 1,79$.

3. Base de costos para los servicios de navegación aérea y exenciones/descuentos

3.1 **Base de costos para los servicios de navegación aérea**

La base de costos para los servicios de navegación aérea puede solicitarse al Ministerio de Transporte, Administración de Aviación Civil (véase la dirección en GEN 1.1.6).

3.2 **Exenciones y descuentos**

Las siguientes categorías de vuelos estarán exentas del pago de derechos por el uso de instalaciones de navegación aérea:

- a) los vuelos de ensayo efectuados a solicitud de la Administración de Aviación Civil;
- b) los vuelos técnicos de verificación efectuados por aeronaves dedicadas a la aviación comercial en los que no se reciba remuneración por los pasajeros y mercancías que se encuentren a bordo;
- c) los vuelos con fines de búsqueda y salvamento;
- d) los vuelos técnicos de regreso, o sea, despegues con regreso obligado al aeródromo de salida debido a inconvenientes técnicos, condiciones meteorológicas adversas, o motivos semejantes;
- e) aeronaves de propiedad de la Administración de Aviación Civil;
- f) aeronaves militares de (Estado);
- g) aeronaves militares extranjeras y aeronaves utilizadas exclusivamente para el transporte de representantes de Estados extranjeros o de personal de las Naciones Unidas; y
- h) aeronaves de propiedad de Estados extranjeros asignadas a las autoridades de policía y aduanas y a la inspección de ayudas para la navegación.

Para obtener la exención mencionada en los apartados a), b) y c), es condición indispensable efectuar una notificación especial previa al Servicio de tránsito aéreo, Centro de control de área (ACC) Donlon.

4. Métodos de pago

El propietario y el usuario de una aeronave son conjunta y diversamente responsables del pago del derecho. La Administración de Aviación Civil notificará mensualmente el monto del derecho enviando una factura. El pago deberá efectuarse hasta 30 días después de la fecha de la factura. Y si no se ha hecho efectivo en la fecha establecida (o al día hábil siguiente, si la fecha de pago cae en sábado, domingo o feriado), el usuario/propietario están obligados a pagar un interés de 1% mensual sobre el derecho vencido, a partir del día en que debió hacerse efectivo el pago.

Si no se hacen efectivos los pagos.

- a) puede procederse a la recaudación por embargo,
- b) puede negarse autorización para volar hacia o desde el territorio de (Estado), y
- c) puede cancelarse un permiso ya otorgado.

AIP

PUBLICACIÓN DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA

(Nombre del Estado)

PARTE 2
EN RUTA (ENR)

VOLUMEN NÚM.
(Si hay más de un volumen)

PARTE 2 — EN RUTA (ENR)

ENR 0.

- ENR 0.1 **PREFACIO — No se aplica**
- ENR 0.2 **REGISTRO DE ENMIENDAS DE LA AIP — No se aplica**
- ENR 0.3 **REGISTRO DE SUPLEMENTOS DE LA AIP — No se aplica**
- ENR 0.4 **LISTA DE VERIFICACIÓN DE PÁGINAS DE LA AIP — No se aplica**
- ENR 0.5 **LISTA DE ENMIENDAS INCORPORADAS A MANO A LA AIP — No se aplica**

ENR 0.6 ÍNDICE DE LA PARTE 2

Página

ENR 1. REGLAS Y PROCEDIMIENTOS GENERALES

ENR 1.1	Reglas generales	ENR 1.1-1
ENR 1.2	Reglas de vuelo visual	ENR 1.2-1
ENR 1.3	Reglas de vuelo por instrumentos	ENR 1.3-1
ENR 1.4	Clasificación del espacio aéreo ATS	ENR 1.4-1
ENR 1.5	Procedimientos de espera, aproximación y salida	ENR 1.5-1
ENR 1.5.1	Generalidades	ENR 1.5-1
ENR 1.5.2	Vuelos que llegan	ENR 1.5-1
ENR 1.5.3	Vuelos que salen	ENR 1.5-1
ENR 1.6	Servicios y procedimientos de vigilancia ATC	ENR 1.6-1
ENR 1.6.1	Radar primario	ENR 1.6-1
ENR 1.6.2	Radar secundario de vigilancia (SSR)	ENR 1.6-2
ENR 1.7	Procedimientos de reglaje de altímetro	ENR 1.7-1
ENR 1.8	Procedimientos suplementarios regionales (Doc 7030)	ENR 1.8-1
ENR 1.9	Organización de la afluencia del tránsito aéreo (ATFM)	ENR 1.9-1
ENR 1.10	Planificación de los vuelos	ENR 1.10-1
ENR 1.11	Dirección de los mensajes de plan de vuelo	ENR 1.11-1
ENR 1.12	Interceptación de aeronaves civiles	ENR 1.12-1
ENR 1.13	Interferencia ilícita	ENR 1.13-1
ENR 1.14	Incidentes de tránsito aéreo	ENR 1.14-1

ENR 2. ESPACIO AÉREO DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO

ENR 2.1	FIR, UIR, TMA	ENR 2.1-1
ENR 2.2	Otros espacios aéreos regulados	ENR 2.2-1

ENR 3. RUTAS ATS

ENR 3.1	Rutas ATS inferiores	ENR 3.1-1
ENR 3.2	Rutas ATS superiores	ENR 3.2-1
ENR 3.3	Rutas de navegación de área (RNAV)	ENR 3.3-1
ENR 3.4	Rutas de helicópteros	ENR 3.4-1
ENR 3.5	Otras rutas	ENR 3.5-1
ENR 3.6	Espera en ruta	ENR 3.6-1

ENR 4. RADIOAYUDAS Y SISTEMAS DE NAVEGACIÓN

ENR 4.1	Radioayudas para la navegación — en ruta	ENR 4.1-1
ENR 4.2	Sistemas especiales de navegación	ENR 4.2-1
ENR 4.3	Sistema mundial de navegación por satélite (GNSS)	ENR 4.3-1
ENR 4.4	Designadores o nombres en clave para puntos significativos	ENR 4.4-1
ENR 4.5	Luces aeronáuticas de superficie — en ruta	ENR 4.5-1

ENR 5. ALERTAS PARA LA NAVEGACIÓN

ENR 5.1	Zonas prohibidas, restringidas y peligrosas	ENR 5.1-1
ENR 5.2	Zonas de maniobras e instrucción militares (ADIZ)	ENR 5.2-1
ENR 5.3	Otras actividades de índole peligrosa	ENR 5.3-1
ENR 5.4	Obstáculos para la navegación aérea — Área 1	ENR 5.4-1
ENR 5.5	Actividades aéreas deportivas y de recreo	ENR 5.5-1
ENR 5.6	Vuelos migratorios de aves y zonas con fauna sensible	ENR 5.6-1

ENR 6. CARTAS DE NAVEGACIÓN EN RUTA	ENR 6-1
--	----------------

ENR 1. REGLAS Y PROCEDIMIENTOS GENERALES

ENR 1.1 REGLAS GENERALES

EJEMPLO 1

(Referencia a documentos de la OACI)

Las reglas y procedimientos de tránsito aéreo aplicables al tránsito aéreo en el territorio de (Estado) se ajustan a los Anexos 2 y 11 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional y a las partes de los *Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Gestión del tránsito aéreo*, aplicables a las aeronaves y de los *Procedimientos suplementarios regionales* aplicables a la región (específiques), excepto las diferencias enumeradas en GEN 1.7.

EJEMPLO 2

(Publicado íntegramente)

1. Altura mínima de seguridad

Las aeronaves no volarán por debajo de la altura mínima de seguridad, excepto cuando sea necesario para el despegue y el aterrizaje. La altura mínima de seguridad es la altura a la cual no han de temerse una perturbación de ruido innecesaria ni riesgos innecesarios para las personas y los bienes en caso de un aterrizaje de emergencia; sin embargo, sobre las ciudades, otras áreas densamente pobladas y reuniones de personas, esta altura será como mínimo de 300 m (1 000 ft) por encima del obstáculo más elevado dentro de un radio de 600 m y en otras partes por lo menos de 150 m (500 ft) por encima del terreno o del agua. Pueden elevarse planeadores y globos por debajo de una altura de 150 m si es necesario para el tipo de operación y si no hay que temer peligro para las personas y los bienes. No se harán volar por debajo de puentes o construcciones semejantes ni por debajo de líneas de alta tensión y antenas. Para los vuelos efectuados con fines especiales, la autoridad aeronáutica competente local puede conceder excepciones.

2. Lanzamiento de objetos

Está prohibido el lanzamiento o pulverización de objetos u otras sustancias desde aeronaves. Esto no se aplica al lastre en forma de agua o arena fina, combustible, cables de remolque, estandartes de remolque y objetos semejantes, si se dejan caer o se descargan en sitios en que no exista peligro para las personas ni los bienes. La autoridad aeronáutica local puede otorgar excepciones a la prohibición, si no existe peligro para las personas ni los bienes.

El lanzamiento de correo es controlado por la autoridad postal o por la dependencia designada, de conformidad con la autoridad aeronáutica.

3. Vuelos acrobáticos

Los vuelos acrobáticos sólo se permiten en condiciones meteorológicas de vuelo visual y con el consentimiento explícito de todas las personas a bordo. Los vuelos acrobáticos están prohibidos a alturas inferiores a 450 m (1 500 ft), así como sobre las ciudades, otras áreas densamente pobladas, reuniones de personas y aeropuertos. La autoridad aeronáutica local puede otorgar excepciones en casos particulares. Los vuelos acrobáticos efectuados en las proximidades de aeródromos que carezcan de una dependencia ATS requieren un permiso especial, además de la autorización del control de tránsito aéreo.

4. Vuelos de remolque y publicidad

Los vuelos de publicidad con objetos remolcados requieren un permiso de la autoridad aeronáutica local en la zona en que sea residente el solicitante. Los permisos sólo se otorgarán si:

- 1) el piloto posee una habilitación para remolcar;
- 2) la aeronave está equipada con un barógrafo calibrado para registrar las altitudes durante el vuelo;
- 3) durante el vuelo propuesto no volarán más de tres aeronaves en formación, en cuyo caso se mantendrá una distancia mínima de 60 m entre el objeto remolcado por la aeronave precedente y la aeronave siguiente, así como entre las aeronaves;
- 4) el seguro de responsabilidad jurídica cubre también explícitamente el remolque de objetos.

Lo anterior se aplica al remolque de objetos con otros fines que no sean de publicidad y el apartado 2) no se aplica a los trabajos aéreos de aeronaves de alas rotativas. El remolque de planeadores no requiere permiso, ya que será suficiente la habilitación para remolcar.

Por motivos de seguridad pública o de orden público y en particular para la atenuación del ruido, la autoridad que

otorgue el permiso puede imponer condiciones. Esta autoridad puede asignar alturas mínimas de seguridad superiores e imponer limitaciones de tiempo.

Los vuelos de publicidad en los cuales la publicidad sólo consista en inscripciones sobre la aeronave no requieren permiso. Están prohibidos los vuelos de publicidad con medios acústicos.

5. Horas y unidades de medida

Se aplicarán a las operaciones de vuelo el tiempo universal coordinado (UTC) y las unidades de medida prescritas. El Ministerio de Transporte determinará las unidades de medida que se han de utilizar, que constarán en la Publicación de información aeronáutica (AIP).

6. Estructura del espacio aéreo

Para desempeñar el servicio de información de vuelo y el servicio de alerta, el Ministerio de Transporte establece regiones de información de vuelo que se publican en la AIP. Dentro de las regiones de información de vuelo, el Ministerio de Transporte establece el espacio aéreo controlado y no controlado, según la extensión de los servicios de tránsito aéreo que se mantengan allí, basándose en la clasificación descrita en la subsección ENR 1.4. Dentro del espacio aéreo controlado, los servicios de tránsito aéreo pueden prohibir total o parcialmente los vuelos VFR con respecto a la limitación de espacio y de tiempo, si lo requiere urgentemente el grado de intensidad del tránsito aéreo sometido al control de tránsito aéreo.

7. Zonas prohibidas y restricciones de vuelo

El Ministerio de Transporte establece zonas prohibidas y restringidas, si es necesario para evitar peligros que afecten la seguridad o el orden público, especialmente la seguridad del tránsito aéreo. Dichas zonas se publican en la AIP.

Se ha establecido una zona de identificación de defensa aérea (ADIZ SUR) a lo largo del límite meridional de la FIR AMSWELL. Todas las aeronaves que ingresan en la ADIZ SUR deben proporcionar una identificación precisa al ACC AMSWELL mediante la frecuencia 120.300 MHZ, 10 minutos antes de ingresar. Las aeronaves no identificadas serán interceptadas por aeronaves militares. Véase ENR 1.12 — *Interceptación de aeronaves civiles*.

8. Vuelos de nubes con planeadores

Los servicios de tránsito aéreo pueden permitir los vuelos de nubes con planeadores si puede mantenerse la seguridad del

tránsito aéreo aplicando medidas apropiadas. Pueden añadirse condiciones al permiso.

9. Despegues y aterrizajes de aviones, giroaviones, dirigibles, planeadores con motor, planeadores y paracaidistas fuera de los aeródromos en que son admitidos

Para los despegues y aterrizajes de aviones, giroaviones y dirigibles se requiere permiso de la autoridad aeronáutica local. Para los despegues de planeadores con motor y planeadores fuera de los aeródromos designados, se requiere permiso de la autoridad aeronáutica local, pero para los aterrizajes de planeadores con motor y planeadores en vuelos de travesía no se requiere permiso. Esto se aplica análogamente a los aterrizajes de paracaidistas fuera de los aeródromos designados.

La autoridad que otorgue el permiso puede pedir al solicitante que demuestre el consentimiento del propietario del terreno o de otras partes interesadas.

10. Ascenso de globos, cometas, aeromodelos autopropulsados y objetos volantes

El ascenso de un globo libre tripulado fuera de un aeródromo en que se permitan los ascensos de globos requiere el permiso de la autoridad aeronáutica local.

El ascenso de globos cautivos sólo se permite con el consentimiento de la autoridad aeronáutica local. Para las cometas, se requiere este consentimiento si están retenidas por un cable de más de 100 m (300 ft) de longitud. Está prohibido remontar cometas dentro de la zona de restricción de construcciones de los aeropuertos, así como a menos de 3 km de los límites de los campos de aviación y de los sitios de planeadores. La autoridad aeronáutica local puede otorgar excepciones.

El cable de amarre de los globos cautivos y cometas, cuyo remonte requiere permiso, estará marcado a espacios de 100 m (300 ft), durante el día con banderas rojas/blancas y de noche con luces rojas y blancas, de tal modo que sea reconocible para otras aeronaves desde todas direcciones.

El remonte de aeromodelos de menos de 5 kg de peso total no requiere autorización, con excepción de los modelos propulsados por cohetes. El vuelo de aeromodelos con motores de combustión dentro de una distancia de menos de 1,5 km de zonas habitadas sólo está permitido con el consentimiento de la autoridad aeronáutica local. Lo mismo se aplica a todo tipo de aeromodelos a menos de 1,5 km de los límites de los aeródromos. El vuelo de todo tipo de aeromodelos en aeródromos sólo está permitido con consentimiento de los servicios de tránsito aéreo.

ENR 1.2 REGLAS DE VUELO VISUAL

1. Excepto cuando se trate de un vuelo VFR especial, los vuelos VFR se efectuarán de modo que la aeronave opere en condiciones de visibilidad y distancia con respecto a las nubes iguales o superiores a las especificadas en la Tabla 1.

2. Excepto cuando se obtenga autorización de una dependencia de control de tránsito aéreo, los vuelos VFR no despegarán ni aterrizarán en un aeródromo dentro de una zona de control ni entrarán en la zona de tránsito o en el circuito de tránsito del aeródromo:

- a) cuando el techo de nubes sea inferior a 450 m (1 500 ft); o

- b) cuando la visibilidad en tierra sea inferior a 5 km.

3. Los vuelos VFR entre la puesta y la salida del sol, o cualquier otro período entre la puesta o la salida del sol que pueda prescribir la autoridad ATS correspondiente, se efectuarán de conformidad con las condiciones prescritas con dicha autoridad.

4. Salvo que lo autorice la autoridad ATS correspondiente, no se efectuarán vuelos VFR:

- a) por encima del FL 200;
b) a velocidades transónicas y supersónicas.

Tabla 1*

Clase de espacio aéreo	B	C D E	F G	
			POR ENCIMA DE 900 M (3 000 FT) AMSL o por encima de 300 M (1 000 FT) sobre el terreno, lo que sea más elevado	Hasta 900 M (3 000 FT) AMSL o 300 M (1 000 FT) por encima del terreno, lo que sea más elevado
Distancia de las nubes	Sin nubes	1 500 M horizontalmente 300 M (1 000 FT) verticalmente	Sin nubes y a la vista de la superficie	
Visibilidad de vuelo	8 KM por encima de 3 050 M (10 000 FT) AMSL inclusive 5 KM por debajo de 3 050 M (10 000 FT) AMSL		5 KM**	
<p>* Cuando la altura de la altitud de transición sea inferior a 3 050 M (10 000 FT) AMSL, debería usarse el FL 100 en vez de 10 000 FT.</p> <p>** Cuando así lo prescriba la autoridad ATS correspondiente:</p> <p>a) pueden permitirse visibilidades de vuelo inferiores a 1 500 M para los vuelos que se efectúen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) a velocidades que, con la visibilidad prevaleciente, den oportunidad suficiente para observar otro tránsito o cualquier otro obstáculo a tiempo para evitar una colisión; o 2) en circunstancias en que sería normalmente escasa la probabilidad de encuentros con otro tránsito, por ejemplo, en áreas de escaso volumen de tránsito y para trabajos aéreos a niveles bajos. <p>b) puede permitirse que los HELICÓPTEROS operen <i>con una visibilidad de vuelo inferior a 1 500 M</i>, si lo hacen a una velocidad que dé oportunidad suficiente para observar otro tránsito o cualquier obstáculo a tiempo para evitar una colisión.</p>				

5. Excepto cuando sea necesario para el despegue o el aterrizaje, o excepto por autorización de la autoridad correspondiente, no se efectuarán vuelos VFR:

- a) sobre las áreas congestionadas de ciudades o poblaciones o sobre una reunión de personas al aire libre a una altura inferior a 300 m (1 000 ft) por encima del obstáculo más elevado dentro de un radio de 600 m de la aeronave;
- b) en otras partes que las especificadas en 5 a), a una altura inferior a 150 m (500 ft) por encima del terreno o del agua.

6. Excepto cuando se indique otra cosa en las autorizaciones del control de tránsito aéreo o lo especifique de otro modo la autoridad ATS correspondiente, los vuelos VFR a nivel de crucero por encima de 900 m (3 000 ft) del terreno o del agua o a un punto superior que especifique la autoridad ATS correspondiente, se efectuarán a un nivel de vuelo apropiado a la derrota especificada en las tablas de nivel de crucero.

7. Los vuelos VFR se ajustarán a las disposiciones de 3.6 del Anexo 2:

- a) cuando se efectúen dentro de espacio aéreo de Clases B, C y D;
- b) cuando formen parte del tránsito de aeródromo en aeródromos controlados; o
- c) cuando se efectúen como vuelos VFR especiales.

8. Una aeronave conducida de conformidad con las reglas de vuelo visual que desee pasar a reglas de vuelo por instrumentos, deberá:

- a) si se ha presentado un plan de vuelo, comunicar los cambios necesarios que se deben efectuar en su plan de vuelo vigente, o
- b) cuando así lo requiera 3.3 del Anexo 2, presentar un plan de vuelo a la dependencia de servicio de tránsito aéreo correspondiente y obtener una autorización previa o pasar al IFR cuando se encuentre en espacio aéreo controlado.

ENR 1.3 REGLAS DE VUELO POR INSTRUMENTOS**1. Reglas aplicables a todos los vuelos IFR****1.1 Equipo de aeronaves**

Las aeronaves estarán equipadas con los instrumentos debidos y dotadas de equipo de navegación apropiado para la ruta que se ha de volar.

1.2 Niveles mínimos

Excepto cuando sea necesario para el despegue o el aterrizaje, o excepto cuando lo autorice específicamente la autoridad correspondiente, un vuelo IFR deberá efectuarse a un nivel que no sea inferior a la altitud mínima de vuelo establecida por el Estado cuyo territorio se sobrevuela o, cuando se haya establecido tal altitud mínima de vuelo:

- a) sobre terreno elevado o en zonas montañosas, a un nivel que esté por lo menos 600 m (2 000 ft) por encima del obstáculo más elevado situado a menos de 8 km de la posición estimada de la aeronave;
- b) en otras partes que las especificadas en a), a un nivel que esté por lo menos 300 m (1 000 ft) por encima del obstáculo más elevado situado a menos de 8 km de la posición estimada de la aeronave.

Nota.— La posición estimada de la aeronave tendrá en cuenta la exactitud de navegación que puede lograrse en el segmento de ruta pertinente, considerando las instalaciones de navegación disponibles en tierra y en la aeronave.

1.3 Cambio de vuelo IFR a vuelo VFR

1.3.1 Una aeronave que elija cambiar la conducción de su vuelo de las reglas de vuelo por instrumentos a las reglas de vuelo visual, notificará específicamente a la dependencia correspondiente de servicios de tránsito aéreo, si se presentó un plan de vuelo, que el vuelo IFR queda cancelado y comunicará los cambios que se han de efectuar en su actual plan de vuelo.

1.3.2 Cuando una aeronave que opere con reglas de vuelo por instrumentos tropiece con condiciones meteorológicas de vuelo visual, no cancelará su vuelo IFR salvo que se prevea, y se tenga la intención, de que el vuelo se mantenga, por un lapso razonable de tiempo, en condiciones meteorológicas ininterrumpidas de vuelo visual.

2. Reglas aplicables a los vuelos IFR dentro del espacio aéreo controlado

2.1 Los vuelos IFR se ajustarán a las disposiciones de 3.6 del Anexo 2 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional cuando se efectúen en espacio aéreo controlado.

2.2 Un vuelo IFR que se encuentre en la fase de crucero en espacio aéreo controlado se efectuará a un nivel de crucero o, si está autorizado a emplear técnicas de ascenso en crucero, entre dos niveles o por encima de un nivel seleccionado en:

- a) las tablas de niveles de crucero que figuran en el Apéndice 3 del Anexo 2, o
- b) una tabla modificada a niveles de crucero, cuando así se prescriba de conformidad con el Apéndice 3 del Anexo 2 para los vuelos por encima del FL 410,

excepto que la correlación de los niveles con las derrotas allí prescritas no se aplicará cuando se indique otra cosa en las autorizaciones del control de tránsito aéreo o lo especifique de otro modo la autoridad ATS pertinente en la Publicación de información aeronáutica (AIP).

3. Reglas aplicables a los vuelos IFR fuera del espacio aéreo controlado**3.1 Niveles de crucero**

Un vuelo IFR que se encuentre en la fase de crucero fuera del espacio aéreo controlado se efectuará a un nivel de crucero apropiado a su derrota, tal como se especifique en:

- a) las tablas de niveles de crucero que figuran en el Apéndice 3 del Anexo 2, excepto cuando lo especifique de otro modo la autoridad ATS correspondiente para los vuelos hasta 900 m (3 000 ft) por encima del nivel medio del mar; o
- b) una tabla modificada de niveles de crucero, cuando así se prescriba de conformidad con el Apéndice 3 del Anexo 2 para los vuelos por encima del FL 410.

Nota.— Esta disposición no excluye el empleo de técnicas de ascenso en crucero por las aeronaves en vuelo supersónico.

3.2 **Comunicaciones**

Un vuelo IFR que se efectúe fuera del espacio aéreo controlado pero en o hacia zonas, o a lo largo de rutas, designadas por la autoridad ATS pertinente de conformidad con 3.3.1.2 c) o d) del Anexo 2, mantendrá una escucha en la radiofrecuencia apropiada y establecerá comunicaciones bidireccionales, en caso necesario, con la dependencia de servicios de tránsito aéreo que proporcione el servicio de información de vuelo.

3.3 **Informes de posición**

Un vuelo IFR que se efectúe fuera del espacio aéreo controlado, al cual la autoridad ATS correspondiente le solicite:

- presentar un plan de vuelo, y

- mantener escucha en la radiofrecuencia apropiada y establecer comunicación bidireccional, en caso necesario, con la dependencia de servicios de tránsito aéreo que proporcione el servicio de información de vuelo,

notificará su posición tal como se especifica en 3.6.3 del Anexo 2 para los vuelos controlados.

Nota.— Las aeronaves que opten por emplear el servicio de asesoramiento de tránsito aéreo mientras vuelan en IFR dentro de un espacio aéreo de asesoramiento especificado deben cumplir con las disposiciones de 3.6 del Anexo 2, excepto que el plan de vuelo y los cambios al mismo no están sometidos a autorizaciones, y que se mantendrá comunicación bidireccional con la dependencia que proporcione servicio de asesoramiento de tránsito aéreo.

ENR 1.4 CLASIFICACIÓN DEL ESPACIO AÉREO ATS

1. Clasificación de los espacios aéreos

Los espacios aéreos ATS se clasifican y designan de conformidad con lo siguiente:

Clase A. Sólo se permiten vuelos IFR, todos los vuelos están sometidos al servicio de control de tránsito aéreo y separados entre sí.

Clase B. Se permiten vuelos IFR y VFR, todos los vuelos están sometidos al servicio de control de tránsito aéreo y separados entre sí.

Clase C. Se permiten vuelos IFR y VFR, todos los vuelos están sometidos al servicio de control de tránsito aéreo y los vuelos IFR están separados de otros vuelos IFR y de los vuelos VFR. Los vuelos VFR están separados de los vuelos IFR y reciben información de tránsito con respecto a otros vuelos VFR.

Clase D. Se permiten vuelos IFR y VFR y todos los vuelos están sometidos al servicio de control de tránsito aéreo, los

vuelos IFR están separados de otros vuelos IFR y reciben información de tránsito con respecto a los vuelos VFR, los vuelos VFR reciben información de tránsito con respecto a todos los demás vuelos.

Clase E. Se permiten los vuelos IFR y VFR, los vuelos IFR están sometidos al servicio de control de tránsito aéreo y separados de otros vuelos IFR. Todos los vuelos reciben información de tránsito en la medida de lo posible.

Clase F. Se permiten los vuelos IFR y VFR, todos los vuelos IFR participantes reciben un servicio de asesoramiento de tránsito aéreo y todos los vuelos reciben servicio de información de vuelo si lo solicitan.

Clase G. Se permiten los vuelos IFR y VFR y reciben servicio de información de vuelo si lo solicitan.

En la tabla siguiente se muestran los requisitos sobre los vuelos dentro de cada clase de espacio aéreo.

Clase	Tipo de vuelo	Separación proporcionada	Servicio proporcionado	Mínimos de visibilidad VMC y distancia de las nubes*	Limitación de velocidad*	Requisito de radio comunicación	Sometido a autorización ATC
A	IFR únicamente	Todas las aeronaves	Servicio de control de tránsito aéreo	No se aplica	No se aplica	Bidireccional continua	Sí
B**	IFR	Todas las aeronaves	Servicio de control de tránsito aéreo	No se aplica	No se aplica	Bidireccional continua	Sí
	VFR	Todas las aeronaves	Servicio de control de tránsito aéreo	8 KM por encima de 3 050 M (10 000 FT) AMSL 5 KM por debajo de 3 050 M (10 000 FT) AMSL Sin nubes	No se aplica	Bidireccional continua	Sí
C	IFR	IFR de IFR IFR de VFR	Servicio de control de tránsito aéreo	No se aplica	No se aplica	Bidireccional continua	Sí
	VFR	VFR de IFR	1) Servicio de control de tránsito aéreo para la separación de IFR; 2) Información de tránsito VFR/VFR (y aviso para evitar el tránsito, a petición)	8 KM por encima de 3 050 M (10 000 FT) AMSL 5 KM por debajo de 3 050 M (10 000 FT) AMSL 300 M vertical	250 KT IAS por debajo de 3 050 M (10 000 FT) AMSL	Bidireccional continua	Sí
D	IFR	IFR de IFR	Servicio de control de tránsito aéreo, incluso información de tránsito acerca de los vuelos VFR (y aviso para evitar el tránsito, a petición)	No se aplica	250 KT IAS por debajo de 3 050 M (10 000 FT) AMSL	Bidireccional continua	Sí
	VFR	Ninguna	Información de tránsito entre vuelos VFR e IFR (y aviso para evitar el tránsito a petición)	8 KM por encima de 3 050 M (10 000 FT) AMSL 5 KM por debajo de 3 050 M (10 000 FT) AMSL distancia de las nubes 1 500 M horizontal; 300 M vertical	250 KT IAS por debajo de 3 050 M (10 000 FT) AMSL	Bidireccional continua	Sí

Clase	Tipo de vuelo	Separación proporcionada	Servicio proporcionado	Mínimos de visibilidad VMC y distancia de las nubes*	Limitación de velocidad*	Requisito de radio comunicación	Sometido a autorización ATC
E**	IFR	IFR de IFR	Servicio de control de tránsito aéreo e información de tránsito acerca de los vuelos VFR en la medida de lo posible	No se aplica	250 KT IAS por debajo de 3 050 M (10 000 FT) AMSL	Bidireccional continua	Sí
	VFR	Ninguna	Información de tránsito en la medida de lo posible	8 KM por encima de 3 050 M (10 000 FT) AMSL 5 KM por debajo de 3 050 M (10 000 FT) AMSL distancia de las nubes 1 500 M horizontal; 300 M vertical	250 KT IAS por debajo de 3 050 M (10 000 FT) AMSL	No	No
F**	IFR	IFR de IFR en la medida de lo posible	Servicio de asesoramiento de tránsito aéreo; servicio de información de vuelo	No se aplica	250 KT IAS por debajo de 3 050 M (10 000 FT) AMSL	Bidireccional continua	No
	VFR	Ninguna	Servicio de información de vuelo	8 KM por encima de 3 050 M (10 000 FT) AMSL 5 KM por debajo de 3 050 M (10 000 FT) AMSL distancia de las nubes 1 500 M horizontal; 300 M vertical Hasta 900 M AMSL o 300 M por encima del terreno, lo que sea más elevado – 5 KM*** sin nubes y a la vista de tierra o agua	250 KT IAS por debajo de 3 050 M (10 000 FT) AMSL	No	No
G	IFR	Ninguna	Servicios de información de vuelo	No se aplica	250 KT IAS por debajo de 3 050 M (10 000 FT) AMSL	Bidireccional continua	No
	VFR	Ninguna	Servicios de información de vuelo	8 KM por encima de 3 050 M (10 000 FT) AMSL 5 KM por debajo de 3 050 M (10 000 FT) AMSL distancia de las nubes 1 500 M horizontal; 300 M vertical Hasta 900 M AMSL o 300 M por encima del terreno, lo que sea más elevado – 5 KM*** sin nubes y a la vista de tierra o agua	250 KT IAS por debajo de 3 050 M (10 000 FT) AMSL	No	No

* Cuando la altura de la altitud de transición sea inferior a 3 050 M (10 000 FT) AMSL, debería usarse el FL 100 en vez de 10 000 FT.
** Las Clases de espacio aéreo B, E y F no se utilizan en la FIR AMSWELL.
*** Cuando así lo prescriba la autoridad ATS correspondiente:
a) pueden permitirse visibilidades de vuelo inferiores a 1 500 M para los vuelos que se efectúen:
1) a velocidades que den oportunidad suficiente para observar otro tránsito o cualquier obstáculo a tiempo para evitar una colisión; o
2) en circunstancias en que sería normalmente escasa la probabilidad de encuentros con otro tránsito, p. ej. en áreas de escaso volumen de tránsito y para trabajos aéreos a niveles bajos;
b) puede permitirse que los helicópteros operen con una visibilidad de vuelo inferior a 1 500 M, si lo hacen a una velocidad que dé oportunidad suficiente para observar otro tránsito o cualquier obstáculo a tiempo para evitar una colisión.

ENR 1.5 PROCEDIMIENTOS DE ESPERA, APROXIMACIÓN Y SALIDA**1. Generalidades**

1.1 Los procedimientos de espera, aproximación y salida utilizados se basan en los que figuran en la última edición del Doc 8168 — *Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Operaciones de aeronaves* (PANS-OPS) de la OACI.

1.2 Los procedimientos de espera y aproximación utilizados se han basado en los valores y factores contenidos en el Volumen I, Partes III y IV de los PANS-OPS. Se entrará en los circuitos de espera y se volará en los mismos como se indica a continuación.

2. Vuelos que llegan

2.1 Los vuelos IFR que llegan y aterrizan dentro de un área de control terminal estarán autorizados a llegar a un punto de espera específico y se les darán instrucciones de comunicarse con el control de aproximación a una hora, nivel o posición determinados. Los términos de esta autorización deberán respetarse hasta recibir instrucciones adicionales del control de aproximación. Si se llega al límite de la

autorización antes de haber recibido nuevas instrucciones, se llevará a cabo el procedimiento de espera en el último nivel autorizado.

2.2 Debido al limitado espacio aéreo disponible, es importante que las aproximaciones al circuito y los procedimientos de espera se ejecuten lo más exactamente posible. Se solicita categóricamente a los pilotos que informen al ATC si por algún motivo no pueden efectuar la aproximación o la espera como se requiere.

3. Vuelos que salen

3.1 Los vuelos IFR que salen de aeródromos controlados recibirán una autorización ATC inicial de la torre de control del aeródromo local. El límite de la autorización será normalmente el aeródromo de destino. Los vuelos IFR que salen de aeródromos no controlados deben concertar arreglos con el centro de control de área correspondiente antes del despegue.

3.2 Se publicarán instrucciones detalladas con respecto a rutas, virajes, etc. después del despegue.

Nivel de vuelo (FL)	Aeronaves de Categorías A y B	Aeronaves de reacción	
		Condiciones normales	Condiciones de turbulencia
Hasta FL 140 (4 250 M) inclusive	170 KT	230 KT (425 KM/H)	280 KT (520 KM/H) o 0,8 Mach, lo que sea inferior
Por encima de FL 140 (4 250 M) hasta FL 200 (6 100 M) inclusive	240 KT (445 KM/H)		
Por encima de FL 200 (6 100 M) hasta FL 340 (10 350 M) inclusive	265 KT (490 KM/H)		
Por encima de FL 340 (10 350 M)	0,83 Mach		0,83 Mach

ENR 1.6 SERVICIOS Y PROCEDIMIENTOS DE VIGILANCIA ATC**1. Radar primario****1.1 Servicios complementarios**

1.1.1 Una dependencia radar funciona normalmente como parte integrante de la dependencia ATS madre y proporciona servicio radar a las aeronaves en el máximo grado posible, para satisfacer los requisitos operacionales. Muchos factores, tales como la cobertura radar, la carga de trabajo del controlador y las posibilidades del equipo pueden afectar los servicios, y el controlador radar determinará la viabilidad de proporcionar o de seguir proporcionando servicios radar en cada caso concreto.

1.1.2 El piloto sabrá cuándo se le proporcionan servicios radar, porque el controlador radar utilizará los siguientes distintivos de llamada:

- a) aeronave bajo control de área — “Radar Amswell”;
- b) aeronave bajo control de aproximación — “Director Donlon”;
- c) aeronaves que efectúen una aproximación radar de precisión o una aproximación ILS controlada por PAR — “Precisión Donlon”.

1.1.3 En el servicio de control de área de Amswell funcionan dos estaciones radar:

- a) LRR — estación de la posición Donby 53 14N 033 15W, alcance 440 km;
- b) LRR — estación en la posición Siby 46 48N 028 50W, alcance 440 km.

1.1.4 En el servicio de control de aproximación Donlon funcionan:

- a) TAR — estación en el aeropuerto de Donlon en la posición, alcance 100 km;
- b) PAR — estación en el aeropuerto de Donlon en la posición, que abarca el sector de aproximación a la RWY 27R.

1.2 Aplicación del servicio de control radar

1.2.1 La identificación de radar se logra según las disposiciones especificadas por la OACI.

1.2.2 Se presta servicio de control radar en los espacios aéreos controlados a las aeronaves que vuelen dentro de la TMA de Donlon y a lo largo de todas las AWY, excepto en el

sector entre WOBAN y ROCKBY de la AWY A6. Este servicio puede comprender:

- a) separación radar del tráfico de llegada, salida y en ruta;
- b) control radar del tráfico de llegada, salida y en ruta para proporcionar información sobre cualquier desviación importante con respecto a la trayectoria de vuelo normal;
- c) guía vectorial radar cuando sea necesario;
- d) asistencia a las aeronaves en emergencia;
- e) asistencia a las aeronaves que atraviesen el espacio aéreo controlado;
- f) avisos e información sobre la posición de otras aeronaves que se considere que pueden constituir un riesgo;
- g) información para asistir en la navegación de aeronaves;
- h) información sobre las condiciones meteorológicas observadas.

1.2.3 Las separaciones radar horizontales mínimas son:

- a) 9 km en ruta a lo largo de las aerovías;
- b) 6 km en la TMA Donlon.

1.2.4 Los niveles asignados por el controlador radar a los pilotos proporcionarán un margen vertical mínimo sobre el terreno, según la fase del vuelo.

1.3 Procedimientos en caso de fallas de radar y de comunicaciones aire-tierra**1.3.1 Falla de radar**

En caso de falla de radar o pérdida de la identificación radar, se emitirán instrucciones para restaurar la separación no radar normal y se darán instrucciones a los pilotos de comunicarse con la dependencia ATS madre.

1.3.2 Falla de comunicaciones aire-tierra

1.3.2.1 El controlador radar establecerá si funciona el receptor de radio de la aeronave dando instrucciones al piloto que efectúe uno o varios virajes. Si se observan los virajes, el controlador radar seguirá proporcionando servicio radar a la aeronave.

1.3.2.2 Si la radio de la aeronave está completamente inutilizada, el piloto debería aplicar los procedimientos por falla de radio según las disposiciones de la OACI. Si ya se ha establecido la identificación radar, el controlador radar guiará a las demás aeronaves identificadas alejándolas de su trayectoria hasta el momento en que la aeronave salga de la cobertura radar.

1.4 Representación gráfica de la zona de cobertura radar

Como la zona de cobertura radar es idéntica a la del SSR, véase ENR 1.6.2.4 — Representación gráfica de la zona de cobertura de radar/SSR.

2. Radar secundario de vigilancia (SSR)

2.1 Procedimientos de emergencia

2.1.1 Excepto cuando afronten una situación de emergencia, los pilotos utilizarán los respondedores y seleccionarán los modos y claves según las instrucciones del ATC. En particular, cuando entren a la FIR Amwell, los pilotos que ya hayan recibido instrucciones concretas del ATC con respecto al reglaje del respondedor, mantendrán ese reglaje hasta recibir otras instrucciones.

2.1.2 Los pilotos de aeronaves que estén por entrar a la FIR Amwell y no hayan recibido instrucciones concretas del ATC con respecto al reglaje del respondedor, harán funcionar el respondedor en Modo A/3, clave 20 (o 2000) antes de entrar y mantendrán esa clave hasta recibir otras instrucciones.

2.1.3 Si el piloto de una aeronave que se encuentre en estado de emergencia ha recibido instrucciones previas del ATC de hacer funcionar el respondedor en una clave específica, se mantendrá el reglaje en esta clave hasta que se le aconseje otra cosa.

2.1.4 En todas las demás circunstancias, el respondedor se reglará en el Modo A/3, clave 77 (o 7700). No obstante el procedimiento indicado en 2.1.1, un piloto puede seleccionar el Modo A/3, clave 77 (o 7700) cuando la emergencia sea de tal naturaleza que parezca ser el recurso más apropiado.

Nota.— Se proporciona asistencia radar continua de las respuestas en Modo A/3, clave 77.

2.2 Procedimientos en caso de falla de las comunicaciones de radio y de interferencia ilícita

2.2.1 Procedimientos en caso de falla de las comunicaciones de radio

En caso de falla del receptor de radio de una aeronave, el piloto seleccionará el Modo A/3, clave 76 (o 7600) y seguirá los procedimientos establecidos; el control subsiguiente de la aeronave se basará en dichos procedimientos.

2.2.2 Procedimiento en caso de interferencia ilícita

Los pilotos de aeronaves en vuelo que sean objeto de interferencia ilícita reglarán el respondedor en Modo A, clave 7500 para dar a conocer la situación, a menos que las circunstancias justifiquen el empleo del Modo A/B, clave 77 (o 7700).

Nota.— En la FIR/UIR Amwell se suministra asistencia radar permanente en Modo A, clave 7500.

2.3 Sistema de asignación de claves SSR

El ACC Amwell asigna las siguientes claves funcionales (primeros dos dígitos):

Tránsito de salida	
Nivel de crucero inferior a FL 195	:04
Nivel de crucero por encima de FL 195	:21
Vuelos interiores	:47
Tránsito de llegada	
TMA Donlon	:45/46
Otras TMA	:47
Tránsito de sobrevuelo	
Nivel de crucero inferior a FL 195	:04
Nivel de crucero por encima de FL 195	:21 (hacia el este)
Nivel de crucero por encima de FL 195	:07 (hacia el oeste)
Vuelos de ensayo y de instrucción	:47

Nota.— Aunque el equipo del ACC Amwell y la aproximación Donlon no pueden aún distinguir las claves individuales (sólo se decodifican el primer y segundo dígitos), se asignan códigos de cuatro dígitos en beneficio de los centros vecinos y de la coordinación civil-militar.

2.4 *Representación gráfica de la zona de cobertura del radar/SSR*

EN PREPARACIÓN

ENR 1.7 PROCEDIMIENTOS DE REGLAJE DE ALTÍMETRO

1. Introducción

Los procedimientos de reglaje de altímetro que se utilizan se ajustan por lo general a los que figuran en el Doc 8168 Vol I, Parte 6 de la OACI y se reproducen íntegramente a continuación. Las diferencias se indican entre comillas.

Las altitudes de transición se indican en las cartas de aproximación por instrumentos.

Los informes QNH y los datos sobre la temperatura que se utilizan con el fin de determinar si existe suficiente margen vertical sobre el terreno se suministran en las emisiones MET y pueden solicitarse a las dependencias de los servicios de tránsito aéreo. Los valores QNH se dan en hectopascales.

2. Procedimientos básicos de reglaje de altímetro

2.1 Generalidades

2.1.1 Se especifica una altitud de transición para cada aeródromo. Ninguna altitud de transición es inferior a 450 m por encima del aeródromo.

2.1.2 La posición de una aeronave en el plano vertical cuando esté en la altitud de transición o por debajo de la misma se expresa en términos de altitud, en tanto que la posición en el nivel de transición o por encima del mismo se expresa en términos de niveles de vuelo. Cuando se atraviesa la capa de transición, la posición en el plano vertical se expresa en términos de altitud en el descenso y en términos de niveles de vuelo en el ascenso.

2.1.3 El nivel de vuelo cero está situado al nivel de presión atmosférica de 1 013,2 hPa (29,92 pulgadas). Los niveles de vuelo consecutivos están separados por un intervalo de presión correspondiente a 500 ft (152,4 m) en la atmósfera tipo.

Nota.— En la tabla siguiente se dan ejemplos de la relación entre niveles de vuelo e indicaciones de altímetro; las equivalencias métricas son aproximadas:

Número de nivel de vuelo	Indicación de altímetro	
	Pies	Metros
10	1 000	300
15	1 500	450
20	2 000	600
50	5 000	1 500
100	10 000	3 050
150	15 000	4 550
200	20 000	6 100

2.2 Despegue y ascenso

2.2.1 En la autorización para el rodaje antes del despegue se pone a disposición de la aeronave un reglaje de altímetro QNH.

2.2.2 La posición de la aeronave en el plano vertical durante el ascenso se expresa en términos de altitudes hasta que alcanza la altitud de transición, por encima de la cual la posición en el plano vertical se expresa en términos de niveles de vuelo.

2.3 Separación vertical — en ruta

2.3.1 La separación vertical durante el vuelo en ruta se expresará en términos de niveles de vuelo en todo momento “durante un vuelo IFR y de noche”.

2.3.2 Los vuelos IFR y los vuelos VFR por encima de 900 metros (3 000 ft), durante un vuelo a nivel de crucero, se ejecutarán a los niveles de vuelo, correspondientes a las derrotas magnéticas que se indican en la tabla siguiente, que proporcionen el margen vertical requerido con respecto al terreno:

	000°-179°		180°-359°	
	IFR	VFR	IFR	VFR
	10		20	
	30	35	40	45
	50	55	60	65
Número de nivel de vuelo	70	75	80	85
	90	95	100	105
	....	etc.	....	etc.
	270		280	
	290		310	
	330		350	
	etc.		etc.	

Nota.— Quizá no puedan utilizarse algunos de los niveles inferiores de la tabla precedente, debido a la necesidad de mantener un margen vertical sobre el terreno.

2.4 Aproximación y aterrizaje

2.4.1 En el permiso de aproximación y en la autorización para entrar al circuito de tránsito se pone a disposición de las aeronaves un reglaje de altímetro QNH.

2.4.2 No se cuenta con reglajes de altímetro QFE.

2.4.3 La posición de la aeronave en el plano vertical durante la aproximación se controla por referencia a los niveles de vuelo hasta que alcanza el nivel de transición, por debajo del cual la posición en el plano vertical se controla por referencia a las altitudes.

2.5 *Aproximación frustrada*

En caso de aproximación frustrada, se aplicarán las partes pertinentes de 2.1.2, 2.2 y 2.4.

3. Descripción de la región de reglaje de altímetro

Las regiones de reglaje de altímetro son Bistock, Donlon y Richmaast. Las áreas cubiertas por esas regiones se indican en la tabla ENR 2. Espacio aéreo de los servicios de tránsito aéreo.

4. Procedimientos aplicables a los explotadores (incluso a los pilotos)

4.1 *Planificación del vuelo*

Los niveles en que se ejecutará un vuelo se especificarán en un plan de vuelo:

- a) en términos de niveles de vuelo si el vuelo se ejecutara a nivel de transición o por encima el mismo, y
- b) en términos de altitudes si el vuelo se ejecutara en las proximidades de un aeródromo y a la altitud de transición o por debajo de la misma.

Nota 1.— Los vuelos breves en las proximidades de un aeródromo pueden ejecutarse a menudo sólo a altitudes inferiores a la altitud de transición.

Nota 2.— Los niveles de vuelo se especifican en un plan mediante un número y no en términos de pies o metros, como es el caso con las altitudes.

5. Tablas de niveles de crucero

Se observarán los siguientes niveles de crucero cuando sea necesario:

- a) en las zonas en que, basándose en acuerdos regionales de navegación aérea y de conformidad con las condiciones especificadas en los mismos, se aplique una separación vertical mínima (VSM) de 300 m (1 000 ft) entre el FL 290 y el FL 410 inclusive.*

DERROTA**											
De 000 grados a 179 grados						De 180 grados a 359 grados					
Vuelos IFR			Vuelos VFR			Vuelos IFR			Vuelos VFR		
Altitud			Altitud			Altitud			Altitud		
FL	Metros	Pies	FL	Metros	Pies	FL	Metros	Pies	FL	Metros	Pies
-90			—	—	—	0			—	—	—
10	300	1 000	—	—	—	20	600	2 000	—	—	—
30	900	3 000	35	1 050	3 500	40	1 200	4 000	45	1 350	4 500
50	1 500	5 000	55	1 700	5 500	60	1 850	6 000	65	2 000	6 500
70	2 150	7 000	75	2 300	7 500	80	2 450	8 000	85	2 600	8 500
90	2 750	9 000	95	2 900	9 500	100	3 050	10 000	105	3 200	10 500
110	3 350	11 000	115	3 500	11 500	120	3 650	12 000	125	3 800	12 500
130	3 950	13 000	135	4 100	13 500	140	4 250	14 000	145	4 400	14 500
150	4 550	15 000	155	4 700	15 500	160	4 900	16 000	165	5 050	16 500
170	5 200	17 000	175	5 350	17 500	180	5 500	18 000	185	5 650	18 500
190	5 800	19 000	195	5 950	19 500	200	6 100	20 000	205	6 250	20 500
210	6 400	21 000	215	6 550	21 500	220	6 700	22 000	225	6 850	22 500
230	7 000	23 000	235	7 150	23 500	240	7 300	24 000	245	7 450	24 500
250	7 600	25 000	255	7 750	25 500	260	7 900	26 000	265	8 100	26 500
270	8 250	27 000	275	8 400	27 500	280	8 550	28 000	285	8 700	28 500
290	8 850	29 000				300	9 150	30 000			
310	9 450	31 000				320	9 750	32 000			
330	10 050	33 000				340	10 350	34 000			
350	10 650	35 000				360	10 950	36 000			
370	11 300	37 000				380	11 600	38 000			
390	11 900	39 000				400	12 200	40 000			
410	12 500	41 000				430	13 100	43 000			
450	13 700	45 000				470	14 350	47 000			
490	14 950	49 000				510	15 550	51 000			
etc.	etc.	etc.				etc.	etc.	etc.			

* Excepto cuando, a base de acuerdos regionales de navegación aérea, se prescriba una tabla modificada de niveles de crucero basada en un mínimo nominal de separación vertical de 300 m (1 000 ft) para uso, en condiciones especificadas, de aeronaves que vuelen por encima del FL 410 dentro de partes designadas del espacio aéreo.

** Derrota magnética, o en zonas polares a latitudes superiores a 70 grados y dentro de las extensiones de dichas áreas que puedan prescribir las autoridades ATS pertinentes, derrota de cuadrícula determinadas mediante una red de líneas paralelas al meridiano de Greenwich superpuestas sobre una carta estereográfica polar en la cual se emplee la dirección hacia el polo norte como norte de cuadrícula.

b) en otras zonas:

DERROTA*											
De 000 grados a 179 grados						De 180 grados a 359 grados					
Vuelos IFR			Vuelos VFR			Vuelos IFR			Vuelos VFR		
Altitud			Altitud			Altitud			Altitud		
FL	Metros	Pies	FL	Metros	Pies	FL	Metros	Pies	FL	Metros	Pies
-90			—	—	—	0			—	—	—
10	300	1 000	—	—	—	20	600	2 000	—	—	—
30	900	3 000	35	1 050	3 500	40	1 200	4 000	45	1 350	4 500
50	1 500	5 000	55	1 700	5 500	60	1 850	6 000	65	2 000	6 500
70	2 150	7 000	75	2 300	7 500	80	2 450	8 000	85	2 600	8 500
90	2 750	9 000	95	2 900	9 500	100	3 050	10 000	105	3 200	10 500
110	3 350	11 000	115	3 500	11 500	120	3 650	12 000	125	3 800	12 500
130	3 950	13 000	135	4 100	13 500	140	4 250	14 000	145	4 400	14 500
150	4 550	15 000	155	4 700	15 500	160	4 900	16 000	165	5 050	16 500
170	5 200	17 000	175	5 350	17 500	180	5 500	18 000	185	5 650	18 500
190	5 800	19 000	195	5 950	19 500	200	6 100	20 000	205	6 250	20 500
210	6 400	21 000	215	6 550	21 500	220	6 700	22 000	225	6 850	22 500
230	7 000	23 000	235	7 150	23 500	240	7 300	24 000	245	7 450	24 500
250	7 600	25 000	255	7 750	25 500	260	7 900	26 000	265	8 100	26 500
270	8 250	27 000	275	8 400	27 500	280	8 550	28 000	285	8 700	28 500
290	8 850	29 000	300	9 150	30 000	310	9 450	31 000	320	9 750	32 000
330	10 050	33 000	340	10 350	34 000	350	10 650	35 000	360	10 950	36 000
370	11 300	37 000	380	11 600	38 000	390	11 900	39 000	400	12 200	40 000
410	12 500	41 000	420	12 800	42 000	430	13 100	43 000	440	13 400	44 000
450	13 700	45 000	460	14 000	46 000	470	14 350	47 000	480	14 650	48 000
490	14 950	49 000	500	15 250	50 000	510	15 550	51 000	520	15 850	52 000
etc.	etc.	etc.	etc.	etc.	etc.	etc.	etc.	etc.	etc.	etc.	etc.

* Derrota magnética, o en las zonas polares a latitudes superiores a 70 grados y dentro de las extensiones de dichas áreas que puedan prescribir las autoridades ATS pertinentes, derrotas de cuadrícula determinadas mediante una red de líneas paralelas al meridiano de Greenwich superpuestas sobre una carta estereográfica polar en la cual se emplee la dirección hacia el polo norte como norte de cuadrícula.

GEN 1.8 PROCEDIMIENTOS SUPLEMENTARIOS REGIONALES (DOC 7030)

Se producen en su totalidad los procedimientos suplementarios vigentes. Las diferencias se indican entre comillas.

**1. Reglas de vuelo visual (VFR)
(Anexo 2, 4.8)**

Los vuelos VFR que se efectúen dentro de una zona de control establecida en un aeródromo que preste servicios a vuelos internacionales y en partes especificadas del área de control terminal correspondiente:

- a) mantendrán comunicaciones de radio bidireccionales;
- b) obtendrán autorización de la dependencia de control de tránsito aéreo correspondiente; y
- c) notificarán sus posiciones cuando se soliciten.

Nota.— Se entiende que la expresión “partes especificadas del área de control terminal correspondiente” significa por lo menos las partes de la TMA utilizadas por vuelos IFR internacionales en relación con los procedimientos de aproximación, espera, salida y atenuación del ruido.

2. Aplicación especial de las reglas de vuelo por instrumentos

Los vuelos se efectuarán de conformidad con las reglas de vuelo por instrumentos, aun cuando no se ejecuten en condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos, cuando vuelen sobre el mar a más de 90 km de la línea costera.

**3. Servicio asesor de tránsito aéreo
(PANS-ATM, 9.1.4)**

Todos los vuelos IFR se ajustarán a los procedimientos para el servicio asesor de tránsito aéreo cuando se ejecuten en un espacio aéreo con servicio de asesoramiento.

**4. Adhesión a la ruta ATC aprobada
(Anexo 2, 3.6.2.2)**

Si una aeronave se ha desviado involuntariamente de la ruta especificada en su autorización ATC, adoptará medidas inmediatas para recuperar esa ruta dentro de las “cien (100)” millas marinas desde el punto en que se observó la desviación.

ENR 1.9 ORGANIZACIÓN DE LA AFLUENCIA DEL TRÁNSITO AÉREO (ATFM)**1. Estructura, área de servicio, servicios suministrados, emplazamiento de las dependencias y horas de funcionamiento de la organización de la afluencia del tránsito aéreo****1.1 Área de servicio**

Dentro de la estructura de la ATFM AMSWELL, la dependencia de organización de la afluencia del tránsito aéreo de Donlon (ATFMU Donlon) es responsable de proporcionar servicio ATFM en la región (especificíquese), que abarca la FIR AMSWELL y la FIR/UIR (especificíquese lo que corresponda).

1.2 Servicio proporcionado

En este contexto, corren por cuenta de la dependencia las siguientes tareas, en la medida en que sean aplicables:

- a) expedición de mensajes de organización de la afluencia;
- b) regulación de la afluencia;
- c) asignación de intervalos de vuelo;
- d) coordinación con los puestos ATFM asociados y las ATFMU vecinas.

1.3 Emplazamiento de la dependencia

La ATFMU DONLON está situada en el Centro de control de área superior de AMSWELL. Puede mantenerse contacto con la dependencia en la siguiente dirección:

AFTMU Donlon
7 Airport Road
Donlon/International, Donlon
Tel: 0123 8686
Telefax: 0123 8696
Télex: 996667
AFS: EADDZDZX

1.4 Horas de funcionamiento

Las horas de funcionamiento son 0430/2030 UTC (0330/1930 UTC durante el período de verano). Fuera de esas horas, las funciones de la ATFMU Donlon son asumidas por el supervisor de escucha del UAC AMSWELL.

1.5 Observaciones

Los puestos de ATFM en el ACC (especificíquese lo que corresponda) y el ACC (especificíquese lo que corresponda) sirven como interfaz para los contactos con los operadores en cuestiones de organización de la afluencia).

2. Tipos de mensajes de afluencia y descripciones de los formatos

Los mensajes que contienen información sobre las medidas ATFM, distribuidos por la dependencia de organización de la afluencia del tránsito aéreo de Donlon por el AFS, tendrán el formato que se describe a continuación.

Nota.— Estos mensajes AFS pueden obtenerse solicitándolos a EADDYTYX.

Todos los mensajes irán precedidos de:

- *Indicador de prioridad, indicador(es) del destinatario*
- *Grupo fecha/hora, indicador del originador*

- a) MENSAJE DE EJECUCIÓN DE CONTROL DE LA AFLUENCIA
 1. MSG NR (*número de serie*) de ejecución de control de la afluencia válido (*fecha*)
 2. Debido a (*motivos de la restricción*)
 3. Período correspondiente (*hora*) en (*punto de referencia del turno*)
 4. Tráfico afectado (*ruta, destino, etc.*)
 5. Nivel o niveles de vuelo afectados
 6. SLAP ATFMU (*nombre*)
 7. Procedimiento de comunicación y solicitud de turno (*indica normalmente "según procedimientos locales"*)
 8. Ruta de transferencia disponible (*designación, condiciones*)
 9. Observaciones

b) MENSAJE DE CANCELACIÓN DE LA EJECUCIÓN DE CONTROL DE AFLUENCIA

1. Ejecución de control de afluencia (*grupo fecha/hora*)
CNL

c) MENSAJES DE CAMBIO DE EJECUCIÓN DE CONTROL DE AFLUENCIA

1. CHG ejecución de control de afluencia (*elementos que deben cambiarse*)

d) MENSAJE DE INFORMACIÓN DE ORGANIZACIÓN DE LA AFLUENCIA

1. Información sobre organización de la afluencia (*texto que sea necesario*)

3. Procedimientos aplicables a los vuelos que salen

3.1 Servicio responsable del suministro de información sobre las medidas ATFM aplicadas

Puede obtenerse información con respecto a las medidas ATFM en la oficina de notificación ATS (ARO) responsable del aeródromo de salida.

3.2 Requisitos del plan de vuelo

3.2.1 Los planes de vuelo no repetitivos (OACI) hacia zonas de afluencia restringida o a través de las mismas se presentarán a la ARO correspondiente por lo menos tres horas antes de la ETD.

3.2.2 Los cambios de más de 20 minutos en la ETD o la cancelación de los planes de vuelo, tanto repetitivos como no repetitivos, se notificarán inmediatamente a la ARO correspondiente.

3.3 Asignación de turnos

3.3.1 La solicitud de turno (de salida) se hará al puesto ATFM en el ACC AMSWELL, al número de teléfono 0123 8686.

3.3.2 La solicitud de turno de salida se hará no más de dos horas, pero no menos de 30 minutos antes de la ETD, utilizando la siguiente fraseología:

“..... (identificación del vuelo)
aeródromo de destino (especifíquese)
ETD (hora)
SOLICITA TURNO”.

Los operadores se asegurarán de que se respete el turno (de salida).

3.3.3 Si resulta evidente que el turno asignado ya no se necesita o no puede respetarse, el operador informará inmediatamente al puesto que asigna los turnos (véase más arriba). Si es necesario, se asignará un nuevo turno de modo que no se afecte a los turnos asignados.

3.3.4 En caso de que la asignación de turnos para las rutas planificadas provoque una considerable demora, quizás sea posible seleccionar una ruta alternativa hacia el mismo destino. Puede obtenerse información del puesto de asignación de turnos.

ENR 1.10 PLANIFICACIÓN DE LOS VUELOS

(Restricción, limitación o información de asesoramiento)

1. Procedimientos para presentar un plan de vuelo

Se presentará un plan de vuelo de conformidad con el Anexo 2, 3.3.1, antes de efectuar:

- a) cualquier vuelo IFR;
- b) cualquier vuelo VFR:
 - que salga de un aeródromo dentro de una zona de control o esté destinado a un aeródromo semejante;
 - que atraviese la CTR (especifíquese);
 - que se efectúe a lo largo de las rutas VFR designadas en la TMA (especifíquese);
 - que atraviesen los límites de la FIR, o sea vuelos internacionales.

Hora de presentación

Salvo los planes de vuelo repetitivos, un plan de vuelo se presentará por lo menos 30 minutos antes de la salida, teniendo en cuenta los requisitos de información oportuna a las dependencias ATS en el espacio aéreo a lo largo de la ruta que se va a volar, incluso los requisitos de pronta presentación para la organización de la afluencia del tránsito aéreo (ATFM).

Lugar de presentación

- a) Los planes de vuelo se presentarán en la oficina de notificación de servicios de tránsito aéreo (ARO) en el aeródromo de salida.
- b) Si no existe tal oficina en el aeródromo de salida, se presentará un plan de vuelo por teléfono o por teletipo a la ARO más próxima, entre las enumeradas a continuación [salvo lo que se indica en c) y d)].
 - (especifíquese ARO) TEL: (especifíquese)
 - (especifíquese ARO) TEL: (especifíquese)
 - (especifíquese ARO) TEL: (especifíquese)
 - (especifíquese ARO) TEL: (especifíquese)
- c) Para los vuelos VFR entre aeródromos no controlados, que se efectúen a lo largo de rutas VFR designadas en la TMA (especifíquese), se presentará un plan de vuelo por teléfono a la ARO en (especifíquese).

- d) Para los vuelos interiores desde un aeródromo no controlado a un aeródromo controlado, se presentará un plan de vuelo por teléfono a la ARO en el punto de destino.

Plan de vuelo VFR para el servicio de alerta únicamente

Se proporciona, en principio, un servicio de alerta a los vuelos para los cuales se ha presentado un plan de vuelo.

Contenido y forma de un plan de vuelo

- a) Se pueden solicitar formularios de planes de vuelo de la OACI en la ARO y en las oficinas del aeropuerto en los aeródromos no controlados. Deberán seguirse las instrucciones para llenar estos formularios.
- b) No es necesario incluir los límites calculados de la FIR en los planes de vuelo relativos a vuelos IFR a lo largo de rutas ATS. Sin embargo, se requiere la inclusión de límites calculados de las FIR para los vuelos IFR fuera de ruta y para los vuelos VFR internacionales.
- c) Cuando se presente un plan de vuelo por teléfono, teletipo o telefacsimile, deberá seguirse estrictamente la serie de cuestiones que figuran en el formulario de plan de vuelo.

Adhesión a la estructura de rutas ATS

No se presentará ningún plan de vuelo para rutas que se desvíen de la estructura de rutas ATS publicadas, salvo que se haya obtenido permiso previo de las autoridades del ATC (especifíquese).

Autorización para vuelos especiales

Los vuelos de carácter específico, tales como los vuelos de vigilancia, los vuelos de investigación científica, etc., pueden ser exceptuados de las restricciones especificadas. La solicitud de exención se enviará por correo de modo que pueda recibirse una semana antes, como mínimo, de la fecha prevista de vuelo a (especifíquese).

Niveles máximos de crucero para vuelos de corta distancia

Generalmente se recomienda no seleccionar niveles por encima del FL 240 para los vuelos de una distancia de hasta 300 NM. El tránsito de la TMA (especifíquese) con destino a la TMA (especifíquese) debería notificar MAX FL 290.

2. Sistema de plan de vuelo repetitivo

Generalidades

Los procedimientos relativos al empleo de planes de vuelo repetitivos (RPL) se ajustan al Doc 7030 de la OACI y a los PANS-ATM.

Se presentarán listas de RPL correspondientes a los vuelos hacia la FIR AMSWELL o que sobrevuelen la misma, con por lo menos dos semanas de anticipación, en duplicado a la siguiente dirección:

- a) por correo aéreo: (especifíquese)
- b) vía AFS: (especifíquese)
- c) por télex: (especifíquese)

Las listas de RPL serán sustituidas completamente por listas nuevas antes de iniciarse los horarios de verano y de invierno. No se aceptarán RPL para ningún vuelo que se efectúe el 25 de diciembre entre las 0000 y las 2400 UTC. Ese día, deberían presentarse planes de vuelo individuales para todos los vuelos.

Cambios incidentales y cancelaciones de RPL

Los cambios incidentales y las cancelaciones de RPL relativas a las salidas desde (especifíquese) se notificarán lo antes posible y no menos de 30 minutos antes de la salida, a la Sección de datos de vuelo, (especifíquese), Tel: (especifíquese). Se notificarán los cambios incidentales y las cancelaciones de RPL relativas a salidas desde otros aeródromos que no sean (especifíquese) lo antes posible y no menos de 30 minutos antes de la salida, a la ARO que preste servicios en el aeródromo de salida.

Demoras

Cuando sea probable que un vuelo en particular tenga una hora o más de demora con respecto a la hora de salida señalada en el RPL, se notificará inmediatamente a la dependencia ATS que se preste servicios en el aeródromo de salida. Las demoras relativas a las salidas de (especifíquese) se notificarán a la Sección de datos de vuelo (especifíquese), Tel: (especifíquese).

Nota.— Si no se respeta este procedimiento, se puede provocar la cancelación automática del RPL para ese vuelo en particular en una o más de las dependencias ATS afectadas.

Mensajes ATS

Para un vuelo efectuado con RPL, no se transmitirá ningún mensaje de plan de vuelo (FPL). No se transmitirán mensajes de salida (DEP) ni mensajes de demora (DLA) relativos a dichos vuelos a las dependencias ATS fuera de la FIR AMSWELL.

3. Cambios al plan de vuelo presentado

Todos los cambios a un plan de vuelo presentado para un vuelo IFR o para un vuelo VFR controlado y los cambios importantes a un plan de vuelo presentado para un vuelo VFR sin control, se notificarán lo antes posible a la dependencia ATS apropiada. En caso de una demora de 30 minutos o más en la salida de un vuelo para el cual se haya presentado un plan de vuelo, se enmendará el plan de vuelo o se presentará un nuevo plan de vuelo después de haberse cancelado el plan anterior.

Nota 1.— Si no notifica debidamente una demora en la salida de un vuelo controlado, los datos del plan de vuelo pertinentes pueden no estar ya disponibles para la dependencia ATS apropiada cuando se solicite una autorización en definitiva, lo cual provocará en consecuencia un retraso adicional del vuelo.

Nota 2.— Si no se notifica debidamente una demora en la salida (o la cancelación) de un vuelo VFR sin control, puede iniciarse sin necesidad una medida de alerta o de búsqueda y salvamento, cuando el vuelo no llegue al aeródromo de destino dentro de los 30 minutos después de su ETA vigente.

Cuando se cancele un vuelo para el cual se ha presentado un plan de vuelo, se informará inmediatamente a la dependencia ATS apropiada.

Los cambios a un plan de vuelo vigente para un vuelo controlado durante el vuelo se notificarán o se solicitarán con arreglo a las disposiciones del Anexo 2, 3.6.2. (Adhesión al plan de vuelo). Los cambios importantes a un plan de vuelo para un vuelo VFR no controlado incluyen los cambios de duración o el número total de personas a bordo y los cambios en cálculos de hora de 30 minutos o más.

Informe de llegada (clausura de un plan de vuelo)

Se notificará la llegada lo antes posible después del aterrizaje a la oficina del aeropuerto del aeródromo de llegada con respecto a cualquier vuelo para el cual se haya presentado un plan de vuelo, excepto cuando la dependencia ATS local haya dado el visto bueno a la llegada. Después de aterrizar en un aeródromo que no sea el aeródromo de destino (aterri-zaje desviado), se informará específicamente en consecuencia a la

.....

dependencia ATS local. A falta de una dependencia ATS local en el aeródromo del aterrizaje desviado, el piloto es responsable de transmitir el informe de llegada al aeródromo de destino.

Los informes de llegada contendrán los siguientes elementos de información:

- identificación de la aeronave
- aeródromo de salida
- aeródromo de destino
- hora de llegada.

En caso de desviación, insértese el “aeródromo de llegada” entre “aeródromo de destino” y “hora de llegada”.

ENR 1.11 DIRECCIÓN DE LOS MENSAJES DE PLAN DE VUELO

Los mensajes de movimientos de vuelo relativos al tránsito a la FIR AMSWELL o a través de la misma se dirigirán como se indica a continuación, a fin de asegurar una correcta transmisión y entrega.

Nota.— Los mensajes de movimientos de vuelo en este contexto abarcan los mensajes de plan de vuelo, los mensajes de enmienda relativos a los mismos y los mensajes de cancelación de plan de vuelo (véase PANS-ATM).

<i>Categoría de vuelo (IFR, VFR o ambos)</i>	<i>Ruta (a la FIR o a través de la misma o TMA)</i>	<i>Dirección del mensaje</i>
1	2	3
Vuelos IFR	A la FIR AMSWELL o por la misma y además para los vuelos: — dentro de la FIR AMSWELL por encima del FL 245 — hacia la TMA DONLON — por la TMA DONLON — por la TMA NIBORD	EACCZQZX EACCZQZX EADDZQZX EADDZTZX EADNZTZX
Vuelos VFR		EACCZFZX
Todos los vuelos	.... (especifíquese el aeródromo controlado) (especifíquese el aeródromo sin control)	.... (especifíquese el indicador de lugar de la OACI) + ZTZX (especifíquese el indicador de lugar de la OACI) + ZPZX

ENR 1.12 INTERCEPTACIÓN DE AERONAVES CIVILES**1. Procedimientos de interceptación**

1.1 Se aplican los siguientes procedimientos y señales visuales sobre el territorio y las aguas territoriales de (Estado) en caso de interceptación de una aeronave. Una aeronave interceptada por otra aeronave procederá inmediatamente así:

- a) seguirá las instrucciones que indique la aeronave interceptora, interpretando y respondiendo a las señales visuales de conformidad con las especificaciones del Apéndice 1 del Anexo 2;
- b) notificará, si es posible, a la dependencia apropiada de servicios de tránsito aéreo;
- c) intentará establecer radiocomunicación con la aeronave interceptora o con la dependencia apropiada de control de interceptación, haciendo una llamada general sobre la frecuencia de emergencia de 121,5 MHz, dando la

identidad de la aeronave interceptada y la naturaleza del vuelo si no se ha establecido contacto y si es posible, repetirá esta llamada en la frecuencia de emergencia de 243 MHz;

- d) si está equipada con un respondedor SSR, seleccionará el Modo A, código 7700, a menos que la dependencia apropiada de servicio de tránsito aéreo le dé instrucciones en contrario.

1.2 Si se establece contacto de radio durante la interceptación, pero no es posible la comunicación en lenguaje claro, se harán tentativas por seguir las instrucciones, acusar recibo de las mismas y transmitir la información indispensable, utilizando las frases y pronunciaciones de la tabla siguiente y repitiendo dos veces cada frase:

1.3 La aeronave interceptora usará las frases que se presentan a continuación, transmitiéndolas dos veces en las circunstancias descritas en el párrafo anterior.

<i>Frase</i>	<i>Pronunciación¹</i>	<i>Significado</i>
CALL SIGN (distintivo de llamada) ²	KOL SÁIN (distintivo de llamada)	Mi distintivo de llamada es (distintivo de llamada)
WILCO	UILL-KO	Entendido. Cumpló instrucciones
CAN NOT	CAN NOT	Imposible cumplir
REPEAT	RI-PIT	Repita las instrucciones
AM LOST	AM LÓST	Posición desconocida
MAYDAY	MEIDÉI	Estoy en peligro
HIJACK ³	JAI-CHÁC	He sido objeto de apoderamiento ilícito
LAND (nombre del lugar)	LAND (nombre del lugar)	Solicito aterrizar en (nombre del lugar)
DESCEND	DIS-SEND	Solicito permiso para descender

1. Las sílabas que se han de acentuar se imprimen en negritas.
2. El distintivo de llamada que se requiere indicar es el utilizado en las comunicaciones radiotelefónicas con las dependencias de servicios de tráfico aéreo y que corresponde a la identificación de la aeronave en el plan de vuelo.
3. No siempre las circunstancias permiten, ni resulta conveniente, el uso de la frase "HIJACK".

1.4 Si se reciben instrucciones por radio de cualquier fuente que entren en conflicto con las indicadas por la aeronave interceptora mediante señales visuales, la aeronave interceptada solicitará inmediata aclaración mientras siga obedeciendo las instrucciones visuales que le dé la aeronave interceptora.

1.5 Si se reciben instrucciones por radio de cualquier fuente que entren en conflicto con las que da la aeronave interceptora por radio, la aeronave interceptada solicitará inmediata aclaración mientras siga obedeciendo las instrucciones por radio que le dé la aeronave interceptora.

1.6 Las señales visuales que se utilizarán en caso de interceptación son las detalladas en la página ENR 1.12-3.

<i>Frase</i>	<i>Pronunciación¹</i>	<i>Significado</i>
CALL SIGN	KOL SÁIN	¿Cuál es su distintivo de llamada?
FOLLOW	FOL-OU	Sígame
DESCEND	DIS-SEND	Descienda para aterrizar
YOU LAND	YU LAND	Aterrice en este aeródromo
PROCEED	PRO-SIID	Puede continuar

1. Las sílabas que se han de acentuar se imprimen en negritas.

SEÑALES PARA UTILIZAR EN CASO DE INTERCEPTACIÓN

Señales iniciadas por la aeronave interceptora y respuestas de la aeronave interceptada

Serie	Señales de la aeronave INTERCEPTORA	Significado	Respuestas de la aeronave INTERCEPTADA	Significado
1	DÍA o NOCHE — Alabear la aeronave y encender y apagar las luces de navegación a intervalos irregulares (y luces de aterrizaje en el caso de un helicóptero) desde una posición ligeramente por encima y por delante y, normalmente, a la izquierda de la aeronave interceptada (o a la derecha si la aeronave interceptada es un helicóptero) y, después de recibir respuesta, efectuar un viraje horizontal lento, normalmente a la izquierda (o a la derecha en el caso de un helicóptero) hacia el rumbo deseado. <i>Nota 1.—Las condiciones meteorológicas o del terreno pueden obligar a la aeronave interceptora a invertir las posiciones y el sentido del viraje citados anteriormente en la Serie 1.</i> <i>Nota 2.—Si la aeronave interceptada no puede mantener la velocidad de la aeronave interceptora, se prevé que esta última efectúe una serie de circuitos de hipódromo y alabee la aeronave cada vez que pase a la aeronave interceptada.</i>	Usted ha sido interceptado. Sígame.	DÍA o NOCHE — Alabear la aeronave, encender y apagar las luces de navegación a intervalos irregulares, y seguir a la aeronave interceptora. <i>Nota.—En el Capítulo 3, 3.8, se prescriben las medidas complementarias que debe tomar la aeronave interceptada.</i>	Comprendido, lo cumpliré.
2	DÍA o NOCHE — Alejarse bruscamente de la aeronave interceptada, haciendo un viraje ascendente de 90° o más, sin cruzar la línea de vuelo de la aeronave interceptada.	Prosigas.	DÍA o NOCHE — Alabear la aeronave.	Comprendido, lo cumpliré.
3	DÍA o NOCHE — Desplegar el tren de aterrizaje (si es replegable) llevando continuamente encendidos los faros de aterrizaje y sobrevolar la pista en servicio o, si la aeronave interceptada es un helicóptero, sobrevolar la zona de aterrizaje de helicóptero. En el caso de helicópteros, el helicóptero interceptor hace una aproximación para el aterrizaje, y permanece en vuelo estacionario cerca de la zona de aterrizaje.	Aterrice en este aeródromo.	DÍA o NOCHE — Desplegar el tren de aterrizaje (si es replegable), llevando continuamente encendidos los faros de aterrizaje, seguir a la aeronave interceptora y, si después de sobrevolar la pista en servicio o la zona de aterrizaje del helicóptero se considera que se puede aterrizar sin peligro, proceder al aterrizaje.	Comprendido, lo cumpliré.

Señales iniciadas por la aeronave interceptada y respuestas de la aeronave interceptora

Serie	Señales de la aeronave INTERCEPTADA	Significado	Respuesta de la aeronave INTERCEPTORA	Significado
4	DÍA o NOCHE — Replegar el tren de aterrizaje (de ser replegable) y encender y apagar los faros de aterrizaje sobrevolando la pista en servicio o la zona de aterrizaje de helicópteros a una altura de más de 300 m (1 000 ft) pero sin exceder de 600 m (2 000 ft) [en el caso de un helicóptero, a una altura de más de 50 m (170 ft) pero sin exceder de 100 m (330 ft)] sobre el nivel del aeródromo, y continuar volando en circuito sobre la pista en servicio o la zona de aterrizaje de helicópteros. Si no está en condiciones de encender y apagar los faros de aterrizaje, encienda y apague cualesquiera otras luces disponibles.	El aeródromo que usted ha designado es inadecuado.	DÍA o NOCHE — Si se desea que la aeronave interceptada siga a la aeronave interceptora hasta un aeródromo de alternativa, la aeronave interceptora repliega el tren de aterrizaje (de ser replegable) y utiliza las señales de la Serie 1, prescritas para las aeronaves interceptoras. Si se decide dejar en libertad a la aeronave interceptada, la aeronave interceptora utilizará las señales de la Serie 2, prescritas para las aeronaves interceptoras.	Comprendido, sígame. Comprendido, prosiga.
5	DÍA o NOCHE — Encender y apagar repetidamente todas las luces disponibles a intervalos regulares, pero de manera que se distingan de las luces de destellos.	Imposible cumplir.	DÍA o NOCHE — Utilice las señales de la Serie 2, prescritas para las aeronaves interceptoras.	Comprendido.
6	DÍA o NOCHE — Encender y apagar todas las luces disponibles a intervalos irregulares.	En peligro.	DÍA o NOCHE — Utilice las señales de la Serie 2, prescritas para las aeronaves interceptoras.	Comprendido.

ENR 1.13 INTERFERENCIA ILÍCITA**1. Generalidades**

Los siguientes procedimientos están destinados a ser utilizados por las aeronaves cuando se produce una interferencia ilícita y la aeronave no puede notificar este hecho a una dependencia ATS.

2. Procedimientos

2.1 A menos que las consideraciones a bordo de la aeronave dicten otra cosa, el piloto al mando debería tratar de continuar volando sobre la derrota asignada y al nivel de crucero asignado, por lo menos hasta que sea posible notificar a una dependencia ATS o que la aeronave está dentro de cobertura radar.

2.2 Cuando una aeronave sometida a un acto de interferencia ilícita deba apartarse de su derrota asignada o de su nivel de crucero asignado sin poder establecer contacto radiotelefónico con ATS, el piloto al mando debería, en la medida de lo posible:

- a) tratar de difundir advertencias en la frecuencia de emergencia VHF y otras frecuencias apropiadas, a menos que las consideraciones a bordo de la aeronave dicten otra cosa. Debería usarse también otro equipo, tal como los respondedores de a bordo, enlace de datos, etc., cuando sea conveniente hacerlo y las circunstancias lo permitan; y
- b) proceder de conformidad con los procedimientos especiales aplicables para las emergencias en vuelo, cuando tales procedimientos han sido establecidos o publicados en el Doc 7030 de la OACI — *Procedimientos suplementarios regionales*; o
- c) si no se ha establecido ningún procedimiento regional aplicable, proseguir a un nivel que difiera de los niveles de crucero normalmente utilizados para los vuelos IFR en la zona en 300 m (1 000 ft) si está por encima del FL 290 o en 150 m (500 ft) si está por debajo del FL 290.

ENR 1.14 INCIDENTES DE TRÁNSITO AÉREO

1. Definición de los incidentes de tránsito aéreo

1.1 La expresión “incidente de tránsito aéreo” se utiliza para indicar un suceso grave vinculado con la prestación de servicios de tránsito aéreo, tales como:

- a) la proximidad de aeronaves (AIRPROX);
- b) una dificultad grave que provoque un riesgo a la aeronave causado, por ejemplo, por:
 - 1) procedimientos defectuosos
 - 2) incumplimiento de los procedimientos, o
 - 3) falla de las instalaciones terrestres.

1.1.1 Definiciones de proximidad de aeronaves y AIRPROX.

Proximidad de aeronaves. Situación en la cual, a juicio del piloto o del personal de servicios de tránsito aéreo, la distancia entre aeronaves, así como sus posiciones y velocidades relativas, han sido tales que puede verse comprometida la seguridad de las aeronaves. La proximidad de aeronaves se clasifica así:

Riesgo de colisión. La clasificación de riesgo de la proximidad de aeronaves en la cual ha existido un riesgo grave de colisión.

Seguridad no garantizada. La clasificación de riesgo de la proximidad de aeronaves en la cual pueda haberse visto comprometida la seguridad de las aeronaves.

Sin riesgo de colisión. La clasificación de riesgo de la proximidad de aeronaves en la cual no ha existido riesgo de colisión.

Riesgo no determinado. La clasificación de riesgo de la proximidad de aeronaves en la cual no había información suficiente para determinar el riesgo que suponía, o porque las evidencias insuficientes o contradictorias impedían esa determinación.

AIRPROX. Palabra clave utilizada en la notificación de incidentes de tránsito aéreo para designar la proximidad de aeronaves.

1.2 Los incidentes de tránsito aéreo se designan e identifican en los informes del modo siguiente:

*Tipo**Designación*

Incidente de tránsito aéreo como en a) anterior

Incidente AIRPROX (proximidad de aeronaves)

como en b) 1) y 2) anterior como en b) 3) anterior

Procedimiento Instalación

2. Uso del Formulario de notificación de incidentes de tránsito aéreo (Véase el modelo en las páginas ENR 1.14-3 a 1.14-7)

El Formulario de notificación de incidentes de tránsito aéreo está destinado a ser utilizado:

- a) por un piloto para notificar un informe sobre un incidente de tránsito aéreo después de la llegada o para confirmar un informe hecho inicialmente por radio durante el vuelo.

Nota.— El formulario, si está disponible a bordo, puede usarse también como base para hacer el informe inicial en vuelo.

- b) por una dependencia ATS para registrar un informe sobre un incidente de tránsito aéreo recibido por radio, teléfono o teleimpresora.

Nota.— El formulario puede usarse como formato para el texto de un mensaje que se transmitirá por la red AFS.

3. Procedimientos de notificación (incluyendo los procedimientos en vuelo)

3.1 El piloto debería proceder del modo siguiente con respecto a un incidente en el cual esté o haya estado involucrado:

- a) durante el vuelo, utilizar la frecuencia aeroterrestre apropiada para notificar un incidente de gran importancia, en particular si interviene otra aeronave, para permitir que se evalúen los hechos inmediatamente;
- b) tan pronto como sea posible después del aterrizaje, presentar un Formulario de notificación de incidentes de tránsito aéreo debidamente llenado
 - 1) para confirmar un informe de un incidente presentado inicialmente como en a) o para hacer el informe inicial de tal incidente si no había sido posible notificarlo por radio;

- 2) para notificar un incidente que no requería notificación inmediata en el momento del suceso.

3.2 Un informe inicial hecho por radio debería contener la siguiente información:

- a) identificación de la aeronave;
- b) tipo de incidente, p. ej. proximidad de aeronaves;
- c) el incidente; 1. a) y b); 2. a), b), c), d), n); 3. a), b), c), i); 4. a), b);
- d) varios: 1. e).

3.3 El informe confirmatorio de un incidente de gran importancia notificado inicialmente por radio o el informe inicial de cualquier otro incidente debería presentarse a la Junta de Seguridad Aeronáutica, Government Square, Donlon o a la Oficina de notificación ATS del aeródromo del primer aterrizaje para presentarlo a la Junta de Seguridad Aeronáutica. El piloto debería llenar el formulario de notificación de incidente de tránsito aéreo, completando los detalles de los informes iniciales en la medida de lo necesario.

Nota.— Cuando no exista oficina de notificación ATS, el informe puede presentarse a otra dependencia ATS.

4. Objetivo de la notificación y presentación del formulario

4.1 El propósito de la notificación de los incidentes de proximidad de aeronaves y su investigación es promover la seguridad de las aeronaves. El grado de riesgo que supone un incidente de proximidad de aeronaves debería ser determinado en la investigación del incidente y clasificado como “riesgo de colisión”, “seguridad no garantizada”, “sin riesgo de colisión” o “riesgo no determinado”.

4.2 El propósito del formulario es proporcionar a las autoridades investigadoras la información más completa posible sobre el incidente de tránsito aéreo y permitirles informar con la menor demora posible, al piloto o explotador interesado, sobre el resultado de la investigación del incidente y, si corresponde, sobre las medidas correctivas adoptadas.

FORMULARIO DE NOTIFICACIÓN DE INCIDENTES DE TRÁNSITO AÉREO

Para presentar y recibir informes sobre incidentes de tránsito aéreo. En el informe inicial por radio, deberían incluirse los conceptos que aparecen en sombreado.

A — IDENTIFICACIÓN DE LA AERONAVE	B — TIPO DE INCIDENTE	
	AIRPROX/PROCEDIMIENTO/INSTALACIÓN*	
C — EL INCIDENTE		
1. Generalidades		
a) Fecha/hora del incidente _____	UTC	
b) Posición _____		
2. Aeronave propia		
a) Rumbo y ruta _____		
b) Velocidad verdadera _____	medida en () kt () km/h	
c) Nivel y reglaje del altímetro _____		
d) Aeronave en ascenso o descenso		
() Nivel de vuelo	() Ascenso	() Descenso
e) Ángulo de inclinación lateral de la aeronave		
() Alas en horizontal	() Inclinación lateral ligera	() Inclinación lateral moderada
() Inclinación lateral pronunciada	() Invertido	() Desconocido
f) Dirección de la inclinación lateral de la aeronave		
() Izquierda	() Derecha	() Desconocida
g) Restricciones de visibilidad (seleccione tantas como corresponda)		
() Deslumbramiento	() Pilar del parabrisas	() Parabrisas sucio
() Otra estructura del puesto de pilotaje	() Ninguna	
h) Utilización de las luces de la aeronave (seleccione tantas como corresponda)		
() Luces de navegación	() Luces estroboscópicas	() Luces de cabina
() Luces rojas anticolidión	() Luces de aterrizaje/rodaje	() Luces de iluminación del empenaje
() Otras	() Ninguna	
i) Advertencia de evitar otro tránsito emitida por el ATS		
() Sí, basada en radar	() Sí, basada en información visual	() Sí, basada en otra información
() No		
j) Información de tránsito expedida		
() Sí, basada en radar	() Sí, basada en información visual	() Sí, basada en otra información
() No		
k) Sistema anticolidión de a bordo — ACAS		
() No instalado	() Tipo	() Aviso de tránsito emitido
() Aviso de resolución emitido	() Aviso de tránsito o aviso de resolución no emitido	

* Suprima lo que no corresponda

l) Identificación radar <input type="checkbox"/> Ningún radar disponible	<input type="checkbox"/> Identificación radar	<input type="checkbox"/> Ninguna identificación radar
m) Otras aeronaves avistadas <input type="checkbox"/> Sí	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Se avistó la aeronave que no era
n) Se tomaron medidas de prevención <input type="checkbox"/> Sí	<input type="checkbox"/> No	
o) Tipo de plan de vuelo	IFR/VRF/ninguno*	
3. Otras aeronaves		
a) Tipo y distintivo de llamada/matricula (si se conocen)		
b) Si a) se desconoce, describa a continuación		
<input type="checkbox"/> Ala alta	<input type="checkbox"/> Ala media	<input type="checkbox"/> Ala baja
<input type="checkbox"/> Giroavión		
<input type="checkbox"/> 1 motor	<input type="checkbox"/> 2 motores	<input type="checkbox"/> 3 motores
<input type="checkbox"/> 4 motores	<input type="checkbox"/> Más de 4 motores	
Marcas u otros detalles		

c) Aeronaves en ascenso o descenso		
<input type="checkbox"/> Vuelo horizontal	<input type="checkbox"/> En ascenso	<input type="checkbox"/> En descenso
<input type="checkbox"/> Se desconoce		
d) Ángulo de inclinación lateral de las aeronaves		
<input type="checkbox"/> Alas en horizontal	<input type="checkbox"/> Inclinación lateral ligera	<input type="checkbox"/> Inclinación lateral moderada
<input type="checkbox"/> Inclinación lateral pronunciada	<input type="checkbox"/> Invertido	<input type="checkbox"/> Desconocido
e) Dirección de la inclinación lateral de las aeronaves		
<input type="checkbox"/> Izquierda	<input type="checkbox"/> Derecha	<input type="checkbox"/> Desconocida
f) Luces utilizadas		
<input type="checkbox"/> Luces de navegación	<input type="checkbox"/> Luces estroboscópicas	<input type="checkbox"/> Luces de cabina
<input type="checkbox"/> Luces rojas anticollisión	<input type="checkbox"/> Luces de aterrizaje/rodaje	Luces de iluminación del empenaje
<input type="checkbox"/> Otras	<input type="checkbox"/> Ninguna	<input type="checkbox"/> Se desconoce
g) Advertencia de evitar otro tránsito emitida por el ATS		
<input type="checkbox"/> Sí, basada en radar	<input type="checkbox"/> Sí, basada en información visual	<input type="checkbox"/> Sí, basada en otra información
<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Se desconoce	
h) información de tránsito expedida		
<input type="checkbox"/> Sí, basada en radar	<input type="checkbox"/> Sí, basada en información visual	<input type="checkbox"/> Sí, basada en otra información
<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Se desconoce	

* Suprima lo que no corresponda

i) Medidas de prevención adoptadas	() Sí	() No	() Se desconocen
4. Distancia			
a) Distancia horizontal mínima	_____		
b) Distancia vertical mínima	_____		
5. Condiciones meteorológicas del vuelo			
a) IMC/VMC*	_____		
b) Por encima/por debajo* de las nubes/niebla/calima o entre capas*	_____		
c) Distancia vertical desde la nube	_____ m/ft*	por debajo	_____ m/ft* por encima
d) Dentro de nubes/luvia/nieve/aguanieve/niebla/calima*	_____		
e) Volando contra/a espaldas* del sol	_____		
f) Visibilidad de vuelo	_____ m/km*	_____	
6. Cualquier otra información que el piloto al mando considere importante			

D — INFORMACIÓN DIVERSA			
1. Información relativa a la aeronave que notifica			
a) Matrícula de la aeronave	_____		
b) Tipo de aeronave	_____		
c) Explotador	_____		
d) Aeródromo de salida	_____		
e) Aeródromo del primer aterrizaje	_____ destino	_____	
f) Notificada por radio u otros medios a	_____ (nombre de la dependencia ATS) a las UTC		
g) Fecha/hora/lugar donde se ha llenado el formulario	_____		
2. Cargo, dirección y firma de la persona que presente el informe			
a) Cargo	_____		
b) Dirección	_____		
c) Firma	_____		
d) Número de teléfono	_____		
3. Cargo y firma de la persona que recibe el informe			
a) Cargo	_____	b) Firma	_____

* Suprima lo que no corresponda

E — INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA FACILITADA POR LA DEPENDENCIA ATS INTERESADA

1. Recepción del informe

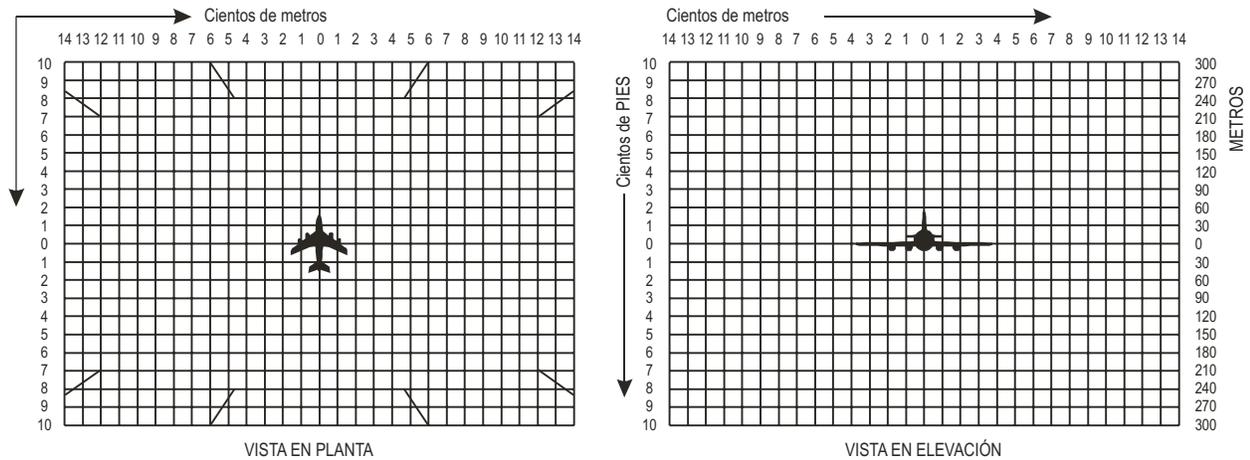
- a) El informe se recibió por AFTN/radio/teléfono/otro medio (especifíquese)* _____
- b) Informe recibido por _____ (nombre de la dependencia ATS)

2. Detalles de las medidas de la ATS

Autorización, incidente observado (en el radar/visualmente, advertencia dada, resultado de la encuesta local, etc.)

DIAGRAMAS DE AIRPROX

Señale en el diagrama el paso de otra aeronave con respecto a su propia aeronave — en el diagrama de la izquierda se indicará la vista en planta (desde arriba) y en el de la derecha la vista en elevación (desde atrás) — suponiendo que USTED se encuentra en el centro del diagrama en cada caso. Indique el primer avistamiento y la distancia de paso.



* Suprima lo que no corresponda

**Instrucciones para completar el formulario de notificación
de incidentes de tránsito aéreo***Concepto*

- A Identificación de aeronave de la aeronave que presenta el informe.
- B Debería presentarse inmediatamente por radio un informe AIRPROX.
- C1 Fecha/hora en UTC y posición en rumbo y distancia con respecto a una ayuda para la navegación o en LAT/LONG.
- C2 Información con respecto a la aeronave que presenta el informe; márchese lo necesario con una tilde.
- C2 c) P. ej. FL 350/1 013 hPa o 2 500 ft/QNH 1 007 hPa o 1 200 ft/QFE 998 hPa.
- C3 Información con respecto a la otra aeronave involucrada.
- C4 Distancia a que pasaron — indíquense las unidades utilizadas.
- C6 Añádanse hojas adicionales si es necesario. Los diagramas pueden usarse para mostrar las posiciones de las aeronaves.
- D1 f) Indíquense el nombre de la dependencia ATS y la fecha/hora en UTC.
- D1 g) Fecha y hora en UTC.
- E2 Inclúyanse detalles de la dependencia ATS, tales como el servicio proporcionado, la frecuencia radiotelefónica, las claves SSR asignadas y el reglaje de altímetro. Utilícese el diagrama para mostrar la posición de las aeronaves y añádanse las hojas adicionales que sean necesarias.

ENR 2. ESPACIO AÉREO DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO

ENR 2.1 FIR, UIR, TMA

Nombre Límites laterales Límites verticales Clase de espacio aéreo	Unidad que proporciona el servicio	Distintivo de llamada Idiomas Área y condiciones de uso Horas de servicio	Frecuencia/propósito	Observaciones
1	2	3	4	5
FIR AMSWELL 5705N 04000W – 5640N 02108W – 4331N 02108W – 4124N 03003W – 4044N 03711W – 4236N 03700W – 4402N 04000W – 4828N 04120W – 5251N 04147W – 5705N 04000W. UNL GND Clase de espacio aéreo fuera de otro espacio aéreo regulado: A — Por encima del FL 195 D — Entre FL 195 y 3 500 FT MSL G — Entre 3 500 FT MSL y GND	ACC Amswell	Control Amswell INGLÉS H24	120,300 MHz 117,900 MHz/MIL ACFT 121,500 MHz/frecuencia de emergencia 4689,5 KHZ ¹⁾ /red EUR 8871,0 KHZ ¹⁾ /red subregional 4675,5 KHZ	VDF POSIBLE ¹⁾ SELCAL POSIBLE
UNL GND Clase de espacio aéreo fuera de otro espacio aéreo regulado: A — Por encima del FL 195 D — Entre FL 195 y 3 500 FT MSL G — Entre 3 500 FT MSL y GND	FIC Amswell	Información Amswell INGLÉS H24	121,100 MHz 116,100 MHz/MIL ACFT 121,500 MHz/frecuencia de emergencia	Alcance: 370 km a 1 500 m 555 km a 13 000 m
UIR: NIL	G/A/G	Radio Amswell INGLÉS Lun-vie: 0800-2000 Fuera de estos periodos: O/R vía ACC	127,00 MHz	
TMA DONLON 530104N 0321719W – 530204N 0320009W – 520816N 0310004W – 515812N 0515021W – 515005N 0322509W – 515005N 0324119W – 522521N 0332117W – 524503N 0331516W – 530204N 0311719W. FL 450 450 M AGL Clase de espacio aéreo: C	APP Donlon	Aproximación Donlon INGLÉS HR: como AD	119,1 MHz/frecuencia principal 117,900 MHz/MIL ACRT 121,500 MHz/frecuencia de emergencia	
TMA NIBORD Un círculo, de 50 NM de radio centrado en NDB Lima (48 50 54N 023 14 12E) FL 450 450 M AGL Clase de espacio aéreo: C	APP Nibord	Aproximación Nibord INGLÉS HR: como AD		

ENR 2.2 OTROS ESPACIOS AÉREOS REGULADOS**Mar Alma Septentrional — responsabilidad del espacio aéreo inferior
(a 3 000 ft MSL y por debajo)****1. Generalidades**

..... (Estado) y (Estado) han convenido, por acuerdo bilateral, en transferir la responsabilidad para proporcionar servicio de tránsito aéreo a todas las aeronaves a 3 000 ft y por debajo en las áreas de las FIR Noverhan y Broxby entre los límites de las FIR y la línea media (la línea de demarcación de las áreas nacionales para la exploración y explotación de recursos naturales del lecho marítimo), a (Estado).

**2. Área involucrada en la transferencia
de responsabilidad ATS**

2.1 El área involucrada se representa en la carta ENR 6-2.

2.2 En esas partes de las FIR Noverhan y Broxby, (Estado) proporcionará ATS a todas las aeronaves a 3 000 ft y por debajo. Los procedimientos y las comunicaciones serán como si el espacio aéreo fuera parte integrante de la FIR Amswell. Esta zona está limitada por arcos de círculos ortodrómicos que unen sucesivamente las siguientes posiciones:

423006N 0260054W 410000N 0200000W
431807N 0170536W 450000N 0210800W
a lo largo de la FIR BDRY a 433030N 0210800W
a lo largo de la FIR BDRY a 423006N 0260054W.

Nota.— Si no existe ningún “otro espacio aéreo regulado”, indíquese “NIL”.

ENR 3. RUTAS ATS

ENR 3.1 RUTAS ATS INFERIORES

Designador de ruta (RNP/RNAV ¹) Nombre de los puntos significativos Coordenadas	Derrota MAG ↓/↑ VOR RDL DIST (COP)	Límites superiores Límites inferiores o Altitud mínima ² Clasificación del espacio aéreo	Límites laterales KM	Dirección de los niveles de crucero		Observaciones Canal de la dependencia de control Dirección de conexión
				Impar	Par	
1	2	3	4	5		6
A4 (RNP 4) ³						Para continuar, véase AIP (especifíquese).
▲ BARIM 423006N 0370006W	074°/254° 69,3 KM	FL 195 900 M AMSL (o) MEA = 1 200 M Clase C	18	↓		Canal del ACC Amswell: 120,300
▲ WOBAN VOR (WOB) 424030N 0361024W	053°/233° 771,6 KM (489/282)					
▲ EKCOMBE VOR (EKO) 470812N 0283830W	064°/244° 446,0 KM					
▲ LIMAD VOR (LMD) 484800N 0231300W	064°/244° 163,2 KM					
▲ VEGAT 492130N 0210800W						
A6 (RNP 4)						Para continuar, véase AIP (especifíquese).
▲ TEMPO (FIR BDRY) 565024N 0295136W	210°/030° 165,9 KM	FL 195 900 M AMSL (o) MEA = 1 200 M Clase C	18	↓		Todos los vuelos entre TEMPO y DONNARD presentarán un plan de vuelo, mantendrán contacto radial bidireccional con el ACC Amswell y notificarán posiciones según las instrucciones para eliminar o reducir la necesidad de interceptación.
△ RAINBY NDB (RNB) 553854N 0310400W	196°/016° 289,4 KM					
▲ DONNARD NDB (DON) 530218N 0320906W	194°/014° 76,5 KM					
▲ BOORSPIJK VOR/DME (BOR) 552206N 0322230W	195°/015° 57,1 KM	FL 195 1 350 M AMSL (o) MEA = 1 700 M Clase C	18	↓		Canal del ACC Amswell: 120,300
▲ ROBINE NDB (ROB) 515900N 0323300W	199°/017° 509,0 KM	MOCA = 4 000 ft Clase C	18	↑		Para continuar, véase AIP (especifíquese).
▲ ROCKBY NDB (ROK) 473500N 0342942W	199°/019° 561,8 KM					
▲ WOBAN VOR (WOB) 424036N 0361024W						

1. RNP = especificación de la performance de navegación requerida; RNAV = especificación de la navegación de área.
2. MEA = altitud mínima en ruta; MOCA = altitud mínima de franqueamiento de obstáculos.
3. RNP 4 representa los requisitos de aeronave y operacionales, incluida una performance lateral de 7,4 KM (4 NM), con vigilancia y alerta de la performance de a bordo que se detallan en el *Manual sobre la performance de navegación requerida* (Doc 9613).

ENR 3.2 RUTAS ATS SUPERIORES

Designador de ruta (RNP/RNAV ¹) Nombre de los punto significativos Coordenadas	Derrota MAG ↓/↑ VOR RDL DIST (COP)	<u>Límites superiores</u> <u>Límites inferiores</u> Clasificación del espacio aéreo	Límites laterales KM	Dirección de los niveles de crucero		Observaciones Canal de la dependencia de control Dirección de conexión
				Impar	Par	
1	2	3	4	5		6
UA4 (RNP 4)²						Para continuar, véase AIP (especifíquese).
▲ BARIM 423006N 0370006W	074°/254° 69,3 KM	FL 450 FL 195 Clase C	18	↓		Canal del ACC Amswell: 120,300
▲ WOBAN VOR (WOB) 424030N 0361024W	053°/233° 771,6 KM (489/282)					
▲ EKCOMBE VOR (EKO) 470812N 0283830W	064°/244° 446,0 KM					
▲ LIMAD VOR (LMD) 484800N 0231300W	064°/244° 163,2 KM					
▲ VEGAT 492130N 0210800W						
					↑	Para continuar, véase AIP (especifíquese).
UA6 (RNP 4)						Para continuar, véase AIP (especifíquese).
▲ TEMPO (FIR BDRY) 565024N 0295136W	210°/030° 165,9 KM	FL 450 FL 195 Clase C	18	↓		Todos los vuelos entre TEMPO y DONNARD presentarán un plan de vuelo, mantendrán contacto radial bidireccional con el ACC Amswell y notificarán posiciones según las instrucciones para eliminar o reducir la necesidad de interceptación.
△ RAINBY NDB (RNB) 553854N 0310400W	196°/016° 289,4 KM					
▲ DONNARD NDB (DON) 530218N 0320906W	194°/014° 76,5 KM					
▲ BOORSPLJK VOR/DME (BOR) 552206N 0322230W	195°/015° 57,1 KM					
▲ ROBINE NDB (ROB) 515900N 0323300W	199°/017° 509,0 KM					
▲ ROCKBY NDB (ROK) 473500N 0342942W	199°/019° 561,8 KM					
▲ WOBAN VOR (WOB) 424036N 0361024W						
					↑	Para continuar, véase AIP (especifíquese).
<p>1. RNP = performance de navegación requerida; RNAV = especificación de la navegación de área.</p> <p>2. RNP 4 representa los requisitos de aeronave y operacionales, incluida una performance lateral de 7,4 KM (4 NM), con vigilancia y alerta de la performance de a bordo que se detallan en el <i>Manual sobre la performance de navegación requerida</i> (Doc 9613).</p>						

ENR 3.3 RUTAS DE NAVEGACIÓN DE ÁREA (RNAV)

Designador de ruta (RNP/RNAV ¹) Nombre de los puntos significativos Coordenadas	Punto de recorrido IDENT de VOR/DME BRG y DIST ELEV antena DME	Distancia ortodrómica (NM)	Limite superior / Limite inferior Clasificación del espacio aéreo	Dirección de los niveles de crucero		Observaciones Canal de la dependencia de control Dirección de conexión
				Impar	Par	
1	2	3	4	5		6
UL 123 (RNP 4) ² ▲ FIR BDRY (SANOK) 412448N 0300306W ▲ ULENI 442348N 0332942W △ ABOLA 454236N 0351012W ▲ FIR BDRY (ILURU) 500112N 0413648W	NIL	434,3	FL 460 FL 245		↓	Para continuar, véase AIP (especifíquese). Canal del ACC Amswell: 120,300
	WOB 050° 286,3 NM 150 M	195,6				
	WOB 15° 336,7 NM 150 M					
	NIL				↑	
						Para continuar, véase AIP (especifíquese).
1. RNP = performance de navegación requerida; RNAV = especificación de la navegación de área. 2. RNP 4 representa los requisitos de aeronave y operacionales, incluida una performance lateral de 7,4 KM (4 NM), con vigilancia y alerta de la performance de a bordo que se detallan en el <i>Manual sobre la performance de navegación requerida</i> (Doc 9613).						

ENR 3.4 RUTAS DE HELICÓPTEROS

<i>Designador de ruta (RNP/RNAV¹) Nombre de los puntos significativos Coordenadas</i>	<i>Derrota MAG VOR RDL DIST (COP)</i>	<i>Limite superior Limite inferior Clasificación del espacio aéreo</i>	<i>Altitud mínima de vuelo</i>	<i>Observaciones Canal de la dependencia de control</i>
1	2	3	4	5
HK 123 (RNP 4)²				
△ RICHMAAST/Richmaast Heliport 555006N 0263412E	021°/201° 9,8 NM			
▲ Richmaast NDB RIC 555918N 0262830W				
	016°/195° 41,2 NM	<u>FL 85</u> GND Clase C	300 M MSL	Canal del ACC Amswell: 121,100
▲ OLNEV 563921N 0261133W				
	259°/077° 57,8 NM			
▲ BONDA 562524N 0275242W				
△ RICHMAAST/Richmaast Heliport 555006N 0263412E	130°/311° 56,4 NM			
<p>1. RNP = performance de navegación requerida; RNAV = especificación de la navegación de área. 2. RNP 4 representa los requisitos de aeronave y operacionales, incluida una performance lateral de 7,4 KM (4 NM), con vigilancia y alerta de la performance de a bordo que se detallan en el <i>Manual sobre la performance de navegación requerida</i> (Doc 9613).</p>				

ENR 3.5 OTRAS RUTAS

Designador de ruta (RNP/RNAV ¹) Nombre de los puntos significativos Coordenadas	Punto de recorrido IDENT de VOR/DME BRG y DIST ELEV antena DME	Distancia ortodrómica NM	Límite superior Límite inferior Clasificación del espacio aéreo	Dirección de los niveles de crucero		Observaciones Canal de la dependencia de control
				Impar	Par	
1	2	3	4	5		6
<p><i>Nota. — Para usarse en otras rutas, según corresponda. Si no se cuenta con otras rutas, insértese "NIL".</i></p>						
<p>1. RNP = performance de navegación requerida; RNAV = .especificación de la navegación de área.</p>						

ENR 3.6 ESPERA EN RUTA

<i>HLDG ID/FIX/WPT</i> <i>Coordenadas</i>	<i>TR INBD</i> <i>(° MAG)</i>	<i>Dirección de PTN</i>	<i>IAS MAX</i> <i>(KT)</i>	<i>MNM-MAX</i> <i>LVL HLDG</i> <i>FL/FT (MSL)</i>	<i>HORA</i> <i>(MIN) o DIST</i> <i>OUBD</i>	<i>Dependencia</i> <i>de control</i> <i>y frecuencia</i>
1	2	3	4	5	6	7
BOORSPIJK/BOR VOR/DME Boorspijk 522206N 0322230W	090 090 090 090	Derecha Derecha Derecha Derecha	230 240 265 0,83 Mach	3 500 FT-FL 140 FL 150-FL 200 FL 210 FL 340 FL 350 FL 460	1 1½ 1½ 1½	ACC Amswell 120,300 MHZ
JUSTINE/JUS VOR Justine 511648N 0310930W	329	Izquierda	230	3 500 FT-FL 140	1	ACC Amswell 120,300 MHZ
WOODBANK/WOB VOR/DME Woodbank 424324N 0361148W	015 015 015 015	Derecha Derecha Derecha Derecha	230 240 265 0,83 Mach	3 500 FT-FL 140 FL 150-FL 200 FL 210-FL 340 FL 350-FL 460	1 1½ 1½ 1½	APP Woodbank ACC Amswell 120,300 MHZ
EKCOMBE/EKO VOR Ekcombe 470854N 0284000W	340 340 340 340	Derecha Derecha Derecha Derecha	230 240 265 0,83 Mach	3 500 FT-FL 140 FL 150-FL 200 FL 210-FL 340 FL 350-FL 460	1 1½ 1½ 1½	ACC Amswell 120,300 MHZ
WIJKARD/WIK NDB Wijkard 513200N 0274006W	287 287 287 287	Derecha Derecha Derecha Derecha	230 240 265 0,83 Mach	3 500 FT-FL 140 FL 150-FL 200 FL 210-FL 340 FL 350-FL 460	1 1½ 1½ 1½	FIC Amswell 121,100 MHZ

Las esperas en ruta sólo pueden utilizarse cuando se indique como LÍMITE DE AUTORIZACIÓN o después de obtener autorización del ATC.

ENR 4. RADIOAYUDAS Y SISTEMAS DE NAVEGACIÓN**ENR 4.1 RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN — EN RUTA**

<i>Nombre de la estación (VAR) (VOR: Declinación)</i>	<i>ID</i>	<i>Frecuencia (CH)</i>	<i>Horas de funcionamiento</i>	<i>Coordenadas</i>	<i>ELEV antena DME</i>	<i>Observaciones</i>
1	2	3	4	5	6	7
VOR/DME BOORSPIJK (7°W)	BOR	115,500 MHZ (CH 102X)	H24	522206N 0322230W	30 M	Cobertura 350 KM
VOR/DME DONLON (7°W)	DON	116,400 MHZ (CH 111X)	H24	522636N 0320003W	60 M	Cobertura 250 KM
NDB EKCOMBE (7°W)	EKO	334 KHZ	H24	470812N 0283830E	—	Cobertura 45 KM

ENR 4.2 SISTEMAS ESPECIALES DE NAVEGACIÓN

<i>Nombre de la estación (ID) o cadena</i>	<i>Tipo de SVC</i>	<i>Frecuencia</i>	<i>Horas de funcionamiento</i>	<i>Coodenadas STN TRANS</i>	<i>Observaciones</i>
1	2	3	4	5	6
DECCA					
CADENA MANGERN					
Fedlmad	Principal	85,720 KHZ	H24	522630N 0234245W	Cobertura: APRX 500 KM de día, 300 KM de noche
Kyllstad	Satélite roja	114,2928 KHZ	H24*	512155N 0213204W	* Supervisor de noche con equipo automático únicamente.
Venze	Satélite verde	128,5794 KHZ	H24*	541708N 0241610W	
Lauterber	Satélite púrpura	71,433 KHZ	H24*	511925N 0255921W	
LORAN					
CADENA OCEAN NW					
Dalfrederiks (Sakna) Landgreen/IL 4	LORAN Principal	1 950 KHZ0	H24	595805N 0293714W	
Lebatt/IL 4	LORAN Satélite	1 950 KHZ0	H24	521453N 0403621W	
Vistabona/IL 3	LORAN Principal	1 950 KHZ0	H24	484146N 0380518W	
Lebatt/IL 3	LORAN Satélite	1 950 KHZ0	H24	521453N 0403621W	
CONSOL					
UGO/LG	Líneas de posición CONSOL	2 850 kHz Ciclo de transmisión 5,0" LG 2,5" Corte 30,0" Puntos/rayas 2,5" Corte 17,5" No direccional 2,5" Corte Total 60,0" segundos	H24	431500N 0362900W Mástil central	Distancia y marcación geográfica de mástil central a mástil N-2 500 M-355°30' a mástil S-2 600 M-184°30'

ENR 4.3 SISTEMA MUNDIAL DE NAVEGACIÓN POR SATÉLITE (GNSS)

<i>Nombre del elemento GNSS</i>	<i>Frecuencia</i>	<i>Coordenadas Área de servicio nominal Área de cobertura</i>	<i>Observaciones</i>
1	2	3	4
GPS	1 575,42 MHz	A escala estatal	En ruta, procedimientos en terminal y aproximaciones que no son de precisión (NPA). No se ha publicado un NOTAM del GPS.
WAAS	1 575,42 MHz	A escala estatal hasta aproximadamente N600	Sujeto a que se disponga de, por lo menos, un satélite WASS.

ENR 4.4 DESIGNADORES O NOMBRES EN CLAVE PARA PUNTOS SIGNIFICATIVOS

<i>Designador en clave</i>	<i>Coordenadas</i>	<i>Ruta ATS u otra ruta</i>	<i>Designador en clave</i>	<i>Coordenadas</i>	<i>Ruta ATS u otra ruta</i>
1	2	3	1	2	3
ABOLA	454236N 0351012W	UL 123	ODMUS	492130N 0200900W	UA 345
ATLIM	544306N 0470000W	G 456	SANOK	412448N 0300306W	UL 123
BARIM	423006N 0370006W	A4/UA4	TEMPO	565024N 0295136W	A6/UA6
EBOTO	423006N 0260054W	A 876	UKORO	405524N 0364848W	A 123
ILURU	500112N 0413648W	UL 123	VEGAT	492130N 0210800W	A4/UA4

ENR 4.5 LUCES AERONÁUTICAS DE SUPERFICIE — EN RUTA

<i>Nombre IDENT (coordenadas)</i>	<i>Tipo e intensidad (1 000 candelas)</i>	<i>Características</i>	<i>Horas de funcionamiento</i>	<i>Observaciones</i>
1	2	3	4	5
Atura 552200N 0335900W	Marítima W 500	GP FLG (3) W EV 10 SEC	HN	
Ceta 431200N 0332200W	Marítima G 150	GP FLG (3) G EV 12 SEC	HN	
Rock Islands 571900N 0262500W	Marítima W 500	GP FLG (4) W EV 30 SEC	HN	
SIBY 475300N 0285400W	AWY BCN W 1 600/R 240	GP FLG (2) W/R EV 10 SEC	HN	

ENR 5. ALERTAS PARA LA NAVEGACIÓN**ENR 5.1 ZONAS PROHIBIDAS, RESTRINGIDAS Y PELIGROSAS**

<i>Identificación, nombre y límites laterales</i>	<i>Límite superior Límite inferior</i>	<i>Observaciones (hora de actividad, tipo de restricción, naturaleza del riesgo, riesgo de interceptación)</i>
1	2	3
ZONAS PROHIBIDAS		
EAP2 Vaardnor Un círculo de 15 NM de radio centrado en 522200N 0220600W	<u>UNL</u> GND	Planta de energía nuclear.
ZONAS RESTRINGIDAS		
EARI Bravo Sector de arco de 25 NM de radio centrado en 551400N 0361000W, de 270° GEO en dirección de las agujas del reloj a 137° GEO.	<u>1 525 M</u> GND	Fuego de cañón.
EAR3 Burgenvalk 502800N 0382800W – 502600N 0340000W – 484800N 0340000W – 490000N 0382800W hasta el punto de origen.	<u>FL 360</u> FL 230	Disparos aire-aire. Penetración posible después de obtener permiso previo de TWR Wichnor.
EAR5 Winswuk 472000N 0394000W – 434000N 0363000W – 430000N 0380000W – a lo largo del límite de la FIR/el Estado hasta 470000N 0410000W – hasta el punto de origen.	<u>FL 360</u> GND	Riesgo de interceptación en caso de penetración involuntaria. Volar dentro de la zona exclusivamente después de haber obtenido permiso especial del ACC.
ZONAS PELIGROSAS		
EAD4 Horsham Un círculo de 20 KM de radio centrado en 453006N 0290025W.	<u>FL 360</u> GND	Ejercicios de bombardeo. Activo: LUN-VIE 0700-1700 (0600-1600).
EAD6 Donlon Un círculo de 8 KM de radio centrado en 522300N 0311300W.	<u>FL 360</u> GND	Disparos aire-aire. Activo: LUN-VIE 0700-1600 (0600-1500).

ENR 5.2 ZONAS DE MANIOBRAS E INSTRUCCIÓN MILITARES

Nombre Límites laterales	Límites superior/inferior y sistemas/medios de activación del anuncio INFO para vuelos civiles	Observaciones Hora de ACT Riesgo de interceptación (ADIZ)
1	2	3
ZONAS DE INSTRUCCIÓN		
NORDESTE I	<u>FL 450</u> 700 M GND	ACT: LUN-JUE 0700-1600 VIE 0700-1500
534052N 0291042W — 534052N 0250532W — 522056N 0250532W — 522056N 0291042W — 534052N 0291042W	No siempre se cumple con el reglamento del aire. El ACC Amswell separa los FLT controlados de los vuelos de instrucción. Los vuelos no controlados deben llamar a información Amswell en 121,100 MHZ para obtener información sobre ACT.	
NORDESTE II		
534052N 0250532W — 534052N 0210805W — 523315N 0210805W — 522056N 0250532W — 534052N 0250532W		
SUDESTE III		
464447N 0264521W — 464447N 0210805W — 461233N 0210805W — 452942N 0264521W — 464447N 0264521W		
ZONAS DE MANIOBRAS		
BLUE ANGEL SUR	Se proporciona mediante NOTAM información sobre la activación incluyendo límites superior e inferior y la autoridad para comunicarse.	Ejercicios SAR/operaciones SAR en VMC solamente
En la FIR Amswell y la FIR/CTA Broxby y en el mar de Alma septentrional entre 15°W y 30°W y 40°N y 45°N	Las ACFT que no participen en las maniobras deberían evitar la zona.	Fechas y horas publicadas por NOTAM con 10 días de anticipación.
BLUE ANGEL NORTE		
En la FIR Amswell y la FIR Denham en el mar Caybis al norte de 56°N y hasta 60°N	Si no puede evitarse la zona, puede obtenerse INFO detallada sobre actividades presentes del ACC Amswell o del FIC Denham.	
ZONA DE IDENTIFICACIÓN DE DEFENSA AÉREA (ADIZ)		
ADIZ SUR	<u>UNL</u> SFC	H24
4331N 02108W — 4124N 03003W — 4044N 03711W — 4220N 03700W — a lo largo de la costa hasta — 4505N 02115W — 4331N 02108W	Proporcionar identificación 10 MIN antes de ingresar.	Las ACFT no identificadas serán interceptadas.

ENR 5.3 OTRAS ACTIVIDADES DE ÍNDOLE PELIGROSA Y OTROS RIESGOS POTENCIALES**ENR 5.3.1 Otras actividades de índole peligrosa**

<i>Límites laterales coordenadas</i>	<i>Límites verticales</i>	<i>Medidas aconsejadas</i>	<i>Autoridad responsable de la INFO</i>	<i>Observaciones Hora de ACT</i>
1	2	3	4	5
ZONA DE TRÁNSITO DE HELICÓPTEROS CAYBIS				
581000N 0400000W — 581000N 0370000W — 564000N 0374500W — 564000N 0401000W — 581000N 0400000W	<u>3 000 M</u> SFC	Evitar los vuelos por debajo de 3 000 M	Estación de radio “Plataforma Charlie” FREC 123,45 MHZ.	Solicitar INFO TFC a la estación de radio “Plataforma Charlie” 0400–2300 UTC.
CAMPO ALPHA Círculo de 15 NM de radio centrado en 574000N 0384000W	<u>700 M</u> SFC	Llamaradas intensas. Grandes cantidades de mezclas de gas explosivo en la atmósfera.	Estación de radio “Plataforma Charlie” FREC 123,45 MHZ.	Solicitar INFO sobre las actividades de la estación “Plataforma Charlie” H24.
CAMPO BRAVO Círculo de 15 NM de radio centrado en 574000N 0382000W				
CAMPO CHARLIE Círculo de 15 NM de radio centrado en 570000N 0383000W		Evitar la zona por debajo de 700 M.		

ENR 5.3.2 Otros riesgos potenciales

<i>Límites laterales coordenadas</i>	<i>Límites verticales</i>	<i>Medidas aconsejadas</i>	<i>Autoridad responsable de la INFO</i>	<i>Observaciones</i>
1	2	3	4	5
DONLON 522318N 0315658W	Hasta 31 00 M MSL	Observaciones de radiosonda/ radioobservaciones del viento en altura MAX LEN 30 M MAX WT 2,3 KG MAX ROC 1 400 FT/MIN	Oficina meteorológica 101 West Avenue Donlon 4 Tel: 0123 695 3333	Día 0500–0545 1030–1100 1700–1745 2230–2300 EET 80 MIN Sujeto a auto- rización del ATC
VOLCÁN TAMALS 502530N 0301525W	En erupciones, riesgo de ceniza volcánica hasta 10 000 M	Evitar los vuelos por debajo de 11 000 M	Agencia vulcanológica estatal 123 East Avenue Donlon 6 Tel: 0123 865 2266	Última erupción del TAMALS: agosto de 2000. Este volcán se considera activo.

ENR 5.4 OBSTÁCULOS PARA LA NAVEGACIÓN AÉREA — ÁREA 1
(Altura de 100 m AGL o mayor)

<i>ID OSBT o designación</i>	<i>Tipo de obstáculo (OBST)</i>	<i>Posición OBST</i>	<i>ELEV/HGT (M)</i>	<i>LGT OBST Tipo/color</i>	<i>Observaciones</i>
1	2	3	4	5	6
Justine	Mástil	510136N 0311932W	277/163	OBST/R	Se dispone de conjuntos de datos sobre los obstáculos (véase GEN 3.1.6)
Rainby	Chimenea	553208N 0310225W	178/136	OBST/R	
Kipol	Mástil de antena	462021N 0250000W	505/454	Luz de riesgo/ FLG W	
Woodbank	Torre de puente	425015N 0364952W	170/110	Iluminada (con reflectores)	

ENR 5.5 ACTIVIDADES AÉREAS DEPORTIVAS Y DE RECREO

<i>Designación y límites laterales</i>	<i>Límites verticales</i>	<i>Núm. de teléfono explotador/usuario</i>	<i>Observaciones y hora de ACT</i>
1	2	3	4
ZONAS DE PLANEADORES			
Zona G1 550000N 0242700W — 545100N 0233600W — 542100N 0221800W — 540800N 0235000W hasta el punto de origen	<u>FL 80*</u> 3 500 FT MSL	Club de vuelo Tomar TEL. 062 535 7373	* El área no se asignará para altitudes por encima de la base de nubes (base de nubes CU). Diariamente SR-SS.
Zona G2 505300N 0230400W — 505300N 0210502W — 502100N 0210400W — 501300N 0220000W hasta el punto de origen	<u>FL 70*</u> 3 000 FT MSL	Club de vuelo Windbord TEL. 064 795 4231	
Zona G3 482700N 0263600W — 481800N 0251300W — 474700N 0245500W — 475100N 0262700W hasta el punto de origen	<u>FL 60*</u> 2 500 FT MSL	Club de vuelo Nistock TEL. 036 481 3113	
Zona G4 452600N 0340000W — 452100N 0322700W — 444500N 0321800W — 444000N 0330400W hasta el punto de origen	<u>FL 70*</u> 2 500 FT MSL	Club de vuelo Uleni TEL. 029 496 4695	La asignación del área sólo puede tener lugar después de las 1100 (1000).
ZONAS DE ALAS DELTA			
Tomar Círculo de 10 NM de radio, centrado en 541008N 0234503W	<u>1 000 M</u> GND	Club de vuelo Tomar TEL. 062 535 7373	SÁB y DOM: SR-SS
Uleni Círculo de 15 NM de radio, centrado en 452115N 0322503W	<u>1 000 M</u> GND	Aeroclub Uleni TEL. 029 496 4695	SÁB y DOM: SR-SS
ZONAS DE SALTO EN PARACAÍDAS			
Donburg Círculo de 2 NM de radio, centrado en 515202N 0340015W	<u>2 000 M</u> GND	Aeroclub Donburg TEL. 053 130 2546	SÁB: 0600-SS DOM: 0900-1600

Nota.— Otras actividades que pueden enumerarse bajo este título son el vuelo microliviano, el lanzamiento de globos tripulados, los cometas a gran altura, etc.

ENR 5.6 VUELOS MIGRATORIOS DE AVES Y ZONAS CON FAUNA SENSIBLE**1. Migración de aves**

1.1 La migración de aves se produce durante todo el año, pero culmina en los períodos de fines de marzo a mediados de mayo (migración de primavera boreal) y de principios de septiembre a mediados de noviembre (migración de otoño boreal). Las densidades de aves se miden por radar y se usa la escala siguiente de 0 a 8:

0 = No se observaron aves

8 = Muy elevada densidad de aves.

1.2 Migración de primavera

La migración de primavera culmina en el período de fines de marzo a mediados de mayo, y las cantidades más intensas para la mayoría de las especies se producen en abril, con densidades muy frecuentemente superiores a 5. Los factores más importantes que inducen una intensa migración son el aumento de temperatura, los vientos leves y los vientos meridionales.

Patrones y altitudes de la migración

Durante la migración nocturna se produce generalmente un frente amplio que cubre todo el país y sus aguas circundantes, con una dirección general de N a NE. Durante el día las migraciones tienden a concentrarse a lo largo de las costas. Por lo general, la migración nocturna es más elevada que la diurna. Durante la noche, la altitud media es de APRX 1 000-1 500 m; durante el día, APRX 300-1 000 m.

1.3 Migración de otoño

La migración de otoño culmina en el período de principios de septiembre a mediados de noviembre, y las cantidades más intensas para la mayoría de las especies se producen en octubre con densidades generalmente por encima de 5. El factor más importante que induce una intensa migración es el descenso de la temperatura. Las elevadas densidades también se correlacionan con los vientos de N a NE, vientos leves, poca cobertura de nubes y elevada presión.

Patrones y altitudes de la migración

Durante la migración nocturna hay un frente amplio que cubre todo el país y sus aguas circundantes en dirección general hacia el sur. Durante el día, la migración tiende a concentrarse en la parte central de (especifíquese) y a lo largo de las costas. Generalmente, la migración nocturna es más elevada que la diurna. Durante la noche, la altitud media es de APRX 1 000-1 500 m; durante el día, APRX 300-1 000 m.

1.4 Cantidad de aves

Por lo menos 100 millones de aves pasan sobre (especifíquese) y sus aguas circundantes durante el otoño. Dominan los pájaros más pequeños, y varias especies se presentan en grandes densidades que son muy peligrosas para las aeronaves, p. ej.: estorninos, zorzales y pinzones. También son peligrosos y muy numerosos los cuervos, patos, gaviotas, zancudas, palomas y aves de presa (de decenas de miles a varios millones).

1.5 Información sobre las densidades

En los días de semana, LUN-VIE a las 0700, 0930 y 1130 UTC, el servicio de información de vuelo emitirá información si la densidad de aves es de 5 o más. Esa información estará disponible en la oficina de notificación en Donlon y contendrá lo siguiente:

- a) advertencia de riesgo de aves
- b) estación emisora
- c) DTG
- d) GEOREF cuadrados e intensidad
- e) altura de banda (AGL)
- f) validez.

1.6 Precaución

Cuando se notifica una intensidad de 5 o más, se recomienda que las aeronaves vuelen a alturas superiores a 1 000 m AGL de día y por encima de los 1 500 m AGL de noche.

1.7 Notificación de choques con aves*Generalidades*

Para lograr estadísticas más amplias sobre choques con aves, la Administración de Aviación Civil recoge información al respecto. Por lo tanto, se solicita a todos los pilotos que vuelen dentro de la FIR Amswell que notifiquen a la Administración de Aviación Civil todos los casos de choques con aves o de incidentes en los que ha habido riesgo de choques con aves.

Notificación

Para facilitar la notificación, se ha preparado un formulario de notificación de choques con aves que puede obtenerse en las oficinas de aeropuerto en los aeródromos públicos o en la Administración de Aviación Civil. En relación con los incidentes en un aeródromo o en sus proximidades, se solicita que los pilotos recojan el ave o la mayor cantidad de restos posibles y los envíen a:

Dr. Phil H. Lind
Instituto de Biología del Ecosistema
University Park
Donlon.

Debería añadirse asimismo toda información sobre las circunstancias en que se produjo el incidente. La carta de la página ENR 6-8 muestra las principales rutas de migración

de aves, indicando los períodos de migración y las alturas por encima del nivel del suelo.

La carta índice en la página ENR 6-9 muestra la concentración de aves en el período ENE-ABR.

2. Áreas con fauna sensible

2.1 Muchas especies de aves, así como de mamíferos, son sensibles al ruido de las aeronaves y puede ser crítico sobrevolar sus sitios de cría y descanso. De conformidad con el Reglamento de aviación civil de (especifíquese), se evitará sobrevolar dichas áreas a alturas inferiores a 1 000 ft (300 m).

2.2 Las áreas se muestran en las cartas ENR 6-9 a ENR 6-..... (especifíquese) y en la Carta aeronáutica — OACI 1:500 000 (especifíquese el nombre de la carta).

ENR 6. CARTAS DE NAVEGACIÓN EN RUTA

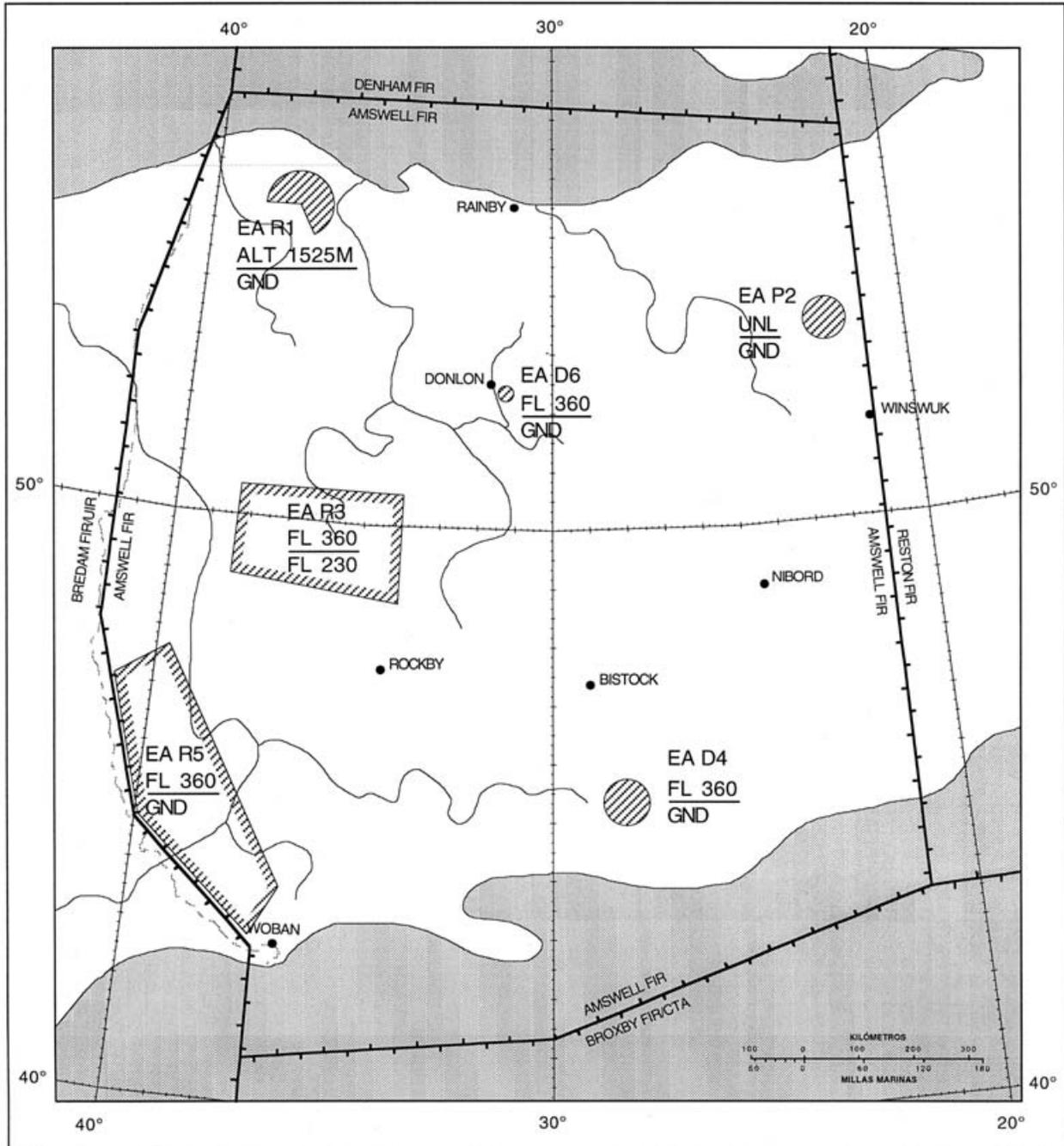
(incluso cartas índice)

EN PREPARACIÓN

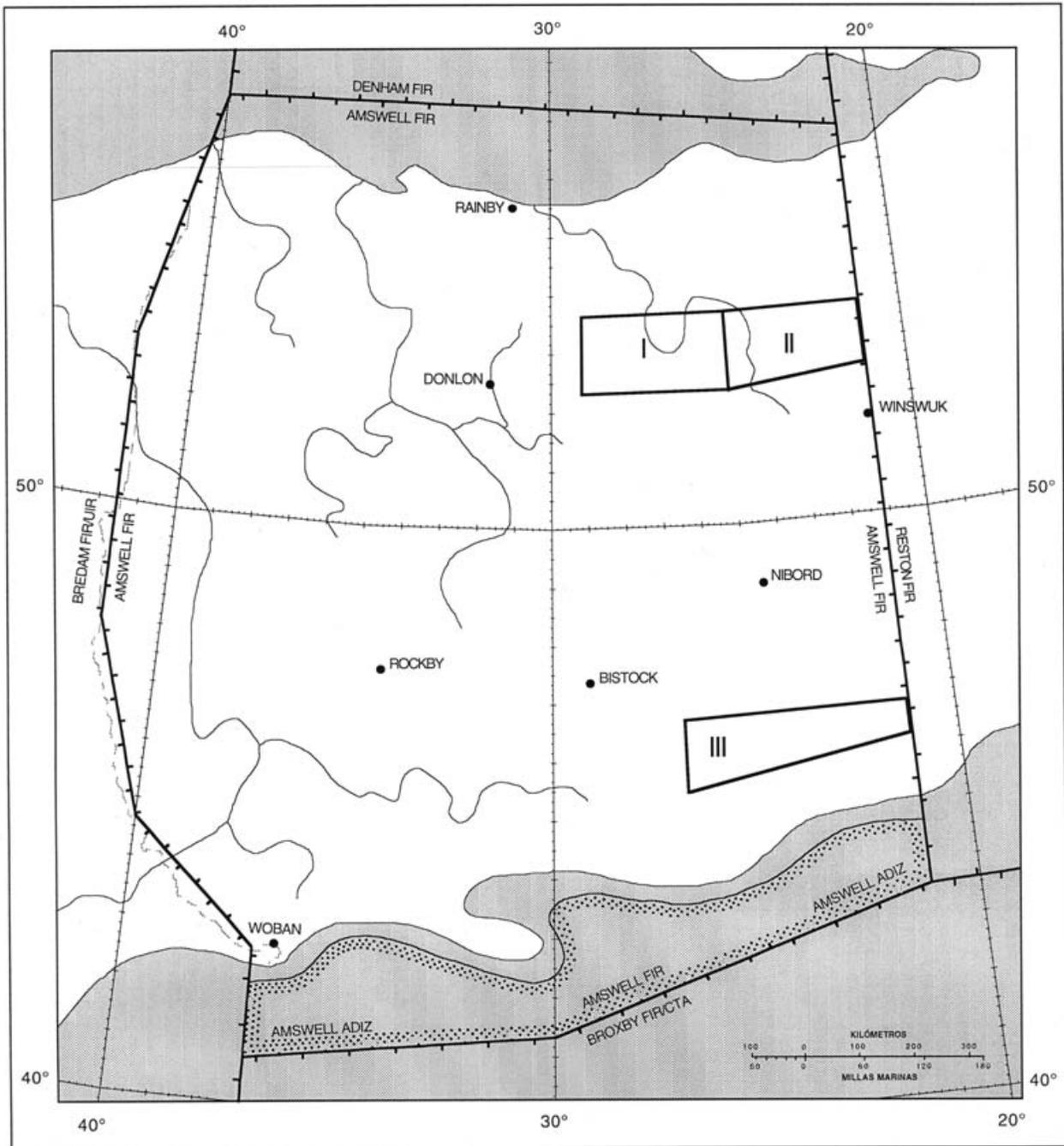
ESPACIO AÉREO DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO — CARTA ÍNDICE

EN PREPARACIÓN

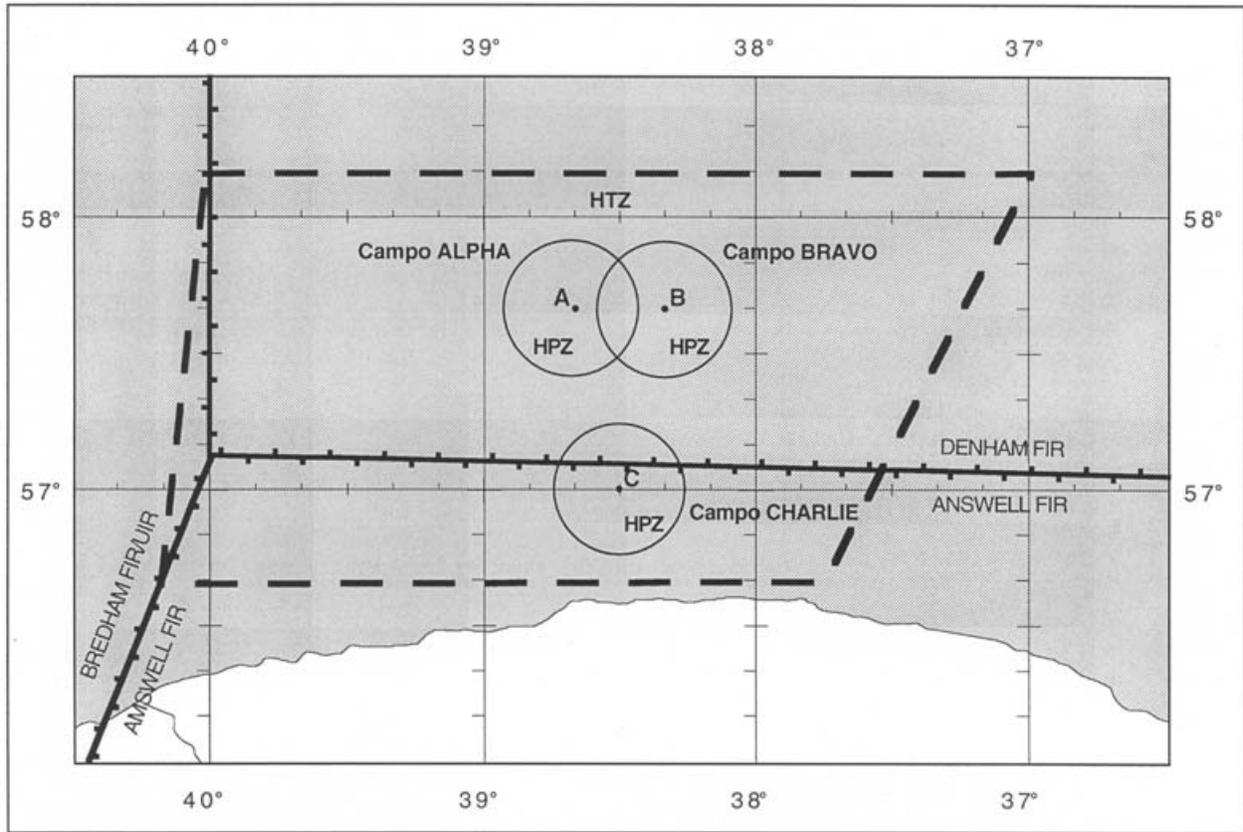
ZONAS PROHIBIDAS, RESTRINGIDAS Y PELIGROSAS — CARTA ÍNDICE



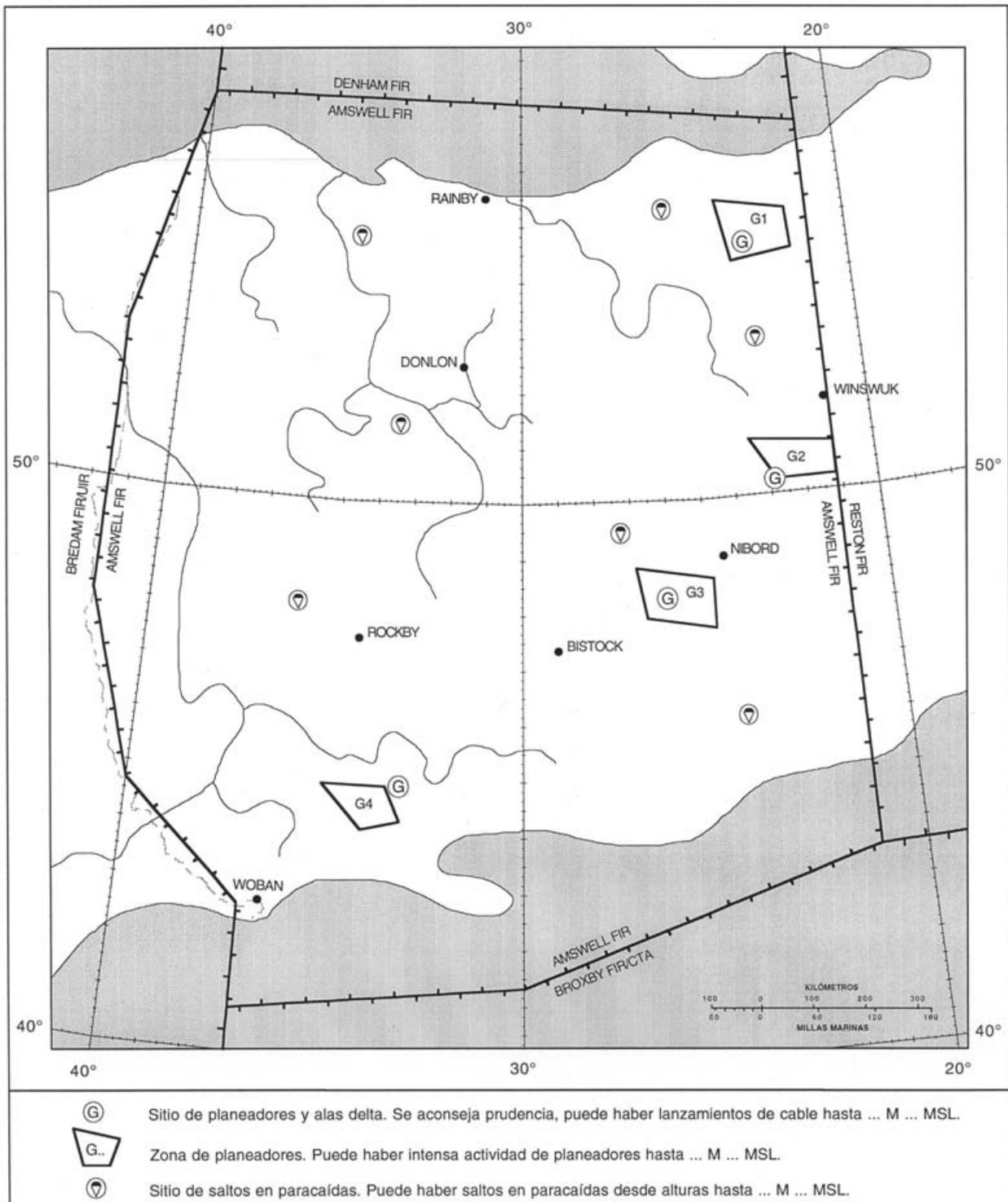
ZONAS DE INSTRUCCIÓN MILITAR — CARTA ÍNDICE



OTRAS ACTIVIDADES DE ÍNDOLE PELIGROSA — CARTA ÍNDICE



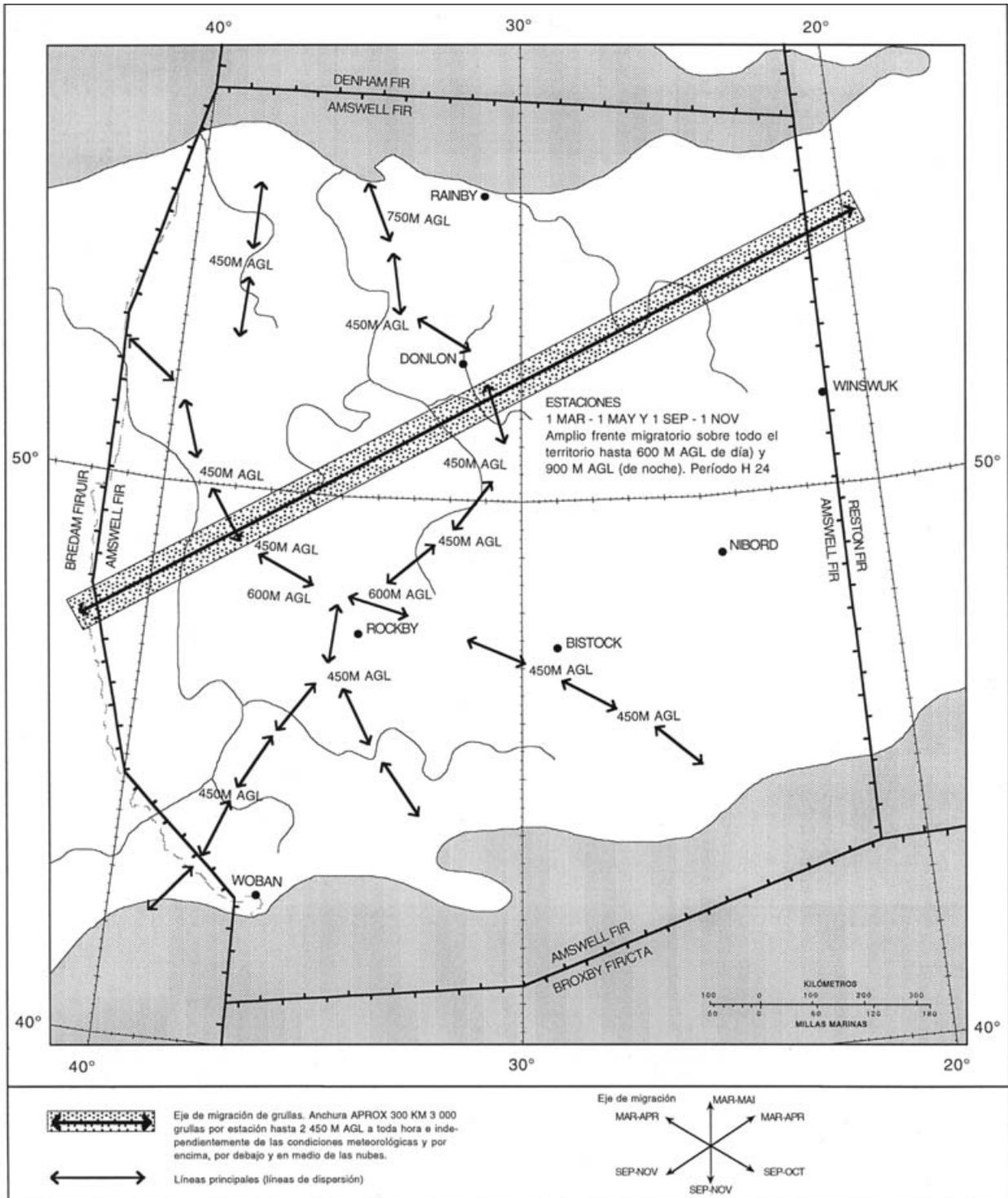
ACTIVIDADES AÉREAS DEPORTIVAS Y DE RECREO — CARTA ÍNDICE



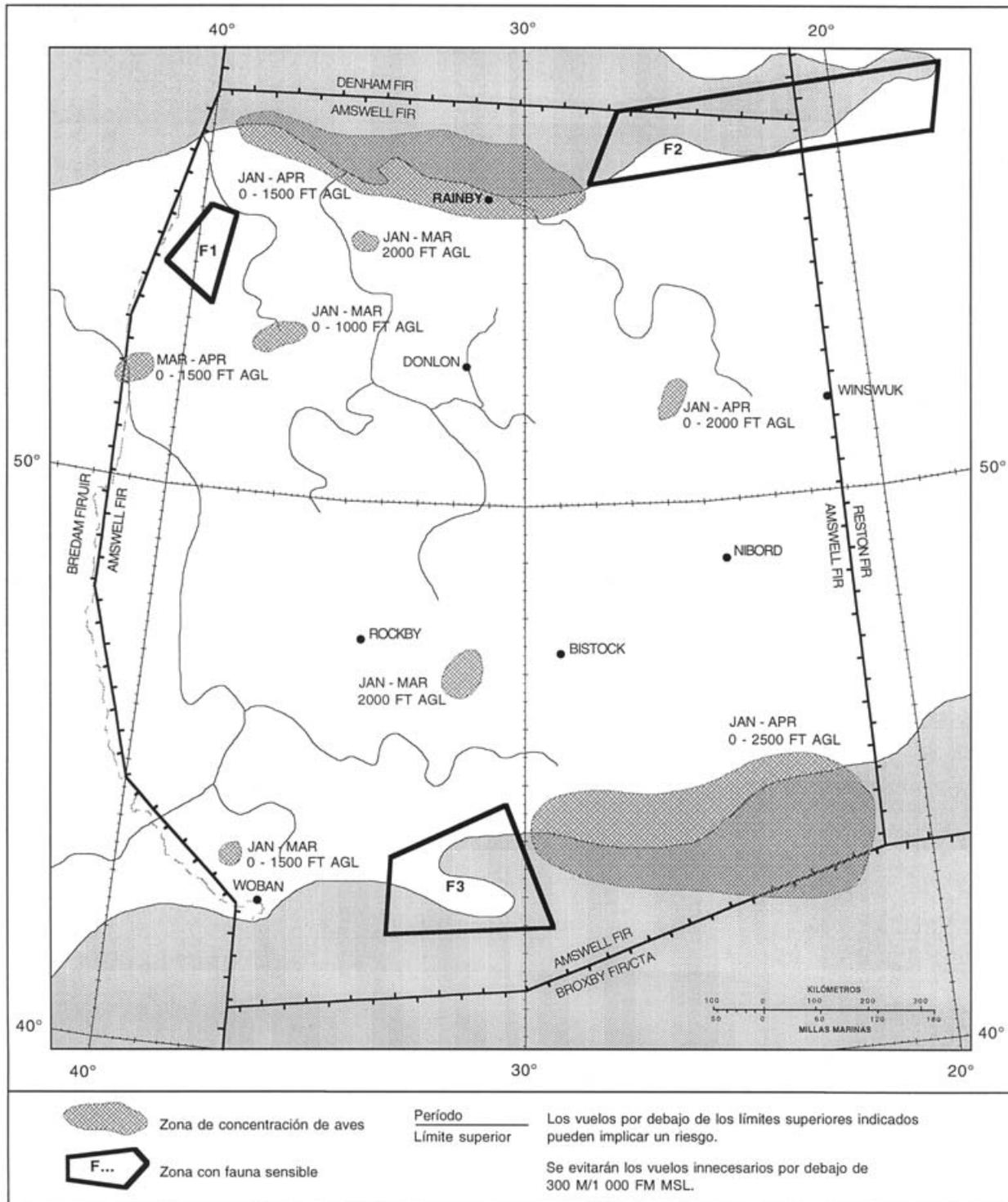
INSTALACIONES DE RADIO — CARTA ÍNDICE

EN PREPARACIÓN

RUTAS DE MIGRACIÓN DE AVES — CARTA ÍNDICE



CONCENTRACIONES DE AVES Y ZONAS CON FAUNA SENSIBLE (ENE-ABR) — CARTA ÍNDICE



AIP

PUBLICACIÓN DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA

(Nombre del Estado)

PARTE 3
AERÓDROMOS (AD)

VOLUMEN NÚM.

(Si hay más de un volumen)

PARTE 3 — AERÓDROMOS (AD)**AD 0.**

- AD 0.1** PREFACIO — No se aplica
AD 0.2 REGISTRO DE ENMIENDAS DE LA AIP — No se aplica
AD 0.3 REGISTRO DE SUPLEMENTOS DE LA AIP — No se aplica
AD 0.4 LISTA DE VERIFICACIÓN DE PÁGINAS DE LA AIP — No se aplica
AD 0.5 LISTA DE ENMIENDAS INCORPORADAS A MANO A LA AIP — No se aplica

AD 0.6 ÍNDICE DE LA PARTE 3

	<i>Página</i>
AD 1. AERÓDROMOS/HELIPUERTOS — INTRODUCCIÓN	AD 1.1-1
AD 1.1 Disponibilidad de aeródromos/helipuertos	AD 1.1-1
AD 1.1.1 Condiciones generales en las cuales están disponibles para su utilización los aeródromos/helipuertos e instalaciones conexas	AD 1.1-1
AD 1.1.2 Documentos aplicables de la OACI	AD 1.1-2
AD 1.1.3 Uso civil de bases aéreas militares	AD 1.1-2
AD 1.1.4 Operaciones de CAT II/III en los aeródromos	AD 1.1-3
AD 1.1.5 Dispositivo de medición del rozamiento utilizado y nivel de rozamiento por debajo del cual se declara que la pista está resbaladiza cuando esté mojada	AD 1.1-4
AD 1.1.6 Otra información	AD 1.1-4
AD 1.2 Servicios de salvamento y de extinción de incendios y plan para la nieve	AD 1.2-1
AD 1.2.1 Servicios de salvamento y de extinción de incendios	AD 1.2-1
AD 1.2.2 Plan para la nieve	AD 1.2-1
AD 1.3 Índice de aeródromos y helipuertos	AD 1.3-1
AD 1.4 Agrupación de aeródromos/helipuertos	AD 1.4-1
AD 1.5 Situación de la certificación de aeródromos	AD 1.5.1
 AD 2. AERÓDROMOS	
EADD AD 2.1 Indicador de lugar y nombre del aeródromo	AD 2-1
EADD AD 2.2 Datos geográficos y administrativos del aeródromo	AD 2-1
EADD AD 2.3 Horas de funcionamiento	AD 2-1
EADD AD 2.4 Instalaciones y servicios de escala	AD 2-2
EADD AD 2.5 Instalaciones y servicios para los pasajeros	AD 2-2
EADD AD 2.6 Servicios de salvamento y de extinción de incendios	AD 2-2
EADD AD 2.7 Disponibilidad según la estación del año — remoción de obstáculos en la superficie	AD 2-2

EADD AD 2.8	Datos sobre la plataforma, calles de rodaje y puntos/posiciones de verificación	AD 2-3
EADD AD 2.9	Sistema de guía y de control del movimiento en la superficie y señales	AD 2-3
EADD AD 2.10	Obstáculos del aeródromo	AD 2-4
EADD AD 2.11	Información meteorológica proporcionada	AD 2-5
EADD AD 2.12	Características físicas de las pistas	AD 2-6
EADD AD 2.13	Distancias declaradas	AD 2-6
EADD AD 2.14	Luces de aproximación y de pista	AD 2-7
EADD AD 2.15	Otras luces, fuente secundaria de energía	AD 2-7
EADD AD 2.16	Área de aterrizaje de helicópteros	AD 2-8
EADD AD 2.17	Espacio aéreo ATS	AD 2-8
EADD AD 2.18	Instalaciones de comunicaciones ATS	AD 2-8
EADD AD 2.19	Radioayudas para la navegación y el aterrizaje	AD 2-9
EADD AD 2.20	Reglamentos de tránsito locales	AD 2-10
EADD AD 2.21	Procedimientos de atenuación del ruido	AD 2-12
EADD AD 2.22	Procedimientos de vuelo	AD 2-16
EADD AD 2.23	Información adicional	AD 2-17
EADD AD 2.24	Cartas relativas al aeródromo	AD 2-18

AD 3. HELIPUERTOS

EADH AD 3.1	Indicador de lugar y nombre del helipuerto	AD 3-1
EADH AD 3.2	Datos geográficos y administrativos del helipuerto	AD 3-1
EADH AD 3.3	Horas de funcionamiento	AD 3-1
EADH AD 3.4	Instalaciones y servicios de escala	AD 3-2
EADH AD 3.5	Instalaciones y servicios para los pasajeros	AD 3-2
EADH AD 3.6	Servicios de salvamento y de extinción de incendios	AD 3-2
EADH AD 3.7	Disponibilidad según la estación del año — remoción de obstáculos en la superficie	AD 3-2
EADH AD 3.8	Datos sobre las plataformas, calles de rodaje y puntos/posiciones de verificación	AD 3-3
EADH AD 3.9	Señales y balizas	AD 3-3
EADH AD 3.10	Obstáculos del helipuerto	AD 3-4
EADH AD 3.11	Información meteorológica proporcionada	AD 3-4
EADH AD 3.12	Datos del helipuerto	AD 3-5
EADH AD 3.13	Distancias declaradas	AD 3-5
EADH AD 3.14	Luces de aproximación y de FATO	AD 3-5
EADH AD 3.15	Otras luces, fuente secundaria de energía	AD 3-6
EADH AD 3.16	Espacio aéreo ATS	AD 3-6
EADH AD 3.17	Instalaciones de comunicaciones ATS	AD 3-6
EADH AD 3.18	Radioayudas para la navegación y el aterrizaje	AD 3-6
EADH AD 3.19	Reglamentos de tránsito locales	AD 3-7
EADH AD 3.20	Procedimientos de atenuación del ruido	AD 3-7
EADH AD 3.21	Procedimientos de vuelo	AD 3-7
EADH AD 3.22	Información adicional	AD 3-7
EADH AD 3.23	Cartas relativas al helipuerto	AD 3-8

AD 1. AERÓDROMOS/HELIPUERTOS — INTRODUCCIÓN

AD 1.1 DISPONIBILIDAD DE AERÓDROMOS/HELIPUERTOS

1. Condiciones generales en las cuales están disponibles para su utilización los aeródromos/helipuertos e instalaciones conexas

No se permite que los vuelos comerciales despeguen ni aterricen en ningún aeródromo/helipuerto que no esté mencionado en esta AIP, salvo en casos de real emergencia o cuando se haya obtenido una autorización especial de la Administración de Aviación Civil.

Además de los aeródromos/helipuertos disponibles para el uso público enumerados en esta AIP, en el país existen varios otros aeródromos/campos de aterrizaje. Estos aeródromos/campos de aterrizaje sólo están disponibles para vuelos privados y su uso está sujeto a autorización otorgada por el propietario. Pueden obtenerse detalles de estos aeródromos/campos de aterrizaje consultando al Aeroclub en la siguiente dirección:

Aeroclub
Campo de aterrizaje
Falcon Road
.....

Aterrizajes en sitios que no sean un aeródromo/helipuerto internacional o un aeródromo/helipuerto designado de alternativa

Si se procede a un aterrizaje en un sitio que no sea un aeródromo/helipuerto internacional o un aeródromo/helipuerto designado de alternativa, el piloto al mando deberá notificar el aterrizaje lo antes posible a las autoridades sanitarias, de aduanas y de inmigración del aeródromo/helipuerto internacional en que estaba previsto que tuviera lugar el aterrizaje. Esta notificación puede hacerse mediante cualquier enlace disponible de comunicaciones.

El piloto al mando será responsable de asegurar que:

- si no se ha otorgado un certificado de sanidad a la aeronave en el aterrizaje anterior, se evite todo contacto entre otras personas por una parte y los pasajeros y tripulantes por otra;
- no se retiren mercaderías, equipaje ni correo de la aeronave, salvo conforme a lo estipulado a continuación;
- no se retire de la aeronave ningún producto alimenticio de procedencia extranjera, ni ningún vegetal, excepto

cuando no se puedan obtener alimentos locales. Todo resto de comidas, incluso cáscaras, carozos, semillas de frutas, etc. debe recogerse y arrojarse al basurero de la cocina, cuyo contenido no se retirará de la aeronave salvo por razones de higiene; en tal circunstancia, ese contenido debe destruirse quemándolo o enterrándolo profundamente.

Tránsito de personas y vehículos en los aeródromos

Demarcación de zonas

El terreno de todo aeródromo se divide en dos zonas:

- una zona pública, que abarca la parte del aeródromo abierta al público; y
- una zona restringida, que abarca el resto del aeródromo/helipuerto.

Movimiento de personas

Sólo se autoriza el acceso a la zona restringida en las condiciones prescritas por las normas especiales que rigen el aeródromo/helipuerto. Las oficinas de aduana, policía e inspección sanitaria, y los locales asignados al tráfico de tránsito, son sólo accesibles normalmente para los pasajeros, el personal de dependencias oficiales y de las líneas aéreas, y las personas autorizadas en ejercicio de sus funciones. El movimiento de las personas que tengan acceso a la zona restringida del aeródromo/helipuerto está sometido a las condiciones prescritas en los reglamentos de navegación aérea y en las normas especiales sancionadas por la administración del aeródromo.

Movimiento de vehículos

El movimiento de vehículos en la zona restringida está estrictamente limitado a los vehículos conducidos o utilizados por personas que posean un permiso de tránsito o una tarjeta oficial de admisión. Los conductores de vehículos de cualquier tipo que circulen dentro de los límites del aeródromo/helipuerto deben respetar la dirección del tránsito, las señales de tránsito y los límites de velocidad anunciados, ajustarse en general a las disposiciones del código de la ruta y cumplir con las instrucciones que den las autoridades competentes.

Vigilancia

El cuidado y la protección de las aeronaves, vehículos, equipos y bienes para los cuales se utilicen las instalaciones del aeródromo/heliporto no son de responsabilidad del Estado ni de ningún concesionario; estos no pueden hacerse responsables por pérdidas o daños que no sean provocados por su intervención o la de sus agentes.

Uso de helipuertos

Salvo que la Administración de Aviación Civil haya concedido autorización en otro sentido, los helipuertos sólo pueden usarse para vuelos que se ajusten a reglas de vuelo visual (VFR).

La dirección de las zonas TKOF en el heliporto en particular sólo se refiere a las zonas determinadas como libres de obstáculos para los vuelos con helicópteros del tipo (especifíquese). Antes de utilizar un heliporto, los pilotos se asegurarán de que puedan llevarse a cabo sin tropiezos aproximaciones y salidas, y de que en caso de una emergencia haya sitios de aterrizaje apropiados disponibles a lo largo de la derrota planificada, teniendo en cuenta la performance del helicóptero.

Aterrizaje, estacionamiento y albergue de aeronaves en aeródromos/helipuertos bajo control de la Administración de Aviación Civil

Las aeronaves pueden aterrizar y ser estacionadas, albergadas o atendidas de algún otro modo en cualquiera de los aeródromos/helipuertos bajo control de la Administración de Aviación Civil, en las siguientes condiciones:

- a) Los derechos por aterrizaje, estacionamiento o albergue de las aeronaves serán los publicados periódicamente por la Administración de Aviación Civil (llamada en lo sucesivo "CAA") en la AIP o una AIC.

Los derechos por cualquier suministro o servicio que proporcione a la aeronave la CAA u otro organismo en su nombre en cualquier aeródromo/heliporto bajo control de la CAA serán razonables, salvo que se convenga lo contrario antes de haberse hecho pagaderos dichos derechos, que serán los que pueda haber determinado periódicamente la CAA para ese aeródromo/heliporto. Los derechos mencionados se acumularán diariamente y serán pagaderos a la CAA, a su petición.

- b) La CAA contraerá una prenda sobre la aeronave, sus partes y accesorios, por los mencionados derechos.
- c) Si no se hace efectivo el pago de tales derechos a la CAA dentro de 14 días después de haberse enviado por

correo una carta solicitando el pago de los mismos al propietario registrado de la aeronave, la CAA tendrá derecho a vender, destruir o disponer de otro modo de la aeronave y de todas sus partes y accesorios, y a aplicar los procedimientos destinados a la recuperación del pago de tales derechos.

- d) Ni la CAA ni ningún empleado o agente del gobierno será responsable por la pérdida o daños sufridos por la aeronave, sus partes o accesorios, u otros bienes contenidos en la aeronave, sea cual fuere el modo en que pueda haberse producido esa pérdida o daño, mientras la aeronave esté en un aeródromo/heliporto bajo control de la CAA o aterrizando o despegando en un aeródromo/heliporto semejante.

2. Documentos aplicables de la OACI

Se aplican sin diferencias las normas y métodos recomendados del Anexo 14, Volúmenes I y II.

3. Uso civil de bases aéreas militares

Generalidades

Sólo pueden utilizar las bases aéreas militares en (Estado) las aeronaves matriculadas en otro Estado si se ha obtenido autorización previa. El uso de bases aéreas militares como aeródromos de alternativa sólo puede hacerse, del mismo modo, cuando se ha obtenido autorización previa para hacerlo. La base aérea de (especifíquese) no está afectada por este reglamento. Se otorgará permiso para utilizar las bases aéreas de (especifíquese) y (especifíquese), salvo que puedan aplicarse condiciones especiales. En cualquier momento puede retirarse una autorización con efectos inmediatos, si las circunstancias lo requieren.

Presentación de la solicitud

La solicitud por escrito de autorización para utilizar una base aérea militar se presentará directamente a la base aérea interesada, con bastante anticipación a la fecha del vuelo. Las direcciones son las siguientes:

Base aérea de
20 Highland Road
..... UJ1 WT2
Tel: 0123 6930304
Telefax: 0123 6930314
Télex: 99 5757
AFS: NIL

Reglas y condiciones

Las operaciones en la base aérea deben efectuarse de conformidad con las reglas y condiciones expuestas a continuación, tomando debidamente en cuenta toda otra condición que pueda haberse estipulado para cada autorización en particular.

- a) Se presentará un plan de vuelo para cada vuelo. Durante el vuelo en espacio aéreo controlado y durante las operaciones en el área de maniobras, el piloto al mando observará estrictamente las instrucciones que se le den.
- b) El comandante de la base aérea establece las reglas que han de observar los tripulantes y pasajeros con respecto a medidas de seguridad, tránsito y permanencia en la base aérea.

En lo que se refiere a las bases aéreas de (especifíquese) y (especifíquese), está prohibido tomar fotografías tanto desde el aire como en tierra. Con respecto a las bases aéreas restantes, se aplicará la prohibición local de fotografiar, tal como esté indicado en los carteles correspondientes. Los miembros de la tripulación de vuelo y el personal en tierra informarán inmediatamente de cualquier infracción.

- c) Las fuerzas de defensa no serán responsables del robo, ni de daños por incendio, inundación u otros factores causados a la aeronave, sus equipos, los miembros de la tripulación de vuelo, los pasajeros, la carga, etc., durante su permanencia en la base aérea.

Las Fuerzas de Defensa se reservan el derecho de reclamar indemnización por los daños provocados por aeronaves civiles, los miembros de la tripulación de vuelo o los pasajeros a los materiales, edificios y personal de la Fuerza Aérea dentro de la zona de una base aérea.

- d) Se recaudarán derechos de aterrizaje y otros de conformidad con las disposiciones del “Reglamento tarifario que se aplica a los aeropuertos públicos explotados por el Estado”, aprobado por el Ministerio de Transporte, que esté vigente.

4. Operaciones de CAT II/III en los aeródromos

La publicación de que un aeródromo está disponible para operaciones de Categoría II o Categoría III significa que está

adecuadamente equipado y que se han determinado los procedimientos apropiados para tales operaciones, que se aplican cuando son pertinentes.

La publicación indica que están disponibles, por lo menos, las siguientes instalaciones:

- ILS — certificado para la categoría de performance pertinente.
- Luces — apropiadas para la categoría publicada.
- Sistema RVR — puede ser automático o manual para la Categoría II; será un sistema automático para la Categoría III.

Se aplicarán procedimientos y salvaguardias especiales durante las operaciones de Categorías II y III. En general, están destinados a proporcionar protección a las aeronaves que vuelen con mala visibilidad y a evitar perturbación a las señales ILS.

La protección de las señales ILS durante las operaciones de Categorías II o III puede indicar que los puntos de espera previos al despegue están más alejados de la pista que los puntos de espera utilizados con buenas condiciones meteorológicas. Estos puntos de espera estarán debidamente señalados y se exhibirán señales que se ajusten a las especificaciones del Anexo 14, Volumen I, a ambos lados de la calle de rodaje; puede haber también una barra de detención de luces rojas. Para las aeronaves que salgan de la calle de rodaje hacia la pista durante operaciones de Categoría III, las luces de eje de la calle de rodaje están codificadas con color para facilitar la notificación de que la pista está libre; el código de color termina en el límite del área crítica/sensible del ILS. Se exige que los pilotos hagan una llamada de “pista vacante” en RTF cuando la aeronave haya llegado al código de color de parte de las luces de eje de calle de rodaje de salida, teniendo debidamente en cuenta el tamaño de la aeronave para asegurarse de que quede totalmente fuera del área crítica/sensible del ILS.

En condiciones meteorológicas efectivas de Categoría II o III, el ATC informará a los pilotos de cualquier situación que inutilice las instalaciones publicadas para que puedan enmendar sus mínimas, si es necesario, según su manual de operaciones. Los pilotos que deseen llevar a cabo una aproximación de práctica de Categoría II o Categoría III deben solicitar aproximación de práctica de Categoría II (o de Categoría III) en la comunicación inicial con el control de aproximación. Para las aproximaciones de práctica no está garantizado que se aplicarán todos los procedimientos de salvaguardia y los pilotos deberían prever la posibilidad de perturbaciones resultantes en la señal ILS.

5. Dispositivo de medición del rozamiento utilizado y nivel de rozamiento por debajo del cual se declara que la pista está resbaladiza cuando esté mojada

resbaladiza cuando esté mojada, no se efectuarán mediciones, y se notificará que la pista está "MOJADA".

Para los dispositivos de medición del rozamiento utilizados, véase AD 1.2. Cuando sólo exista agua en la pista y las mediciones periódicas indiquen que la pista no resultará

6. Otra información

Ninguna.

AD 1.2 SERVICIOS DE SALVAMENTO Y DE EXTINCIÓN DE INCENDIOS Y PLAN PARA LA NIEVE

1. Servicios de salvamento y de extinción de incendios

En los aeródromos aprobados para el tránsito regular o no regular con aviones que lleven pasajeros, se establecen servicios de salvamento y de extinción de incendios, y en algunos casos también, servicios de salvamento marítimo, de conformidad con los reglamentos para la aviación civil.

Nota.— Se aplicarán reglas especiales para los helipuertos.

La información acerca de si existe o no servicio, y también sobre cuáles son los alcances del servicio, se indica en la página pertinente para cada aeródromo.

No se permite que el tránsito regular o no regular con aviones que lleven pasajeros utilice aeródromos sin servicios de salvamento y de extinción de incendios.

Cada servicio en particular está categorizado según la tabla que se indica a continuación. Los cambios transitorios se publicarán por NOTAM.

Servicios de salvamento y de extinción de incendios

<i>Categoría de aeródromo</i>	<i>Cantidad de agua en litros para la producción de espuma de nivel de performance A</i>
3	1 800
4	3 600
5	8 100
6	11 800
7	18 200
8	27 300
9	36 400

[Las Categorías 1 y 2 no se emplean en (Estado)].

2. Plan para la nieve

2.1 Organización del servicio de invierno

Durante el período de invierno, desde aproximadamente el 1 de noviembre hasta aproximadamente el 1 de abril, el servicio de operaciones de aeródromo en los aeródromos enumerados a continuación desempeñará las siguientes funciones:

- a) Vigilancia del área de maniobras y de la plataforma, con miras a señalar la presencia de hielo, nieve o nieve fundente.

- b) Medición del coeficiente de rozamiento o cálculo de la eficacia de frenado cuando haya hielo, nieve, o nieve fundente en más del 10% de la superficie total de la pista en cuestión, y en la medida de lo posible en las calles de rodaje y la plataforma.
- c) Aplicación de medidas para mantener las condiciones de uso de la pista, etc.
- d) Notificación de las condiciones mencionadas en a) a c).

Existe servicio de invierno en los siguientes aeródromos:

Akvin	Siby
Dengron	Wichnor
Donlon	Yanmore

2.2 Vigilancia de las áreas de movimiento

El Servicio de operaciones de aeródromo supervisa las condiciones del área de maniobra y de la plataforma dentro de las horas de servicio publicadas del aeródromo.

2.3 Métodos de medición y mediciones adoptadas

2.3.1 La profundidad de una capa de nieve o de nieve fundente se mide con una vara reglada ordinaria. Se harán mediciones en gran cantidad de lugares y se calcula un valor medio representativo. Sobre una pista, se calculará el valor medio para cada tercio de la pista. Para quitar el hielo y la nieve compactada que no pueda eliminarse con equipo mecánico, se utilizarán productos químicos.

2.3.2 Coeficientes de rozamiento

2.3.2.1 Cuando se use información sobre la eficiencia de frenado publicada de conformidad con este plan para la nieve en términos de coeficientes, de rozamiento como base para evaluar la capacidad de frenado y maniobra de una aeronave, es de máxima importancia tener presente que esos coeficientes de rozamiento corresponden a un dispositivo de medición, y por lo tanto, como parámetros objetivos, sólo son válidos para ese dispositivo en particular.

2.3.2.2 Se aplicarán los siguientes métodos de medición:

- a) El método continuo cuando se registre continuamente el coeficiente de rozamiento por medio de dispositivos especiales construidos con ese fin (medidor del valor MU (MUM) y medidor del rozamiento en la superficie (SFT)).

- b) Mediciones de retardo, utilizando un instrumento que sólo indica el valor máximo del retardo alcanzado durante cada frenado [(medidor Tapley (TAP)].

Todas las mediciones y calibraciones se ejecutan de conformidad con las instrucciones del fabricante para el uso apropiado de los instrumentos. Se toman medidas a distancias de aproximadamente 4 m a cada lado del eje de la pista.

2.3.2.2.1 Se usa un SFT en los aeródromos de Akvin, Dengron y Donlon. Se usa el MUM en el aeródromo de Siby y en las bases aéreas militares. Se usa un TAP en los restantes aeródromos enumerados en 2.1. Algunos aeródromos tienen instrumentos de reserva. Si se usa un instrumento de reserva de un tipo distinto que el primario, se anunciará mediante ATS y mediante ATIS cuando esté disponible.

2.3.2.2.2 Se calculará la eficacia de frenado si el coeficiente de rozamiento no puede medirse debido a la falta de equipo o por otras razones.

2.3.2.2.3 Cuando haya hielo, nieve o nieve fundente en un 10% o menos de la superficie total de una pista, no se medirá el coeficiente de rozamiento ni se calculará la eficacia de frenado. Si en tal situación se advierte que hay agua, se notificará que la pista está MOJADA. Cuando sólo haya agua en una pista y las mediciones periódicas lo indiquen, la pista se notificará como "MOJADA".

2.4 *Medidas adoptadas para mantener la condición de uso de las áreas de movimiento*

2.4.1 Se aplicarán y mantendrán medidas para eliminar la nieve y mejorar la eficacia de frenado mientras las condiciones en el área de movimiento puedan afectar la seguridad y la regularidad del tránsito aéreo.

2.4.2 Normalmente, la limpieza de la nieve, etc., se efectuará en el orden siguiente:

1. Pista en uso y calle de acceso desde la estación de bomberos.
2. Calle o calles de rodaje a la pista en uso.
3. Plataforma.
4. Otras pistas y áreas.

Se adoptarán medidas para limpiar las pistas en toda su anchura, pero en algunos casos las condiciones pueden imponer que las pistas anchas se abran transitoriamente al tránsito aun cuando sólo estén limpias en una anchura de 30 m. Se considera que la limpieza de la nieve no está concluida hasta que la pista quede limpia en toda su anchura.

2.4.3 Se adoptarán medidas para mejorar la eficacia de frenado cuando el coeficiente de rozamiento en las pistas y calles de rodaje sea inferior al nivel de planificación de mantenimiento que se indica en el Anexo 14, Volumen I, Adjunto A, Sección 7.

La Administración de Aviación Civil ha aprobado los siguientes productos químicos:

Para rociado: UCAR y una mezcla de etilenglicol puro y alcohol isopropílico.

Para dispersión: UREA (CO(NH₂)₂).

La limpieza del hielo de las pistas con productos químicos se llevará a cabo hasta una anchura de no menos de 15 m a cada lado del eje de la pista.

2.4.3.1 Se mejorará la eficacia de frenado dispersando arena de un grano no inferior a 1 mm y que no exceda de 5 mm. La arena se esparcirá hasta una anchura de no menos de 15 m a cada lado del eje de la pista.

2.5 *Sistema y medios de notificación*

2.5.1 El servicio de operaciones de aeródromo utilizará para la notificación el formato SNOWTAM, que será entregado a la oficina de notificación de aeródromo/dependencia de servicio de tránsito aéreo para su posterior difusión.

2.5.1.1 Cuando ya no haya hielo, nieve ni nieve fundente y no se usen más productos químicos, dejará de notificarse la situación después de publicar un SNOWTAM de cancelación. No se emitirá un nuevo SNOWTAM hasta que vuelvan a presentarse condiciones de invierno.

2.5.2 Se han adoptado las siguientes definiciones:

Nieve fundente. Nieve saturada de agua que, cuando se le da un golpe contra el suelo con la suela del zapato, se proyecta en forma de salpicaduras; densidad relativa: de 0,5 a 0,8.

Nota.— Las mezclas de hielo, nieve o agua estancada pueden tener densidades relativas superiores a 0,8, especialmente cuando hay precipitación de lluvia, de lluvia y nieve o de nieve. Estas mezclas, por su gran contenido de agua o de hielo, tienen un aspecto transparente y no translúcido, lo cual, cuando la mezcla tiene una densidad relativamente alta, las distingue fácilmente de la nieve fundente.

Nieve (en tierra).

- a) *Nieve seca.* Nieve que, si está suelta se desprende al soplar o, si se compacta con la mano, se disgrega inmediatamente al soltarla; densidad relativa: hasta 0,35 exclusive.

- b) *Nieve mojada*. Nieve que si se compacta con la mano, se adhiere y muestra tendencia a formar bolas o se hace realmente una bola de nieve; densidad relativa: de 0,35 a 0,5 exclusive.
- c) *Nieve compactada*. Nieve que se ha comprimido hasta formar una masa sólida que no admite más compresión y que mantiene su cohesión o se rompe a pedazos si se levanta; densidad relativa: 0,5 o más.

2.5.3 La extensión de hielo, nieve o nieve fundente en una pista se notifica sobre la base de un cálculo de la superficie cubierta y se indica como porcentaje de la superficie total de la pista, de conformidad con lo siguiente:

10%	10% o menos de la pista cubierta
25%	11-25% de la pista cubierta
50%	26-50% de la pista cubierta
100%	más del 50% de la pista cubierta

2.5.4 Se dará información sobre la eficacia de frenado en términos de índices de rozamiento (los coeficientes de rozamiento se indicarán con dos cifras, omitiendo el 0 y la coma decimal) cuando estén basados en mediciones. Además, se notificará el tipo de dispositivo de medición. Cuando se calcule la eficacia de frenado, se utilizará lenguaje claro.

En las transmisiones MOTNE, se utilizará un código especial.

<i>Coefficiente de rozamiento medido</i>	<i>Eficacia de frenado calculada</i>	<i>Código</i>
0,40 y más	buena	5
0,39-0,36	buena a media	4
0,35-0,30	media	3
0,29-0,26	media a baja	2
0,25 o menos	baja	1
9 – no fiable	no fiable	9

“No fiable” se notificará cuando más del 10% de la superficie de una pista esté cubierto de hielo mojado, nieve mojada o nieve fundente. En tales situaciones, los resultados de las mediciones y los cálculos se consideran absolutamente irreales. En los informes, “no fiable” irá seguido del índice de rozamiento indicado por el instrumento utilizado o de la

eficacia de frenado calculada. En el código MOTNE, se utilizará la cifra de código “99”.

En las situaciones representadas en la cuestión 2.3.2.2.3, se notificará “no disponible” en la cuestión H del SNOWTAM y “/” se notificará en el código MOTNE mediante B_RB_R.

2.5.5 Se notificarán los bancos de nieve cuando la altura de los mismos, a una distancia inferior a 15 m de la pista o de la calle de rodaje, exceda de 60 cm.

2.5.6 Cuando la información sobre las condiciones de la pista se da por secciones, se indica en el orden en el cual se encuentran dichas condiciones en el despegue o en el aterrizaje en la dirección de la pista indicada por el número de pista. En las instrucciones para las aeronaves que llegan y que salen, el orden de la información por secciones de la pista en uso estará siempre de acuerdo con el orden en que se encuentran las condiciones en cuestión durante el despegue y el aterrizaje.

2.6 *Casos de cierre de pista*

En los casos en que una postergación de las operaciones de limpieza suponga una situación de claro riesgo que puede desembocar una crisis, p. ej. cuando un descenso de la temperatura haga que el agua o la nieve fundente se conviertan en hielo sólido, se autoriza al servicio de limpieza de la nieve a pedir que se cierren al tránsito algunos sectores de las áreas de movimiento.

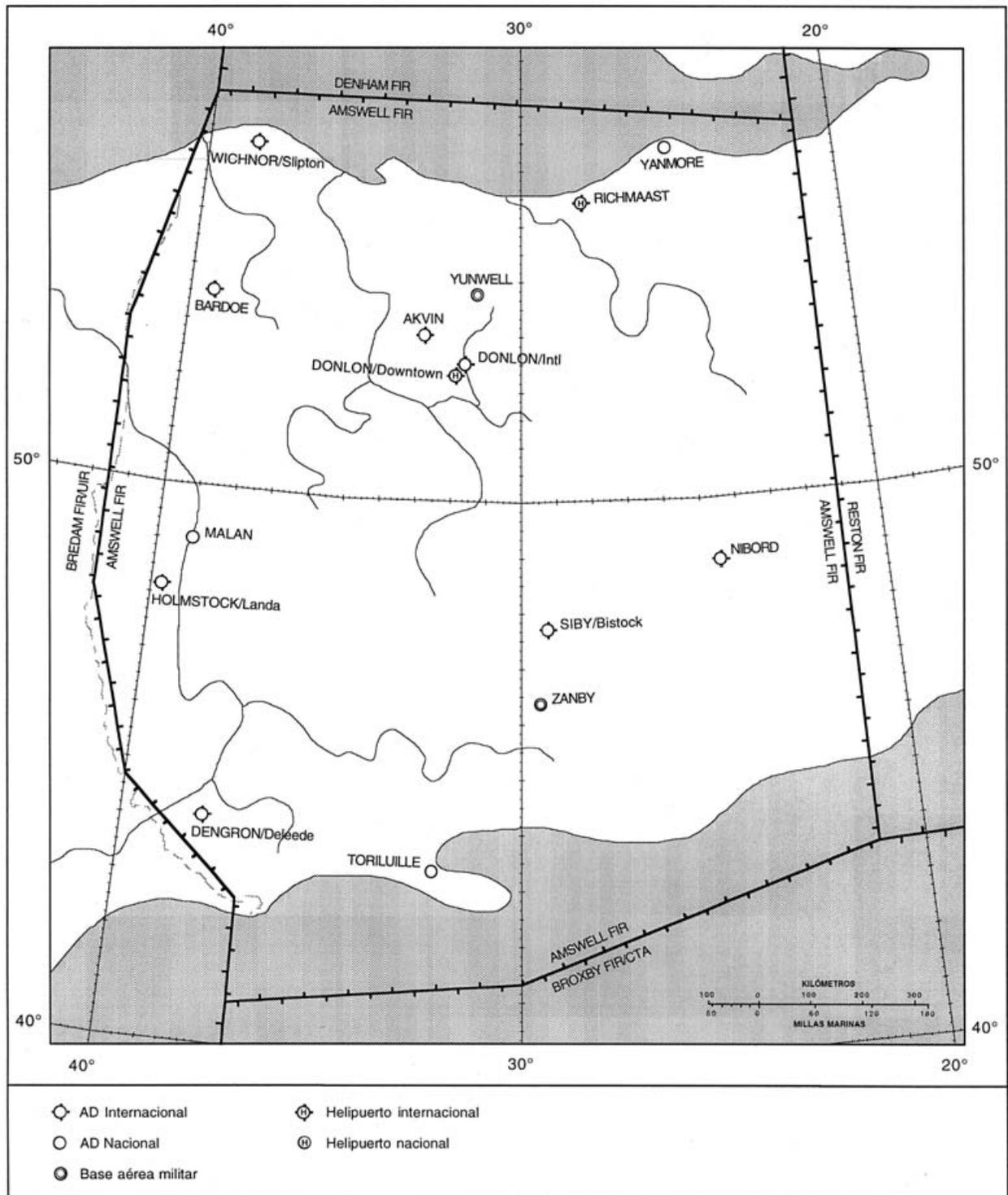
2.7 *Distribución de información acerca de las condiciones de la nieve*

La información sobre las condiciones de la nieve en los aeródromos de Akvin, Dengron, Donlon, Siby y Wichnor se distribuirá directamente desde el aeródromo en particular, en una serie separada de NOTAM (SNOWTAM). Los SNOWTAM se prepararán de conformidad con el Anexo 15, Apéndice 2. La información sobre las condiciones de la nieve en otros aeródromos aparte de los mencionados, puede obtenerse en el aeródromo correspondiente, o estará disponible en la Oficina de notificación del aeródromo de Donlon.

AD 1.3 ÍNDICE DE AERÓDROMOS Y HELIPUERTOS

Nombre del aeródromo/heliuerto Indicador de lugar	Tipo de tránsito permitido en el aeródromo/heliuerto			Referencia a la Sección AD y observaciones
	Internacional — Nacional (INTL-NTL)	IFR-VFR	R = Regular NR = No regular P = Privado	
1	2	3	4	5
Aeródromos				
AKVIN/Akvin EADA	INTL-NTL	IFR-VFR	P	AD 2-EADA
DENGRON/Deleede EADE	INTL-NTL	VFR	NR – P	AD 2-EADE
DONLON/Intl. EADD	INTL-NTL	IFR-VFR	R – NR – P	AD 2-EADD 1
HOLMSTOCK/Landa EADS	INTL-NTL	IFR-VFR	R – NR – P	AD 2-EADS
MALAN/Malan EADM	NTL	IFR-VFR	NR – P	AD 2-EADM
NIBORD/Nibord EADN	INTL-NTL	VFR	NR – P	AD 2-EADN
SIBY/Bistock EADB	INTL-NTL	IFR-VFR	R – NR – P	AD 2-EADB
TORILUILLE/Toriluille *EADU	NTL	VFR	NR – P	AD 2-EADU
WICHNOR/Slipton EADW	INTL-NTL	IFR-VFR	NR – P	AD 2-EADW
YANMORE/Yanmore *EADR	NTL	VFR	NR – P	AD 2-EADR
YUNWELL (MIL AD) EADY	NTL	IFR-VFR	NR – P	AD 2-EADY
ZANBY (MIL AD) EADZ	NTL	IFR-VFR	R – NR – P	AD 2-EADZ
Helipuertos				
BARDOE EADO	NTL	VFR	NR – P	AD 3-EADO
HELIPUERTO CENTRAL DONDLON EADH	INTL-NTL	IFR-VFR	S – NR – P	AD 3-EADH
RICHMAAST EADT	INTL-NTL	IFR-VFR	S – NR – P	AD 3-EADT
* Los indicadores de lugar marcados con un asterisco (*) no pueden usarse en el componente de dirección de mensajes AFS.				

AERÓDROMOS Y HELIPUERTOS — CARTA ÍNDICE



AD 1.4 AGRUPACIÓN DE AERÓDROMOS/HELIPUERTOS

Los criterios aplicados por (Estado) para agrupar los aeródromos/helipuertos con fines de suministro de información en esta AIP son los siguientes:

**Aeródromo/helipuerto internacional
primario/principal**

Aeródromo/helipuerto de entrada y salida para el tránsito aéreo internacional en el que se llevan a cabo todos los trámites relativos a aduanas, inmigración, sanitarios, de cuarentena de animales y plantas y procedimientos semejantes, y donde hay servicios de tránsito aéreo disponibles con carácter regular.

**Aeródromo/helipuerto internacional
secundario/otros**

Otros aeródromos/helipuertos disponibles para entrada o salida de tránsito aéreo internacional, en los cuales se puede contar con trámites de aduanas, inmigración, sanitarios y procedimientos semejantes y servicios de tránsito aéreo, con carácter restringido, sólo para los vuelos previamente autorizados.

Aeródromo/helipuerto nacional

Aeródromo/helipuerto sólo disponible para el tránsito aéreo del interior, incluso los aeródromos/helipuertos militares en que se permite el tránsito aéreo civil en determinadas condiciones.

AD 1.5 SITUACIÓN DE LA CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS

<i>Nombre del aeródromo Indicador de lugar</i>	<i>Fecha de certificación</i>	<i>Validez de la certificación</i>	<i>Observaciones</i>
1	2	3 ¹	4
AKVIN/Akvin EADA	26 NOV 2000	1 año	Certificado por la CAA
DENGRON/Deleede EADE	26 NOV 2000	2 años	Certificado por la CASA
DONLON/Intl. EADD	24 NOV 2000	3 años	Certificado por la DCA
HOLMSTOCK/Landa EADS	24 NOV 2000	1 ENE 2002	Certificado por la CAA
MALAN/Malan EADM	No certificado		
NIBORD/Nibord EADN	26 NOV 2000	5 años	Certificado por la CASA
SIBY/Bistock EADB	26 NOV 2000	—	Certificado por la CASA
TORILUILLE/Toriluille *EADU	26 NOV 2000	—	
WICHNOR/Slipton EADW	26 NOV 2000	—	
YANMORE/Yanmore *EADR	26 NOV 2000	—	Certificado por la CASA
YUNWELL (MIL AD) EADY	26 NOV 2000	—	Operación conjunta civil/militar
ZANBY (MIL AD) EADZ	No certificado		

1. En la columna 3, el guión (—) indica que el certificado no tiene fecha de vencimiento de la validez; el certificado es a perpetuidad.
* Los indicadores de lugar marcados con asterisco (*) no pueden utilizarse en el componente de la dirección de los mensajes AFS.

AD 2. AERÓDROMOS**EADD AD 2.1 INDICADOR DE LUGAR Y NOMBRE DEL AERÓDROMO**

EADD — DONLON/International

EADD AD 2.2 DATOS GEOGRÁFICOS Y ADMINISTRATIVOS DEL AERÓDROMO

1	<i>Coordenadas del ARP y emplazamiento en el AD</i>	522318N 0315658W 258°/1 075 M de THR 09L
2	<i>Dirección y distancia desde (ciudad)</i>	045°, 9 KM de Donlon
3	<i>Elevación/temperatura de referencia</i>	30 M/21°C
4	<i>Ondulación geoidal en AD PSN ELEV</i>	12 M
5	<i>MAG VAR/Cambio anual</i>	3°W (1990)/0,03° en disminución
6	<i>Administración, dirección, teléfono, telefax, télex, AFS del AD</i>	Administración de Aviación Civil, Aeropuerto de Donlon Donlon 4 W Tel: 01238282 Telefax: 01238292 Télex: 996666 AFS: EADDYDYX
7	<i>Tipos de tránsito permitidos (IFR/VFR)</i>	IFR/VFR
8	<i>Observaciones</i>	Nil

EADD AD 2.3 HORAS DE FUNCIONAMIENTO

1	<i>Administración del AD</i>	LUN-VIE: 0600-2000 (0500-1900) SÁB, DOM + FER: 0700-2000 (0600-1900)
2	<i>Aduanas e inmigración</i>	LUN-VIE: 0900-1800 (0800-1700) SÁB, DOM + FER: 1000-1700 (0900-1600)
3	<i>Dependencias de sanidad</i>	Disponibles dentro del horario del AD. Se requieren 2 HR PN al AD.
4	<i>Oficina de notificación AIS</i>	Como la administración del AD.
5	<i>Oficina de notificación ATS (ARO)</i>	Como la administración del AD.
6	<i>Oficina de notificación MET</i>	Como la administración del AD.
7	<i>ATS</i>	Como la administración del AD.
8	<i>Abastecimiento de combustible</i>	Como la administración del AD.
9	<i>Servicios de escala</i>	Como la administración del AD.
10	<i>Seguridad</i>	Como la administración del AD.
11	<i>Descongelamiento</i>	Como la administración del AD.
12	<i>Observaciones</i>	Fuera de estas horas, hay servicios disponibles O/R. La solicitud debe presentarse al AD hasta las 1500 (1400) UTC a más tardar.

EADD AD 2.4 INSTALACIONES Y SERVICIOS DE ESCALA

1	<i>Instalaciones de manipulación de la carga</i>	Camiones 1,5-3,5 toneladas. Es posible manipular hasta 10 toneladas.
2	<i>Tipos de combustible/lubricante</i>	Jet A1, AVTUR, AVGAS 100 LL, lubricante, todos los tipos normalmente disponibles
3	<i>Instalaciones/capacidad de reabastecimiento</i>	1 camión 45 000 litros, 50 litros/seg.
4	<i>Instalaciones de descongelamiento</i>	Disponibles. Véase la ubicación en el plano AD.
5	<i>Espacio de hangar para aeronaves visitantes</i>	Limitado, sólo por acuerdo previo.
6	<i>Instalaciones para reparaciones de aeronaves visitantes</i>	Disponible para aeronaves de hasta 5 700 KG. Reparaciones importantes según acuerdo.
7	<i>Observaciones</i>	Servicios de manipulación disponibles dentro de HR AD o según acuerdo con el AD.

EADD AD 2.5 INSTALACIONES Y SERVICIOS PARA LOS PASAJEROS

1	<i>Hoteles</i>	Cerca del AD y en la ciudad.
2	<i>Restaurantes</i>	En el AD y en la ciudad.
3	<i>Transporte</i>	Autobuses, taxis y alquiler de automóviles desde el AD. Trenes hacia y desde la ciudad.
4	<i>Instalaciones y servicios médicos</i>	Primeros auxilios en el AD. Hospitales en la ciudad.
5	<i>Oficinas bancarias y de correos</i>	En el AD. Abierta dentro de HR AD.
6	<i>Oficina de turismo</i>	Oficina en la ciudad Tel: Donlon 0123 4863559 Telefax: 0123 4863569
7	<i>Observaciones</i>	Nil

EADD AD 2.6 SERVICIOS DE SALVAMENTO Y DE EXTINCIÓN DE INCENDIOS

1	<i>Categoría del AD para la extinción de incendios</i>	Dentro de HR AD: CAT 7
2	<i>Equipo de salvamento</i>	Sí, 2 botes de 40 personas
3	<i>Capacidad para retirar aeronaves inutilizadas</i>	Colchones de elevación y gatos hidráulicos disponibles
4	<i>Observaciones</i>	Fuera de HR AD, hay que solicitar servicio de extinción de incendios. La solicitud debe presentarse hasta las 1500 (1400) UTC, a más tardar.

**EADD AD 2.7 DISPONIBILIDAD SEGÚN LA ESTACIÓN DEL AÑO —
REMOCIÓN DE OBSTÁCULOS EN LA SUPERFICIE**

1	<i>Tipos de equipo de limpieza</i>	1 lanzanieves; 2 arados quitanieves; 2 palas rascadoras; 1 esparcidor de arena
2	<i>Prioridades de limpieza</i>	1. RWY 09L/27R y TWY asociada hasta la plataforma 2. RWY 09R/27L y TWY hasta la plataforma 3. Otras TWY y puestos ACFT
3	<i>Observaciones</i>	Se publica información sobre remoción de la nieve desde noviembre hasta abril mediante NOTAM (SNOWTAM). Véase también el plan para la nieve en la sección AD 1.2.2.

**EADD AD 2.8 DATOS SOBRE LA PLATAFORMA, CALLES DE RODAJE
Y PUNTOS/POSICIONES DE VERIFICACIÓN**

1	<i>Superficie y resistencia de la plataforma</i>	Superficie: Resistencia:	Hormigón PCN 80/R/B/W/T
2	<i>Anchura, superficie y resistencia de las calles de rodaje</i>	Anchura: Superficie: Resistencia:	23 M hormigón/asfalto PCN 80/R/B/W/T
3	<i>Emplazamiento y elevación del punto de verificación de alímetro</i>	Emplazamiento: Elevación:	En la plataforma 28 M
4	<i>Puntos de verificación VOR</i>	VOR:	Véase plano AD
5	<i>Puntos de verificación INS</i>	INS:	Véase plano AD
6	<i>Observaciones</i>	Nil	

**EADD AD 2.9 SISTEMA DE GUÍA Y DE CONTROL DEL MOVIMIENTO
EN LA SUPERFICIE Y SEÑALES**

1	<i>Uso de signos ID en los puestos de aeronaves, líneas de guía TWY y sistemas de guía visual de atraque y estacionamiento de los puestos de aeronaves</i>	Señales de guía de rodaje en todas las intersecciones con TWY y RWY y en todos los puntos de espera. Líneas de guía en la plataforma. Guía de estacionamiento proa hacia adentro en los puestos de aeronave.	
2	<i>Señales y LGT de RWY y TWY</i>	RWY:	Designación, THR, TDZ, eje, borde, extremo de pista, según corresponda, señalados e iluminados.
		TWY:	Eje, puntos de espera en todas las intersecciones TWY/RWY, señalados e iluminados.
3	<i>Barras de parada</i>	Barras de parada, si corresponde.	
4	<i>Observaciones</i>	Véase también la página (especifíquese) para el rodaje hacia y desde los puestos de estacionamiento.	

EADD AD 2.10 OBSTÁCULOS DEL AERÓDROMO

<i>En el área 2</i>					
<i>ID del OBST/designación</i>	<i>Tipo de OBST</i>	<i>Posición del OBST</i>	<i>Elevación/altura</i>	<i>Señales/ tipo, color</i>	<i>Observaciones</i>
a	b	c	d	e	f
EADDOB001	Antena	522142.17N 0320215.24W	93/60 M	SEÑALADO/FLS W	Se dispone de conjuntos de datos sobre los obstáculos (véase GEN 3.1.6)
EADDOB002	Cable eléctrico	522151.82N 0315845.12W	65/15 M	MARCADO	
EADDOB003	Torre	522203.36N 0315457.22W	40/12 M	LGTD	
EADDOB004	OBST móvil	522243.85N 0315455.58W	28/3 M	NIL	

<i>En el área 3</i>					
<i>ID del OBST/designación</i>	<i>Tipo de OBST</i>	<i>Posición del OBST</i>	<i>Elevación/altura</i>	<i>Señales/ tipo, color</i>	<i>Observaciones</i>
a	b	c	d	e	f
EADDOB005	Edificio de la terminal	522124.86N 0315452.18W	31.5/15 M	SEÑALADO/HI R	Se dispone de conjuntos de datos sobre los obstáculos (véase GEN 3.1.6)
EADDOB006	Hangar	522115.34N 0315532.17W	55/20 M	LGTD	
EADDOB007	Antena	522138.15N 0315425.48W	37/4 M	LGTD	

EADD AD 2.11 INFORMACIÓN METEOROLÓGICA PROPORCIONADA

1	<i>Oficina MET asociada</i>	DONLON
2	<i>Horas de servicio Oficina MET fuera de horario</i>	H24 —
3	<i>Oficina responsable de la preparación TAF Periodos de validez</i>	DONLON 9,18 HR
4	<i>Pronóstico de tendencia Intervalo de emisión</i>	TREND 1 HR
5	<i>Aleccionamiento/consulta proporcionados</i>	Consulta personal, televisión por circuito cerrado
6	<i>Documentación de vuelo Idiomas utilizados</i>	Cartas, texto en lenguaje claro abreviado Inglés
7	<i>Cartas y demás información disponible para aleccionamiento o consulta</i>	S, U ₈₅ , U ₇₀ , U ₅₀ , U ₃₀ , U ₂₀ , P ₈₅ , P ₇₀ , P ₅₀ , P ₄₀ , P ₃₀ P ₂₀ , SWH, SWM, T
8	<i>Equipo suplementario disponible para proporcionar información</i>	Telefax; terminal de notificación; radar meteorológico; receptor de satélite
9	<i>Dependencias ATS que reciben información</i>	TWR de Donlon APP de Donlon
10	<i>Información adicional (limitación de servicio, etc.)</i>	Nil

EADD AD 2.12 CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LAS PISTAS

<i>Designadores Número de pista</i>	<i>BRG GEO</i>	<i>Dimensiones de RWY (M)</i>	<i>Resistencia (PCN) y superficie de RWY y SWY</i>	<i>Coordenadas THR RWY y coordenadas THR de ondulación geoidal</i>	<i>Elevación THR y elevación máxima de TDZ de precisión APP RWY</i>
1	2	3	4	5	6
09L	085,23°	2 800 × 45	80/R/B/W/T Hormigón	522232,15N 0315751,35W — GUND 11,5 M	THR 30 M/99 FT
27R	265,23°	2 800 × 45	80/R/B/W/T Hormigón	522241,48N 0315518,65W — GUND 11,5 M	THR 16,5 M/53 FT TDZ 20,5 M/66 FT
09R	085,29°	2 600 × 45	50/F/A/Y/U Asfalto/hormigón	522155,82N 0315754,03W — GUND 11,5 M	THR 14 M/46 FT
27L	265,29°	2 600 × 45	50/F/A/Y/U Asfalto/hormigón	522205,71N 0315532,14N — GUND 11,5 M	THR 20 M/66 FT
<i>Pendiente de RWY-SWY</i>	<i>Dimensiones SWY (M)</i>	<i>Dimensiones CWY (M)</i>	<i>Dimensiones de franja (M)</i>	<i>OFZ</i>	<i>Observaciones</i>
7	8	9	10	11	12
0,5%	Nil	Nil	2 920 × 300	Nil	Nil
0,5%	Nil	Nil	2 920 × 300	Nil	Nil
+1%/−1% (1 600 M) (1 000 M)	200 × 45	Nil	2 920 × 300	Nil	Nil
+1%/−1% (1 000 M) (1 600 M)	200 × 45	400 × 150	2 920 × 150	Nil	Nil

EADD AD 2.13 DISTANCIAS DECLARADAS

<i>Designador RWY</i>	<i>TORA (M)</i>	<i>TODA (M)</i>	<i>ASDA (M)</i>	<i>LDA (M)</i>	<i>Observaciones</i>
1	2	3	4	5	6
09L	2 800	2 800	2 800	2 800	Nil
27R	2 800	2 800	2 800	2 800	Nil
09R	2 600	2 600	2 600	2 600	Nil
27L	2 600	3 000	2 800	2 600	Nil

EADD AD 2.14 LUCES DE APROXIMACIÓN Y DE PISTA

<i>Designador RWY</i>	<i>Tipo LGT APCH LEN INTST</i>	<i>Color LGT THR WBAR</i>	<i>VASIS (MEHT) PAPI</i>	<i>LEN, LGT TDZ</i>	<i>Longitud, espaciado, color, INTST LGT eje RWY</i>	<i>Longitud, espaciado, color, INTST LGT borde RWY</i>	<i>Color WBAR LGT extremo RWY</i>	<i>LEN (M) color LGT SWY</i>	<i>Observaciones</i>
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
09L	SIAL 600 M LIM	Verde —	PAPI Izquierda/3° (30 FT)	Nil	2 800 M, 30 M Blanca, LIH	2 800 M, 50 M Blanca, LIH	Roja —	Nil	Nil
27R	CAT II 900 M LIH	Verde —	PAPI Izquierda/3° (69 FT)	900 M	2 800 M, 7,5 M Blanca; FM 1 900 M- 2 500 M Roja/Blanca; FM 2 500 M Roja; LIH	2 800 M, 50 M Blanca, LIH	Roja —	Nil	Nil
09R	Nil	Verde —	PAPI 3,75° (28 FT)	Nil	Nil	2 600 M, 50 M Blanca, LIM	Roja —	200 M Roja	Nil
27L	Nil	Verde —	T-VASIS 2,75° (40 FT)	Nil	Nil	2 600 M, 50 M Blanca, LIM	Roja —	200 M Roja	Nil

EADD AD 2.15 OTRAS LUCES, FUENTE SECUNDARIA DE ENERGÍA

1	<i>Emplazamiento, características y horas de funcionamiento ABN/IBN</i>	ABN: Edificio de la torre, FLG W EV 2 SEC/IBN: NIL H24
2	<i>Emplazamiento LDI y LGT Emplazamiento anemómetro LGT</i>	LDI: 800 M W de ARP, iluminado Anemómetro: 300 M de THR 09L, no iluminado
3	<i>Luces de borde y eje de TWY</i>	Borde: Todas las TWY Eje: TWY A, B, C, D, E
4	<i>Fuente auxiliar de energía/tiempo de conmutación</i>	Fuente auxiliar de energía para todas las luces en el AD. Tiempo de conmutación: 1 SEC
5	<i>Observaciones</i>	Nil

EADD AD 2.16 ÁREA DE ATERRIZAJE DE HELICÓPTEROS

1	Coordenadas TLOF o THR de FATO Ondulación geoidal	522226,98N 0315636,61W 12,5 M/41,5 FT
2	Elevación de TLOF o FATO M/FT	33 M/109 FT
3	Dimensiones, superficie, resistencia, señales de las áreas TLOF y FATO	Rectángulo 30 × 30 M, asfalto, 10 toneladas, bordes blancos y letra H blanca
4	Marcación verdadera de FATO	123,25/303,25° Direcciones de las zonas TKOF: 124° verdadero 304° verdadero
5	Distancia declarada disponible	Nil
6	Luces APP y FATO	Borde de área FATO, TWY área hasta plataforma
7	Observaciones	Nil

EADD AD 2.17 ESPACIO AÉREO ATS

1	Designación y límites laterales	CTR DONLON Un círculo de 35 KM de radio centrado en 522318N 0315658W (ARP)
2	Límites verticales	SFC hasta 3 000 FT MSL
3	Clasificación del espacio aéreo	D
4	Distintivo de llamada de la dependencia ATS Idioma(s)	Torre Donlon Inglés
5	Altitud de transición	3 500 FT MSL
6	Observaciones	Nil

EADD AD 2.18 INSTALACIONES DE COMUNICACIONES ATS

Distintivo del servicio	Distintivo de llamada	Frecuencia	Horas de funcionamiento	Observaciones
1	2	3	4	5
APP	Aproximación Donlon	119,100 121,500	H24 H24	Frecuencia primaria, VDF disponible. Frecuencia de emergencia
TWR	Torre Donlon	118,100 117,900 119,900	Como AD HO HO	Frecuencia primaria Aeronaves militares
SRE	Director Donlon	123,700 118,100	0700-2100 (0600-2000) O/R	Frecuencia primaria
PAR	Precisión Donlon	119,900	O/R 0700-2100 (0600-2000)	Para RWY 27R. Frecuencia primaria
ATIS (ARR)	Información de llegada a Donlon	122,750	0600-2200 (0500-2100)	
ATIS (DEP)	Información de salida de Donlon	122,850	0600-2200 (0500-2100)	
ATIS (INF)	Información Donlon	122,750	2200-0600 (2100-0500)	

EADD AD 2.19 RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN Y EL ATERRIZAJE

<i>Tipo de ayuda, MAG VAR, tipo de OPS respaldadas (para VOR/ILS/ MLS, se indica declinación)</i>	<i>ID</i>	<i>Frecuencia</i>	<i>Horas de funcionamiento</i>	<i>Coordenadas del emplazamiento de la antena transmisora</i>	<i>Elevación de la antena transmisora del DME</i>	<i>Observaciones</i>
1	2	3	4	5	6	7
VOR/DME (3°W/1990)	BOR	116,900 MHz	H24	522206,2N 0322230,8W	60 M	Nil
VOR/DME (3°W/1990)	CAA	114,300 MHz	H24	522254,4N 0314436,1W	30 M	
VOR/DME (3°W/1990)	KAV	115,000 MHz CH 97X	H24	523218,3N 0315512,6W	30 M	
L	KL	411 KHz	H24	522301,2N 0315102,3W		087° MAG/5,7 KM a RWY 27R. Cobertura 45 KM
LLZ 27R (3°W/1990) ILS CAT II (3° W o 357°)	OXS	109,100 MHz	H24	522232,1N 0315754,8W		
GP 27	Puntos/rayas	331,400 MHz	H24	522242,4N 0315536,4W		2,75°, RDH 51 FT
MM 27	Rayas	75 KHz	H24	522246,8N 0315422,8W		087° MAG/1,1 KM a RWY 27R
OM 27	OM 27	75 KHz	H24	522301,2N 0315102,3W		087° MAG/5,7 KM a RWY 27R
GPS NPA	N/A	1575,42 MHz	H24	N/A	N/A	Antenas transmisoras por satélite
WAAS LPV	N/A	1575,42 MHz	H24	N/A	N/A	Antenas transmisoras por satélite
GBAS CAT I	ERWN	133,000 MHz	H24	522244,4N 0315536,4W		

EADD AD 2.20 REGLAMENTOS DE TRÁNSITO LOCALES

1. Reglamentos del aeropuerto

En el Aeropuerto de Donlon se aplican varios reglamentos locales. Los reglamentos están recopilados en un manual que se puede consultar en la oficina de notificación AIS y en el edificio terminal. Entre otros asuntos, ese manual contiene:

- a) el significado de las marcas y señales;
- b) información acerca de los puestos de estacionamiento de aeronaves, que incluye los sistemas de guía visual para el atraque;
- c) información acerca del rodaje desde los puestos de estacionamiento de aeronaves, incluso la autorización de rodaje;
- d) limitaciones para las operaciones de aeronaves grandes, incluso limitaciones en el uso de su propia energía para el rodaje;
- e) las operaciones de helicópteros;
- f) la asistencia de señaladores en tierra y para el remolque;
- g) el uso de potencia de motor superior a la potencia de régimen de marcha lenta;
- h) el arranque del motor y uso del APU;
- i) el derrame de combustible; y
- j) las precauciones durante condiciones meteorológicas extremas.

Puede obtenerse asistencia de señaleros en tierra y más información sobre los reglamentos solicitándolas a la TWR o al control de movimiento en la superficie (SMC).

Cuando un reglamento local es importante para la operación segura de las aeronaves sobre la plataforma, TWR o SMC proporcionarán la información a cada aeronave.

Pueden obtenerse los “Reglamentos locales” solicitándolos por escrito a:

Aeropuerto Donlon
Oficina del aeropuerto
Donlon 4 W

2. Rodaje hacia y desde los puestos de estacionamiento

TWR o SMC asignarán un número de puesto de estacionamiento a las aeronaves que llegan. Las aeronaves de aviación general tendrán que usar la zona de estacionamiento reservada para la aviación general.

Por intermedio de TWR o SMC puede solicitarse asistencia del vehículo “SÍGAME”. Las aeronaves de aviación general siempre serán guiadas por el vehículo “SÍGAME”.

Los vuelos IFR que salen se comunicarán con TWR para obtener autorización de ATC antes de comenzar el rodaje. La solicitud de autorización de ATC puede presentarse en los últimos 10 minutos antes de hacer arrancar los motores. Se usará la frecuencia de 119,90 MHz en el horario 0600-2200 (0500-2100) y la de 118,10 MHz en el período 2200-0600 (2100-0500). Las aeronaves que salen obtendrán autorización para remolques de retroceso e instrucciones sobre rodaje de APRON DONLON en 121,900 MHz.

3. Zona de estacionamiento para aeronaves pequeñas (Aviación general)

Las aeronaves de aviación general serán guiadas por señaleros en tierra hasta la zona de estacionamiento para aeronaves pequeñas.

4. Zona de estacionamiento para helicópteros

La zona de estacionamiento para helicópteros consiste en dos puestos señalados (H-80 y H-81). Los helicópteros siempre serán guiados por un señalero en tierra en el puesto de estacionamiento.

5. Plataforma — rodaje en condiciones de invierno

Algunas calles de rodaje en la zona de la plataforma no están equipadas con luces de eje de pista. Las líneas de guía para el rodaje pueden no ser visibles debido a la nieve. Puede solicitarse asistencia del vehículo “SÍGAME” por intermedio de TWR o SMC.

6. Rodaje — limitaciones

Las distancias insuficientes para la seguridad imponen restricciones al uso de determinadas calles de rodaje por aeronaves grandes cuando utilizan su propia energía. TWR o SMC proporcionarán más información a cada aeronave.

7. Vuelos de escuela e instrucción — vuelos de ensayos técnicos — uso de las pistas

Los vuelos de escuela e instrucción sólo deben hacerse después de haber obtenido autorización de ATS. No se otorgará permiso para tales vuelos dentro de los siguientes períodos:

1800-0600 (1700-0500), y los domingos y feriados oficiales.

Para los vuelos de escuela e instrucción y los vuelos de ensayos técnicos necesarios con el fin de verificar la aeronavegabilidad de una aeronave durante el vuelo, se restringe el uso del sistema de pistas en el aeródromo del modo siguiente:

RWY 09L y 27L pueden usarse para el despegue y el aterrizaje;

RWY 09R puede usarse sólo para el despegue;¹

RWY 27R puede usarse sólo para el aterrizaje.

Véase también AD 2.21 — Procedimientos de atenuación del ruido.

1. En los vuelos de ensayos técnicos puede usarse la pista 09R para el aterrizaje, si es necesario, siempre que el vuelo de ensayo haya demostrado que la aeronavegabilidad de la aeronave es apropiada.

8. Tránsito de helicópteros — limitaciones

Sólo se permite el tránsito aéreo público no regular de helicópteros previa aprobación de la Administración del Aeródromo de Donlon. Toda comunicación con respecto a lo anterior se hará a través de la empresa gestora o directamente a la oficina del aeropuerto durante las horas de servicio y, si es posible, por lo menos un día antes de la fecha prevista para efectuar el vuelo.

Toda solicitud de aprobación de tránsito contendrá la siguiente información:

- a) Propietario/explotador
- b) Tipo de helicóptero, matrícula/distintivo de llamada
- c) Fecha, hora de llegada/hora de salida, destino(s).

Además, se darán otros detalles importantes que se requieran para la evaluación de la solicitud.

9. Retiro de aeronaves inutilizadas de las pistas

En caso de que una aeronave resulte inutilizada sobre una pista, es obligación del propietario o del usuario de dicha aeronave ocuparse de que sea retirada lo antes posible. Si el propietario no retira lo antes posible de la pista una aeronave inutilizada, ésta será retirada por las autoridades del aeródromo a expensas del propietario o del usuario.

EADD AD 2.21 PROCEDIMIENTOS DE ATENUACIÓN DEL RUIDO

Las disposiciones se dividen en tres partes:

- I. Procedimientos de atenuación del ruido para los aviones de reacción, independientemente de su peso, y para los aviones de hélice y de turbohélice con MTOM de 11 000 kg o más.
- II. Procedimientos de atenuación del ruido para los aviones de hélice y de turbohélice con MTOM inferior a 11 000 kg.
- III. Procedimientos de atenuación del ruido para helicópteros.

Con respecto a las pruebas de motor y uso del APU, véase el Reglamento local del aeropuerto de Donlon.

Parte I

Procedimientos de atenuación del ruido para los aviones de reacción, independientemente de su peso, y para los aviones de hélice y de turbohélice con MTOM de 11 000 kg o más

1. Disposiciones generales

1.1 Con respecto a la aproximación para el aterrizaje, se observarán las siguientes alturas mínimas sobre la zona urbana de Donlon:

- a) Aviones de hélice y turbohélice: 1 500 ft
- b) Aviones de reacción: 2 500 ft

Con respecto a las restricciones de altitud para la aproximación a la RWY 09L, véase 4.2.1.

1.2 Las pistas preferentes son la RWY 09L y la 27R.

1.3 En caso de condiciones meteorológicas especiales, tales como CB, variaciones importantes de viento, etc. en los sectores de aproximación y despegue, el ATC puede apartarse, a su criterio o a solicitud del piloto al mando, de las disposiciones de las secciones 2 y 4 más adelante, si se considera necesario por razones de seguridad.

2. Uso del sistema de pistas durante el período diurno [0600-2200 (0500-2100)]

2.1 Se utilizarán las pistas preferentes en la mayor medida posible.

2.2 Cuando, en los períodos 2200-2300 y 0600-0700 hora local, la pista en uso es la RWY 27L/R, se usará para el despegue la RWY 27L.

2.2.1 Sin embargo, puede usarse la RWY 27R para el despegue en el período 2200-2300 y 0600-0700 hora local, cuando:

- a) no pueda usarse para el despegue la RWY 27L debido a la limpieza de la nieve, aeronaves inutilizadas en la pista, obras en la pista o malas condiciones de la misma;
- b) una situación de tránsito extraordinaria provoque demoras de más de una hora.

2.3 Si la pista preferente no es la pista en uso debido a que el componente transversal del viento excede de 15 kt, se accederá a la solicitud de usar una pista preferente si lo permite el despacho del tránsito restante.

2.4 Se accederá a una solicitud de permiso para apartarse de una autorización concedida si el piloto al mando aduce motivos de seguridad.

3. Uso del sistema de pistas durante el período nocturno [2200-0600 (2100-0500)]

3.1 Cuando la pista en uso sea la RWY 27R, se usará para el despegue la RWY 27L.

3.1.1 Sin embargo, puede usarse para el despegue la RWY 27R cuando:

- a) no pueda usarse para el despegue la RWY 27L debido a la limpieza de la nieve, aeronaves inutilizadas, obras en la pista o malas condiciones de la misma.
- b) una situación de tránsito extraordinaria provoque demoras de más de una hora.

3.2 Limitaciones en el nivel máximo de presión acústica ponderando en A

3.2.1 El despegue y aterrizaje se realizarán de tal modo que el nivel máximo de presión acústica ponderado en A no exceda de 85 dB en seis puntos de medición del ruido en las zonas residenciales circundantes.

3.2.2 El despegue sólo podrá tener lugar con aprobación previa de las autoridades del aeropuerto de Donlon.

- a) La aprobación previa puede obtenerse por períodos de aproximadamente 6 meses, siempre que el avión utilizado esté homologado en cuanto al ruido según el Anexo 16, Capítulos 2, 3 ó 5, o siempre que el solicitante haya demostrado que el despegue puede efectuarse de tal modo que se cumpla con las disposiciones de 3.2.1.
- b) Cuando no existe aprobación previa, el despegue puede realizarse excepcionalmente si el explotador obtiene autorización de la Oficina de aeródromo, basada en documentación que indique que el avión está homologado en cuanto al ruido o bien en el hecho de que las autoridades del Aeropuerto de Donlon sepan que los aviones correspondientes pueden cumplir con las disposiciones de 3.2.1.
- c) Durante el período 2300-0100 (2200-0000) no se requiere aprobación previa si el despegue se realiza en dicho lapso como resultado de una demora.
- 3.2.3 No se requiere aprobación previa para el aterrizaje.

4. Restricciones

4.1 Restricciones para el despegue

4.1.1 RWY 27L:

- a) El despegue se iniciará desde la posición A.
- b) No se iniciará el viraje hasta haber pasado 2 NM al sudoeste del VOR/DME (especifíquese).

4.1.2 RWY 27R:

No se iniciará el viraje hasta haber pasado 2 NM al sudoeste del VOR/DME (especifíquese).

4.1.3 RWY 09L:

- a) El despegue se iniciará:
- para los aviones de reacción, desde la posición B.
 - para los aviones de hélice y turbohélice, desde las posiciones A y B.
- b) No se iniciará el viraje hasta haber pasado el VOR (especifíquese).

4.1.4 RWY 09R:

- a) El despegue se iniciará desde las posiciones A y B.
- b) El despegue con aviones de reacción deberá organizarse de modo que el nivel máximo de presión acústica

no exceda de 110 PNdB, aproximadamente a 3 500 m del comienzo de la RWY 09R.

- c) Si no puede efectuarse un despegue planeado sobre la RWY 09L/R, RWY 27L/R desde la posición B debido a cambios en las condiciones meteorológicas o en las condiciones de la pista que se produzcan hasta una hora antes de la hora de despegue proyectada, es aceptable el despegue en el período 0700-2200 (0600-2100), independientemente de que el nivel máximo de presión acústica exceda de 110 PNdB.
- d) No se iniciará el viraje hasta haber pasado el VOR (especifíquese).

4.2 Restricciones para el aterrizaje

4.2.1 RWY 09L:

Tanto durante la aproximación por instrumentos como en la visual, no se permite volar por debajo del ángulo de trayectoria de planeo ILS.

4.2.2 Empuje negativo:

Sólo debe recurrirse al empuje negativo (excepto el retroceso en marcha lenta) por razones de seguridad.

5. Notificación

5.1 Notificación del Control de tránsito aéreo de Donlon a la Administración de Aviación Civil Departamento de Inspección Aeronáutica

5.1.1 El ATC Donlon notificará al Departamento de Inspección Aeronáutica sobre toda operación que se aparte de las disposiciones antes mencionadas.

5.1.2 El ATC Donlon notificará al Departamento de Inspección Aeronáutica de toda autorización otorgada según las disposiciones de 1.3, 2.2.1, 2.4, 3.1.1 y 3.2.1.

5.1.3 El Departamento de Inspección Aeronáutica hará investigaciones adicionales, basándose en los informes del ATC.

5.2 Notificación de las autoridades del Aeropuerto de Donlon a la Administración de Aviación Civil, Departamento de Inspección Aeronáutica

5.2.1 Las autoridades del Aeropuerto de Donlon notificarán al Departamento de Inspección Aeronáutica si un avión emite un nivel de ruido superior al permitido; véanse 3.2.1 ó 4.1.4.

5.2.2 Las autoridades del Aeropuerto de Donlon notificarán al Departamento de Inspección Aeronáutica si un avión despegue dentro del período nocturno sin contar con la aprobación previa necesaria; véase 3.2.2.

5.2.3 Las autoridades del Aeropuerto de Donlon notificarán al Departamento de Inspección Aeronáutica si se ha observado que un avión utiliza empuje negativo que exceda del retroceso en marcha lenta; véase 4.2.2.

5.2.4 El Departamento de Inspección Aeronáutica hará investigaciones adicionales basándose en los informes de las autoridades del Aeropuerto de Donlon.

Parte II

Procedimientos de atenuación del ruido para los aviones de hélice y de turbohélice con MTOM inferior a 11 000 kg

1. Uso del sistema de pistas durante el período diurno [0600-2300 (0500-2200)]

Sin restricciones.

2. Uso del sistema de pistas durante el período nocturno [2300-0600 (2200-0500)]

2.1 Limitaciones en el nivel máximo de presión acústica ponderado en A

2.1.1 El despegue y el aterrizaje se realizarán de tal modo que el nivel de presión acústica ponderado en A no exceda de 85 dB en seis puntos de medición del ruido en las zonas residenciales circundantes.

2.1.2 El despegue sólo podrá tener lugar con aprobación previa de las autoridades del Aeropuerto de Donlon.

- a) La aprobación previa puede obtenerse por períodos de aproximadamente 6 meses, siempre que el avión utilizado esté homologado en cuanto al ruido según el Anexo 16, Capítulos 5 ó 6, o siempre que el solicitante haya demostrado que el despegue puede efectuarse de tal modo que cumpla con las disposiciones de 2.2.1.
- b) Cuando no existe aprobación previa, el despegue puede realizarse si el explotador obtiene autorización de las autoridades aeroportuarias, basada en documentación que indique que el avión está homologado en cuanto al ruido o bien en el hecho de que las autoridades del Aeropuerto de Donlon sepan que los aviones correspondientes pueden cumplir con las disposiciones de 2.2.1.

c) Durante el período 2300-0100 (2200-0000) no se requiere aprobación previa si el despegue se realiza en dicho lapso como resultado de una demora.

2.1.3 No se requiere aprobación previa para el aterrizaje.

3. Notificación

3.1 Notificación del Control de tránsito aéreo de Donlon a la Administración de Aviación Civil, Departamento de Inspección Aeronáutica

3.1.1 El ATC Donlon notificará al Departamento de Inspección Aeronáutica sobre toda operación que se aparte de las disposiciones antes mencionadas.

3.1.2 El ATC Donlon notificará al Departamento de Inspección Aeronáutica de toda autorización otorgada según las disposiciones de 2.1 y 2.1.1.

3.1.3 El Departamento de Inspección Aeronáutica hará investigaciones adicionales, basándose en los informes del ATC.

3.2 Notificación de las autoridades del Aeropuerto de Donlon a la Administración de Aviación Civil, Departamento de Inspección Aeronáutica

3.2.1 Las autoridades del Aeropuerto de Donlon notificarán al Departamento de Inspección Aeronáutica si un avión emite un nivel de ruido superior al permitido; véase 2.2.1.

3.2.2 Las autoridades del Aeropuerto de Donlon notificarán al Departamento de Inspección Aeronáutica si un avión despegue dentro del período nocturno sin contar con la aprobación previa necesaria; véase 3.2.2.

3.2.3 El Departamento de Inspección Aeronáutica hará investigaciones adicionales basándose en los informes de las autoridades del Aeropuerto de Donlon.

Parte III

Procedimientos de atenuación del ruido para helicópteros

1. Disposiciones generales

1.1 En caso de condiciones meteorológicas especiales, tales como CB, variaciones importantes del viento, etc., en los sectores de aproximación y despegue, el ATS puede apartarse a su criterio o a solicitud del piloto al mando, de las disposiciones de la Sección 2 más adelante, si se considera necesario por razones de seguridad.

1.2 Está permitido apartarse de las disposiciones de las Secciones 2 y 3 con respecto a:

- a) el despegue y aterrizaje de vuelos vitales, tales como los vuelos de ambulancia y de trasplante, y otros semejantes;
- b) el despegue y aterrizaje relacionados con operaciones de salvamento;
- c) el despegue y aterrizaje con relación al control de seguridad en la zona del aeropuerto;
- d) el aterrizaje en los casos en que la aeronave haya experimentado una reducción de aeronavegabilidad durante el vuelo y el piloto al mando considere necesario aterrizar;
- e) el aterrizaje cuando el piloto al mando declare una situación de emergencia.

1.3 La aproximación y la salida, respectivamente, que se efectúen utilizando VFR serán autorizadas normalmente mediante ESPERA ..., ruta VFR ..., o ruta VFR ... con las limitaciones expuestas en 2.3.

1.4 La salida que se efectúe utilizando IFR será autorizada en la dirección de RWY 04 o RWY 12, con las limitaciones expuestas en 2.3.

2. Uso del sistema de pistas durante el período diurno [0600-2300 (0500-2200)]

2.1 En los períodos 0600-0700 (0500-0600) y 2200-2300 (2100-2200), el aeropuerto está cerrado para el tránsito de helicópteros.

2.2 El despegue y el aterrizaje se realizarán desde/en THR 27L a 27R.

2.3 Desde el umbral utilizado:

- a) las salidas se realizarán sobre derrotas entre 030° y 130°;
- b) las llegadas se realizarán en derrotas entre 210° y 310°.

2.4 No se permite el vuelo estacionario con helicópteros equipados con ruedas.

2.5 El rodaje hacia y desde 27R se ejecutará por TWY (especifíquese).

2.5.1 Cuando esté en uso la pista 27R y haya tráfico sobre TWY (especifíquese), se permitirá el rodaje desde THR (especifíquese), por RWY 27R y TWY (especifíquese).

3. Uso del sistema de pistas durante el período nocturno (2300-0600 hora local)

En el período 2300-0600 hora local, el aeropuerto está cerrado para el tránsito de helicópteros.

4. Notificación

4.1 Notificación del control de tránsito aéreo de Donlon a la Administración de Aviación Civil, Departamento de Inspección Aeronáutica

4.1.1 El ATC Donlon notificará al Departamento de Inspección Aeronáutica sobre toda operación que se aparte de las disposiciones antes mencionadas.

4.1.2 El ATC Donlon notificará al Departamento de Inspección Aeronáutica de toda autorización otorgada según las disposiciones de 1.1 y 1.2.

4.1.3 El Departamento de Inspección Aeronáutica hará investigaciones adicionales, basándose en los informes del ATC.

EADD AD 2.22 PROCEDIMIENTOS DE VUELO

Generalidades

Salvo que se haya obtenido autorización especial de la aproximación Donlon o de la torre Donlon, según corresponda, los vuelos dentro de la TMA Donlon y CTR Donlon se harán de conformidad con reglas de vuelo por instrumentos.

Procedimientos para los vuelos IFR dentro de la TMA Donlon

Las rutas de acercamiento, de tránsito y de alejamiento indicadas en las cartas pueden modificarse a criterio del ATS. Si es necesario, en caso de congestión, puede darse instrucciones a las aeronaves en acercamiento de que esperen en uno de los puntos de notificación de aerovías designados.

Procedimientos de vigilancia ATC dentro de la TMA Donlon

Guía vectorial y puesta en secuencia radar

Normalmente, las aeronaves recibirán guía vectorial y serán puestas en secuencia desde los NDB en DONNORD y DONNEST y los puntos de notificación JUSTIN, ROBIN y OSTO hasta la correspondiente derrota de aproximación final (ILS, PAR, VOR/DME), para asegurar un movimiento rápido del tránsito. Se publicarán los vectores radar y niveles/altitudes de vuelo que sea necesario para espaciar y separar las aeronaves, de modo que se mantengan los intervalos correctos de aterrizaje, teniendo en cuenta las características de las aeronaves.

No se publican cartas de guía vectorial radar, porque los procedimientos de aproximación por instrumentos y las altitudes aseguran que exista suficiente separación con respecto al terreno en todo momento hasta el punto en que el piloto reanudará la navegación sobre la aproximación final y en el circuito.

Aproximaciones con radar de vigilancia

Se efectuarán aproximaciones con radar de vigilancia en las pistas 27L, 09L y 09R, con un descenso en escalón que se iniciará desde 10 km a una altitud de 600 m. Las aproximaciones finales con radar de vigilancia se concluirán a 3,5 km de la toma de contacto.

Cada milla marina y hasta 3 NM de la toma de contacto, se indicará al piloto la altitud de verificación precomputada que le permitirá mantener la trayectoria de planeo nominal.

Se seguirán procedimientos de aproximación frustrada si no existen otras instrucciones ATS, tal como se detallan en la carta de aproximación por instrumentos.

Aproximación con radar de precisión

Sólo se dispone de aproximación con radar de precisión para la RWY 27R. Se concluirá aproximadamente a 1 km de la toma de contacto de la RWY 27R. En caso de que un piloto solicite asistencia radar para efectuar una aproximación y aterrizaje de emergencia con radar de precisión, el controlador PAR seguirá la aproximación hasta el punto de toma de contacto o hasta que se sepa que la pista está visible para la aeronave. Un piloto puede solicitar una aproximación de práctica con radar de emergencia en condiciones meteorológicas iguales o mejores que una visibilidad de 1,8 km y un techo de nubes de 150 m. Además, ATC puede requerir al piloto que efectúe este procedimiento con fines de instrucción ATC.

Falla en las comunicaciones

En caso de falla en las comunicaciones, el piloto actuará de conformidad con los procedimientos para falla en las comunicaciones expuestos en el Anexo 2. Para la TMA Donlon en la página (especifíquese) se proporciona información con respecto a las correspondientes ayudas para la navegación y encaminamiento.

Procedimientos para escasa visibilidad

La RWY 27R, equipada con un ILS aprobado para CAT II, se usará en condiciones RVR por debajo de 800 m a 350 m. A fin de ofrecer la protección apropiada del sistema ILS, ningún vehículo ni aeronave infringirá las zonas delicadas ILS cuando una aeronave que llegue se encuentre dentro de una distancia de 2 NM respecto al punto de toma de contacto y no haya concluido su recorrido de aterrizaje. Cuando el RVR en la TDZ disminuye a menos de 400 m, se dispone de un vehículo guía que espera para asistir a los pilotos, de solicitarlo, durante el rodaje. El ATIS o el ATC comunicarán a los pilotos cuando los LVP estén en curso. El mensaje ATIS contendrá la frase "PROSIGUEN LOS PROCEDIMIENTOS PARA ESCASA VISIBILIDAD" y también proporcionarán los detalles de cualquier falta de disponibilidad de equipo relacionado con los LVP. ATC comunicará a los pilotos cuando se terminen dichos procedimientos LVP.

La fase de preparación iniciará cuando la visibilidad baje a menos de 1 500 m y/o el techo de nubes esté a 300 ft o menos y se tengan previstas operaciones de CAT II. La fase de las operaciones iniciará cuando el RVR disminuya a menos de 800 m o el techo de nubes esté a 200 ft o menos. Los LVP concluirán cuando el RVR sea mayor que 800 m y el techo de nubes esté a más de 200 ft y se prevea la mejora continua de estas condiciones. Se permiten aproximaciones de CAT II durante operaciones normales, pero debido a una alta intensidad del tránsito, la protección de la zona delicada ILS

no puede garantizarse y pueden producirse fluctuaciones en la señal del ILS en períodos en que no haya procedimientos para escasa visibilidad.

Procedimientos para los vuelos VFR dentro de la TMA Donlon

Siempre que lo permitan las condiciones del tránsito, se dará autorización ATC para los vuelos VFR en las condiciones que se describen a continuación:

- a) Se presentará un plan de vuelo para solicitar la autorización ATC, que contenga los puntos 7 a 18 y donde se indique el propósito del vuelo.
- b) La autorización ATC se obtendrá inmediatamente antes de que la aeronave entre al área correspondiente.
- c) Se presentarán informes de posición de conformidad con 3.6.3 del Anexo 2.
- d) Sólo es posible apartarse de la autorización ATC cuando se haya obtenido permiso previo.
- e) El vuelo se efectuará con referencia visual vertical a tierra, salvo que pueda efectuarse de conformidad con reglas de vuelo por instrumentos.
- f) Se mantendrá comunicación de radio bidireccional en la frecuencia prescrita. Puede obtenerse información sobre la frecuencia apropiada solicitándola a Información Donlon.
- g) El piloto al mando será titular de una licencia VHF internacional.

- h) La aeronave estará equipada con respondedor SSR con 4 096 códigos en Modo A/3. Los vuelos efectuados en relación con saltos con paracaídas estarán equipados además con Modo C con transmisión automática de información sobre la altitud de presión (véase el Anexo 10, Volumen I). Control Donlon puede dispensar de este requisito.

Nota.— La autorización ATC sólo está destinada a proporcionar separación entre vuelos IFR y VFR.

Procedimientos para los vuelos VFR dentro de CTR Donlon

- a) Se llenará un plan de vuelo para el vuelo correspondiente.
- b) La autorización ATC se obtendrá de la torre de control.
- c) Sólo es posible apartarse de la autorización ATC cuando se haya obtenido permiso previo.
- d) El vuelo se efectuará con referencia visual vertical a tierra.
- e) Se establecerá comunicación de radio bidireccional en la frecuencia prescrita antes de que el vuelo penetre a la zona de control.

Rutas VFR dentro de CTR Donlon

Se establecen rutas de llegada y salida para el tránsito VFR, como las representadas en la carta de aproximación visual.

EADD AD 2.23 INFORMACIÓN ADICIONAL

Concentraciones de aves en las proximidades del aeropuerto

Diariamente se produce una intensa actividad de bandadas de (tipo de ave), de una o dos horas después de la salida del sol, cuando las aves vuelan desde su zona de descanso (1 300 m, QDR 090° del umbral de la RWY 27L) atravesando la aproximación de la pista 27R hasta su zona de alimentación cerca del río, al NE del aeropuerto. La altura varía de 0 a 2 000 ft (0-600 m) AGL. Una o dos horas antes de la puesta del sol tiene lugar la misma actividad descrita a la inversa, cuando las aves regresan a su zona de descanso.

En la medida de lo posible, el control de aeródromo informará a los pilotos sobre esta actividad de las aves y las alturas AGL estimadas.

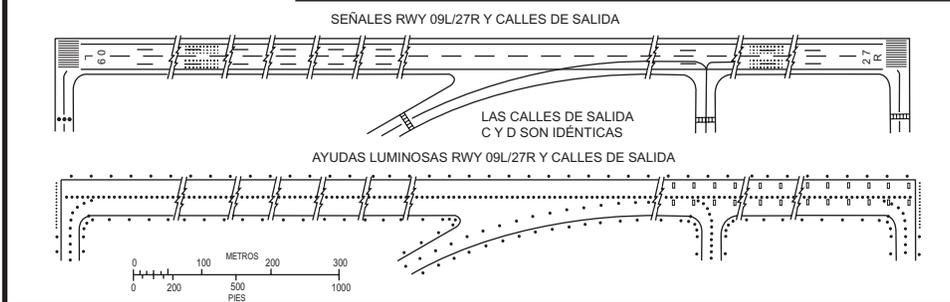
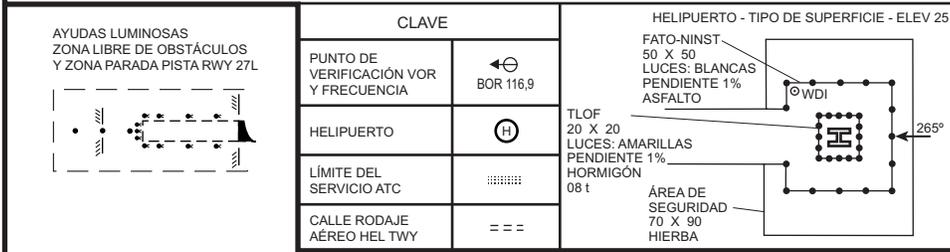
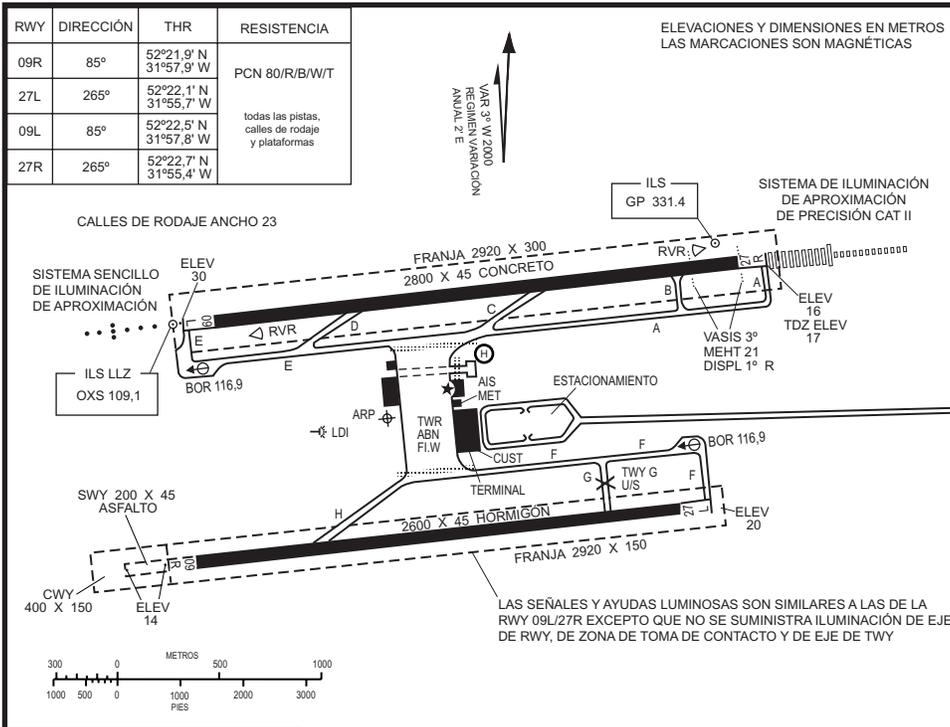
Durante los períodos mencionados, se aconseja a los pilotos de aeronaves, cuando las limitaciones de diseño de las instalaciones de las aeronaves lo permitan, que enciendan las luces de aterrizaje en vuelo dentro del área terminal y durante los procedimientos de despegue, aproximación a tierra y ascenso y descenso.

Entre las actividades de dispersión se emiten ocasionalmente reclamos de peligro grabados en cinta, y se hacen estallar cohetes, complementados con disparos de municiones cargadas y trampas. Se están efectuando modificaciones al medio ambiente para reducir e incluso eliminar el peligro. Entre ellas, se aplican mejores métodos de recolección de residuos y drenaje, se eliminan cercas y cubierta vegetal del terreno, y se abandonan las actividades de labranza.

EADD AD 2.24 CARTAS RELATIVAS AL AERÓDROMO

	<i>Página</i>
Plano de aeródromo/helipuerto — OACI	AD 2-19
Plano de estacionamiento y atraque de aeronaves — OACI	AD 2-21
Plano de aeródromo para movimientos en tierra — OACI	AD 2-23
Plano de obstáculos de aeródromo — OACI, tipo A (para cada pista)	AD 2-25
Carta topográfica para aproximaciones de precisión — OACI (pistas para aproximaciones de precisión de Cat II y III)	AD 2-27
Carta de área — OACI (rutas de llegada y de tránsito)	AD 2-29
Carta de salida normalizada — Vuelo por instrumentos — OACI	AD 2-31
Carta de área — OACI (rutas de llegada y de tránsito)	AD 2-33
Carta de llegada normalizada — Vuelo por instrumentos — OACI	AD 2-35
Carta de altitud mínima de vigilancia ATC — OACI	AD 2-37
Carta de aproximación por instrumentos — OACI (para cada pista y tipo de procedimientos)	AD 2-39
Carta de aproximación visual — OACI	AD 2-41
Concentraciones de aves en las proximidades de los aeródromos	AD 2-43

PLANO DE AERÓDROMO / HELIPUERTO - OACI 52°22' 18"N 31°56' 58"W **ELEV 30 m** TWR 118,1 PLATAFORMA 121,6 CIUDAD / AERÓDROMO

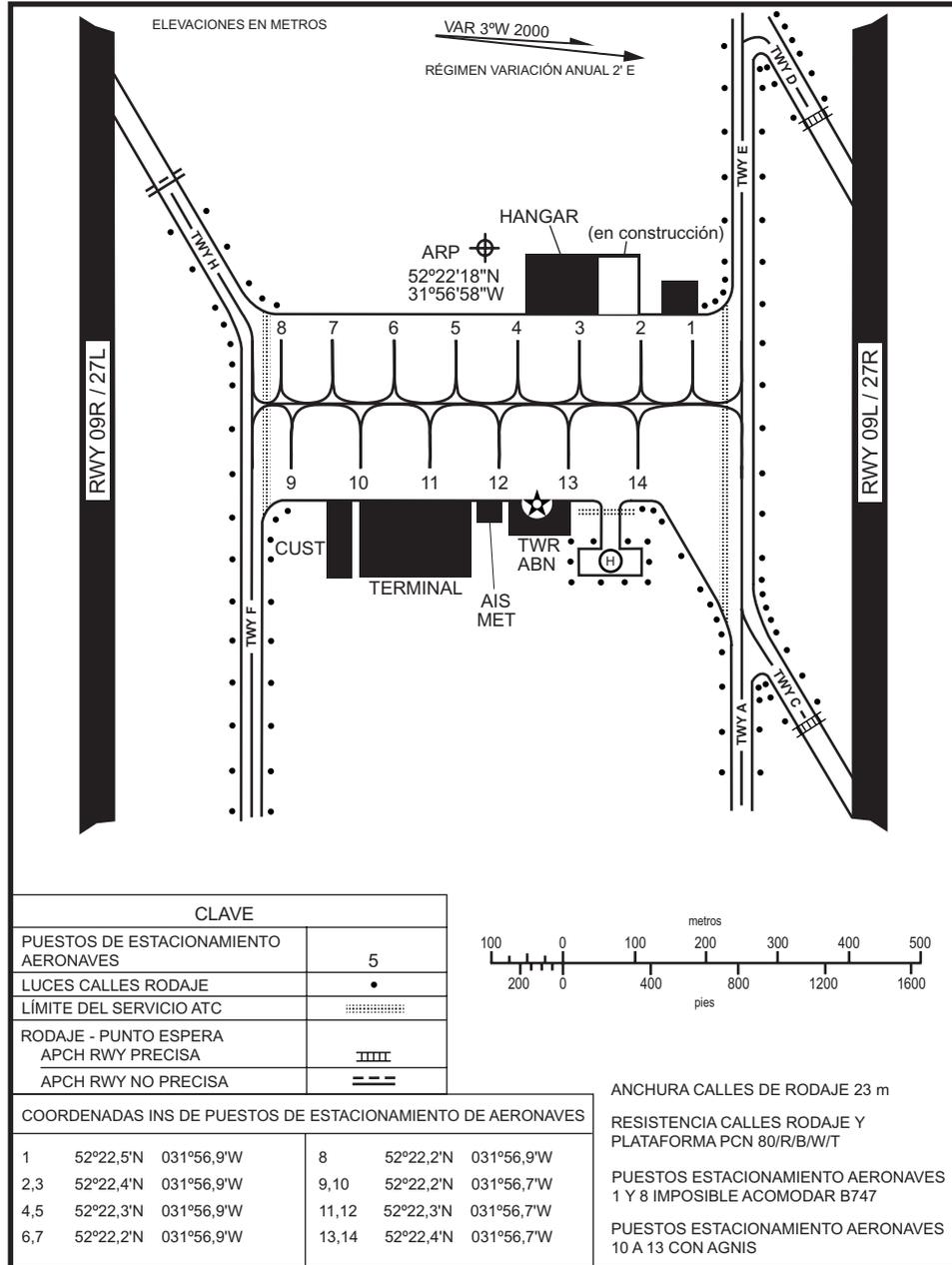


**PLANO DE ESTACIONAMIENTO
Y ATRAQUE DE AERONAVES
- OACI**

ELEV
PLATAFORMA
28 m

TWR	118,1
PLATAFORMA	121,6

CIUDAD/
AERÓDROMO

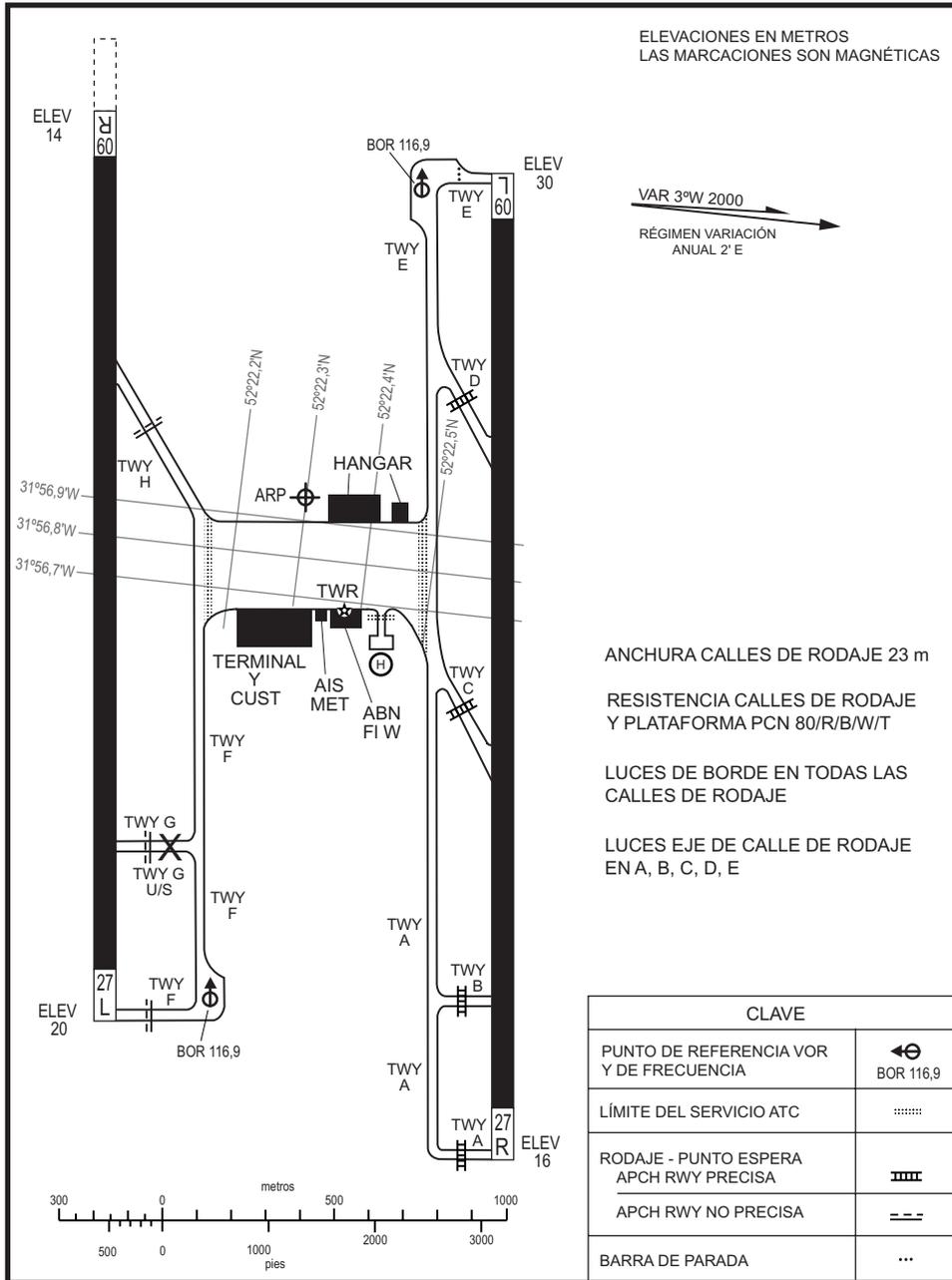


**PLANO DE AERÓDROMO
PARA MOVIMIENTOS
EN TIERRA - OACI**

ELEV PLATAFORMA
28 m

TWR	118.1
PLATAFORMA	121.6

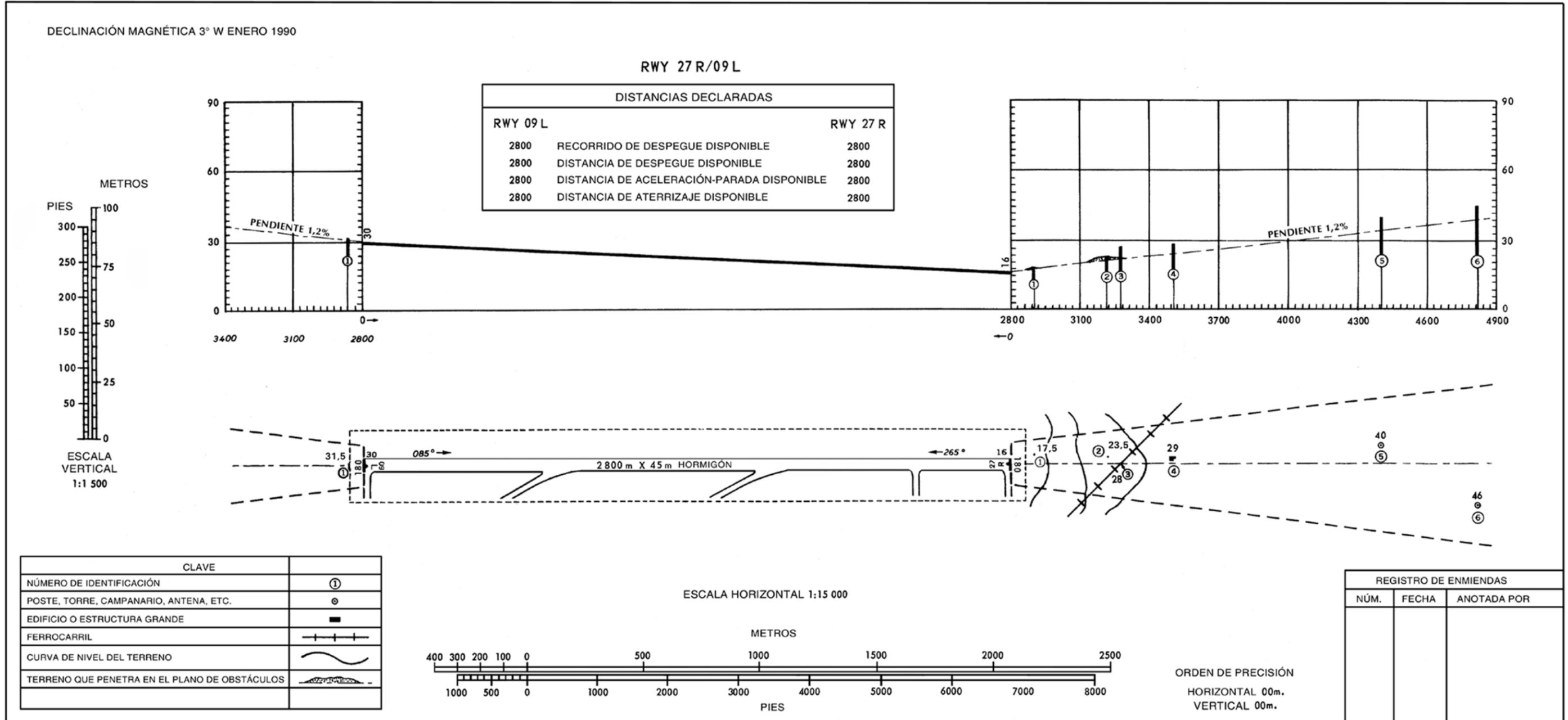
CIUDAD/AERÓDROMO



PLANO DE OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO — OACI
TIPO A (LIMITACIONES DE UTILIZACIÓN)

DIMENSIONES Y ELEVACIONES EN METROS

DONLON/Internacional,

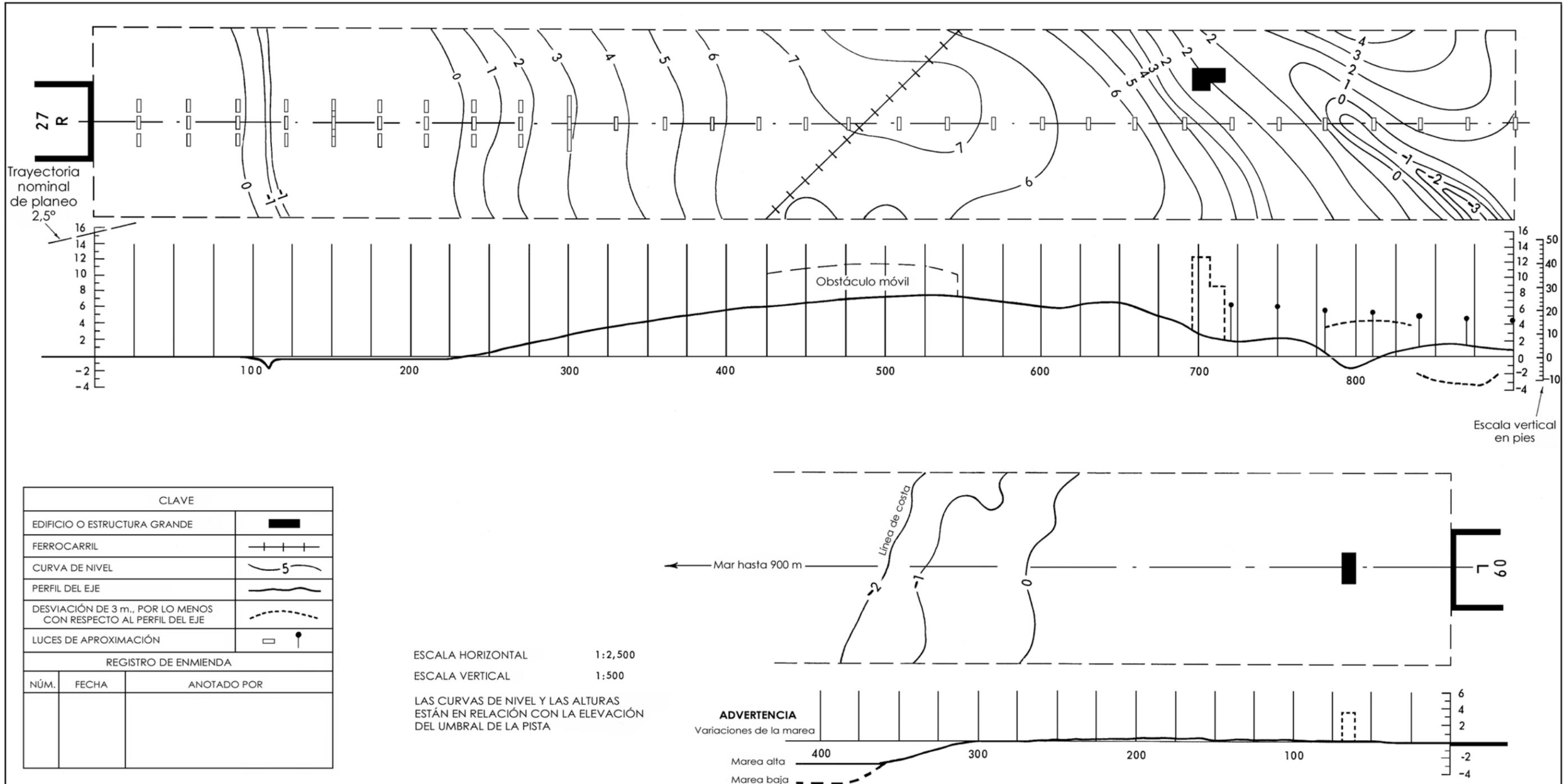


CARTA TOPOGRÁFICA PARA APROXIMACIÓN DE PRECISIÓN — OACI

CIUDAD/AERÓDROMO

RWY 27 R/09 L

DISTANCIAS Y ELEVACIONES EN METROS



CARTA DE ÁREA - OACI

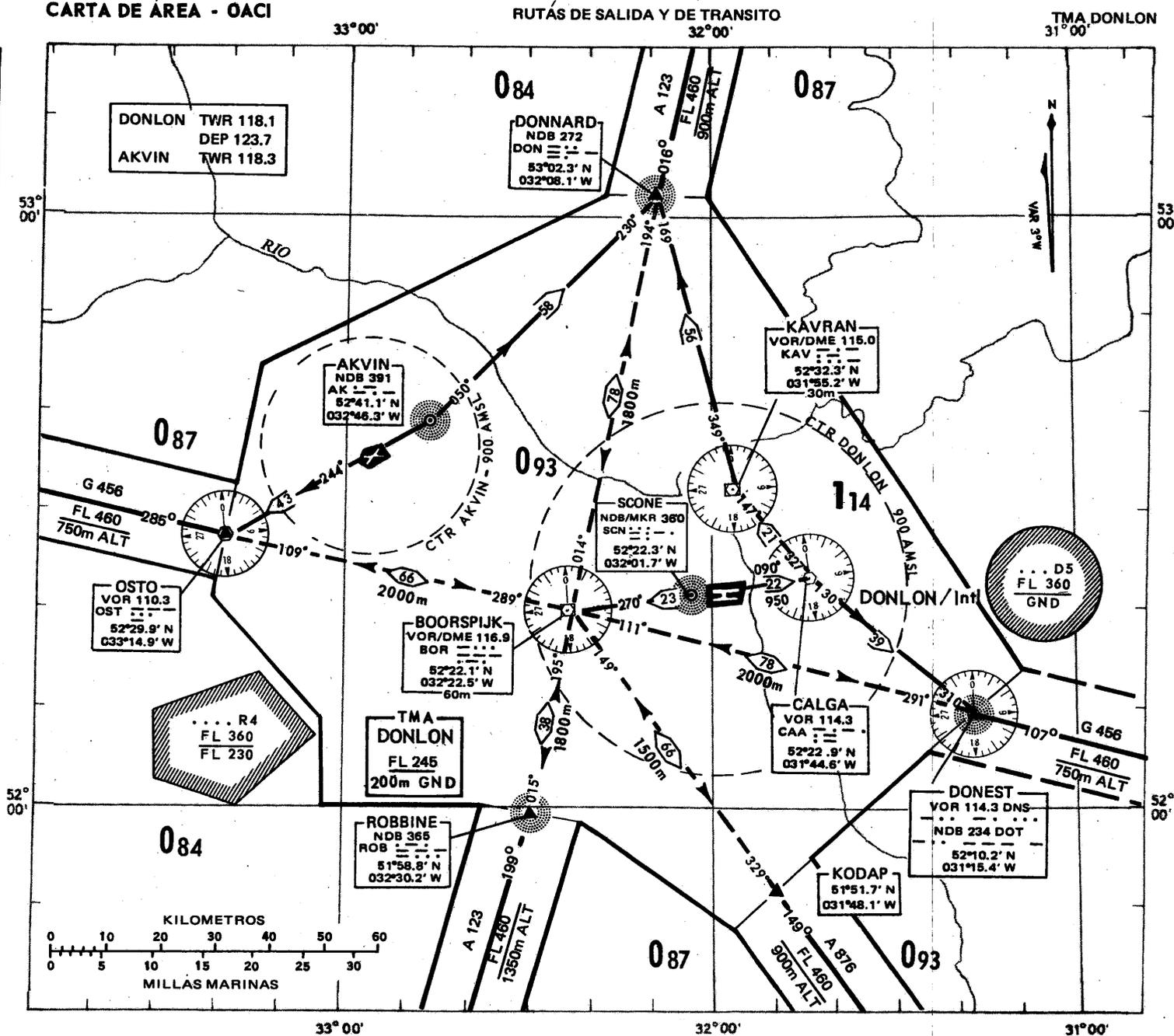
RUTAS DE SALIDA Y DE TRANSITO

TMA DONLON

CLAVE									
ÁREA DE CONTROL (TMA) (AWY)	—————								
RUTA CON SERVICIO DE ASESORAMIENTO (ADR)	———								
ZONA DE CONTROL (CTR)	-----								
PUNTO DE NOTIFICACION (Obligatorio)	▲								
RUTA DE LLEGADA	————→								
ENCAMINAMIENTO DIRECTO	————→								
DISTANCIA EN KILÓMETROS	57								
NIVEL MÍNIMO DE CRUCERO	1500 m								
MARCACIÓN MAGNÉTICA	340°								
RADIOAYUDA	<table border="1"> <tr> <td>NOMBRE</td> <td>BOORSPIJK</td> </tr> <tr> <td>IDENTIFICACIÓN Y FRECUENCIA</td> <td>VOR/DME 116.9</td> </tr> <tr> <td>COORDENADAS</td> <td>BOR ———</td> </tr> <tr> <td>ELEVACIÓN EMPALZAMIENTO DME</td> <td>52°22.1' N 032°22.5' W 60m</td> </tr> </table>	NOMBRE	BOORSPIJK	IDENTIFICACIÓN Y FRECUENCIA	VOR/DME 116.9	COORDENADAS	BOR ———	ELEVACIÓN EMPALZAMIENTO DME	52°22.1' N 032°22.5' W 60m
NOMBRE	BOORSPIJK								
IDENTIFICACIÓN Y FRECUENCIA	VOR/DME 116.9								
COORDENADAS	BOR ———								
ELEVACIÓN EMPALZAMIENTO DME	52°22.1' N 032°22.5' W 60m								
* Nota: Temporalmente, el Anexo 5 permite también el empleo de millas marinas.									
<p>Altitud mínima de área (AMA)</p> <p>Cada cuadrilátero de 1° contiene una altitud mínima de área (AMA) que representa la altitud mínima que puede utilizarse en condiciones meteorológicas por instrumentos (IMC). La AMA proporciona una distancia mínima de separación de 300 metros por encima de todos los obstáculos que aparecen en el cuadrilátero. Se expresa en millares y decenas de metros sobre el nivel medio del mar.</p> <p>Ejemplo: 1140 metros 114</p>									

FALLA DE COMUNICACIONES

AYUDAS ASOCIADAS PARA LA NAVEGACION:
 AERÓDROMO DE AKVIN - NDB AK 391 kHz
 AERÓDROMO DE DONLON - NDB SCN 360 kHz



(Nombre de la autoridad responsable de la publicación)

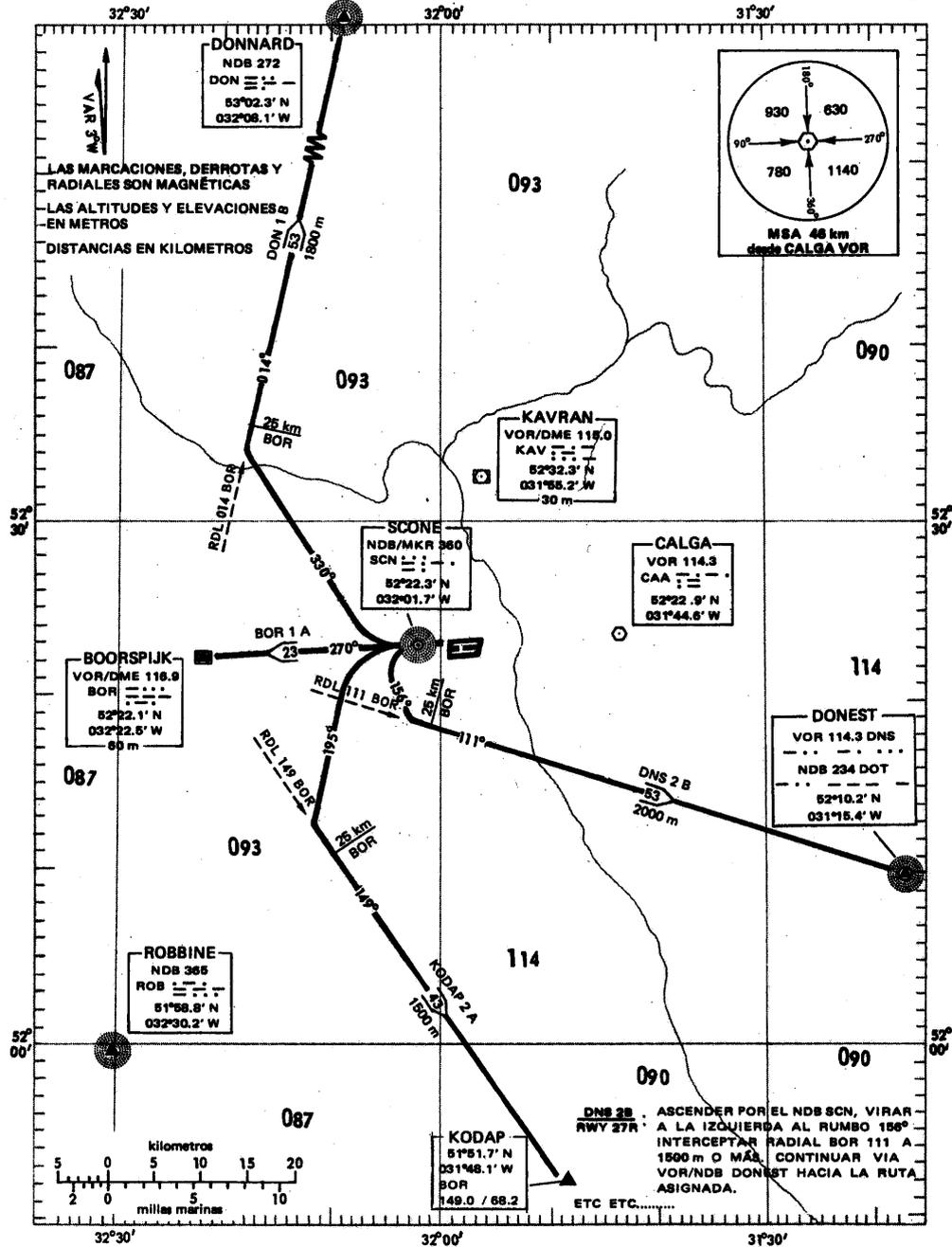
(Número de enmienda)

**CARTA DE SALIDA
NORMALIZADA - VUELO
POR INSTRUMENTOS (SID) - OACI**

ALTITUD DE TRANSICIÓN
1310 m

TWR 118.1
APP 119.1
ACC 120.3

DONLON/Internacional
RWY 27R
BOR 1 A DNS 2 B
DON 1 B KODAP 2 A



CLAVE									
ÁREA DE CONTROL (TMA) (AWY)	—————								
RUTA CON SERVICIO DE ASESORAMIENTO (ADR)	———								
ZONA DE CONTROL (CTR)	- - - - -								
PUNTO DE NOTIFICACIÓN (Obligatorio)	▲								
RUTA DE LLEGADA	————→								
ENCAMINAMIENTO DIRECTO	———>———								
DISTANCIA EN KILÓMETROS	57								
NIVEL MÍNIMO DE CRUCERO	1500 m								
MARCACION MAGNETICA	340°								
RADIOAYUDA	<table border="0"> <tr> <td>NOMBRE</td> <td>BOORSPIJK</td> </tr> <tr> <td>IDENTIFICACION Y FRECUENCIA</td> <td>VOR/DME 116.9 BOR</td> </tr> <tr> <td>COORDENADAS</td> <td>52°22.1' N 032°22.5' W</td> </tr> <tr> <td>ELEVACION EMPLAZAMIENTO DME</td> <td>60m</td> </tr> </table>	NOMBRE	BOORSPIJK	IDENTIFICACION Y FRECUENCIA	VOR/DME 116.9 BOR	COORDENADAS	52°22.1' N 032°22.5' W	ELEVACION EMPLAZAMIENTO DME	60m
NOMBRE	BOORSPIJK								
IDENTIFICACION Y FRECUENCIA	VOR/DME 116.9 BOR								
COORDENADAS	52°22.1' N 032°22.5' W								
ELEVACION EMPLAZAMIENTO DME	60m								
* Nota: Temporalmente, el Anexo 5 permite también el empleo de millas marinas.									
<p>Altitud mínima de área (AMA)</p> <p>Cada cuadrilátero de 1° contiene una altitud mínima de área (AMA) que representa la altitud mínima que puede utilizarse en condiciones meteorológicas por instrumentos (IMC). La AMA proporciona una distancia mínima de separación de 300 metros por encima de todos los obstáculos que aparecen en el cuadrilátero. Se expresa en millares y decenas de metros sobre el nivel medio del mar.</p> <p>Ejemplo: 1140 metros 114</p>									

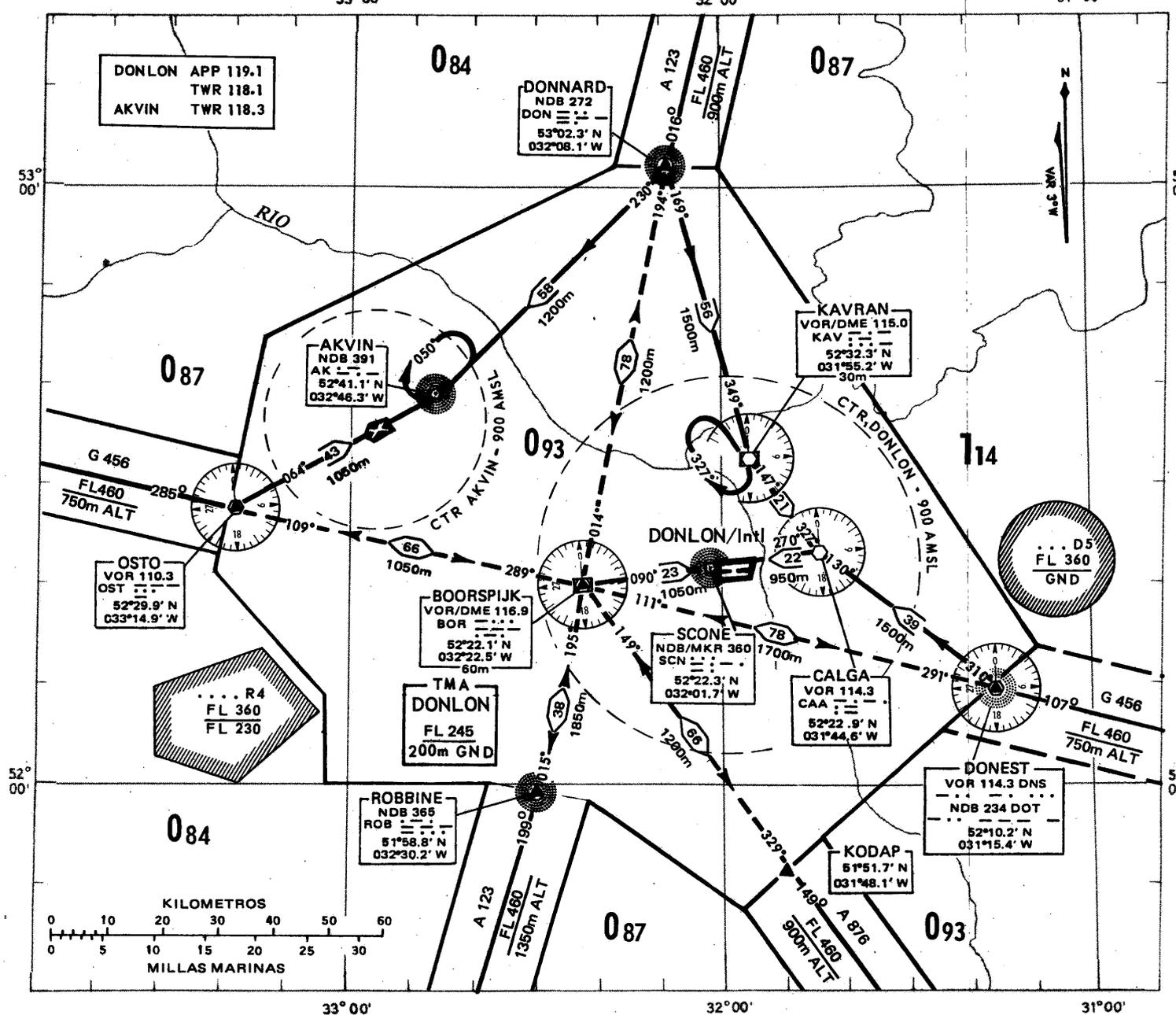
FALLA DE COMUNICACIONES

AYUDAS ASOCIADAS PARA LA NAVEGACIÓN:
 AERÓDROMO DE AKVIN - NDB AK 391 kHz
 AERÓDROMO DE DONLON - NDB SCN 360 kHz

CARTA DE AREA - OACI

RUTAS DE LLEGADA Y DE TRÁNSITO

TMA DONLON



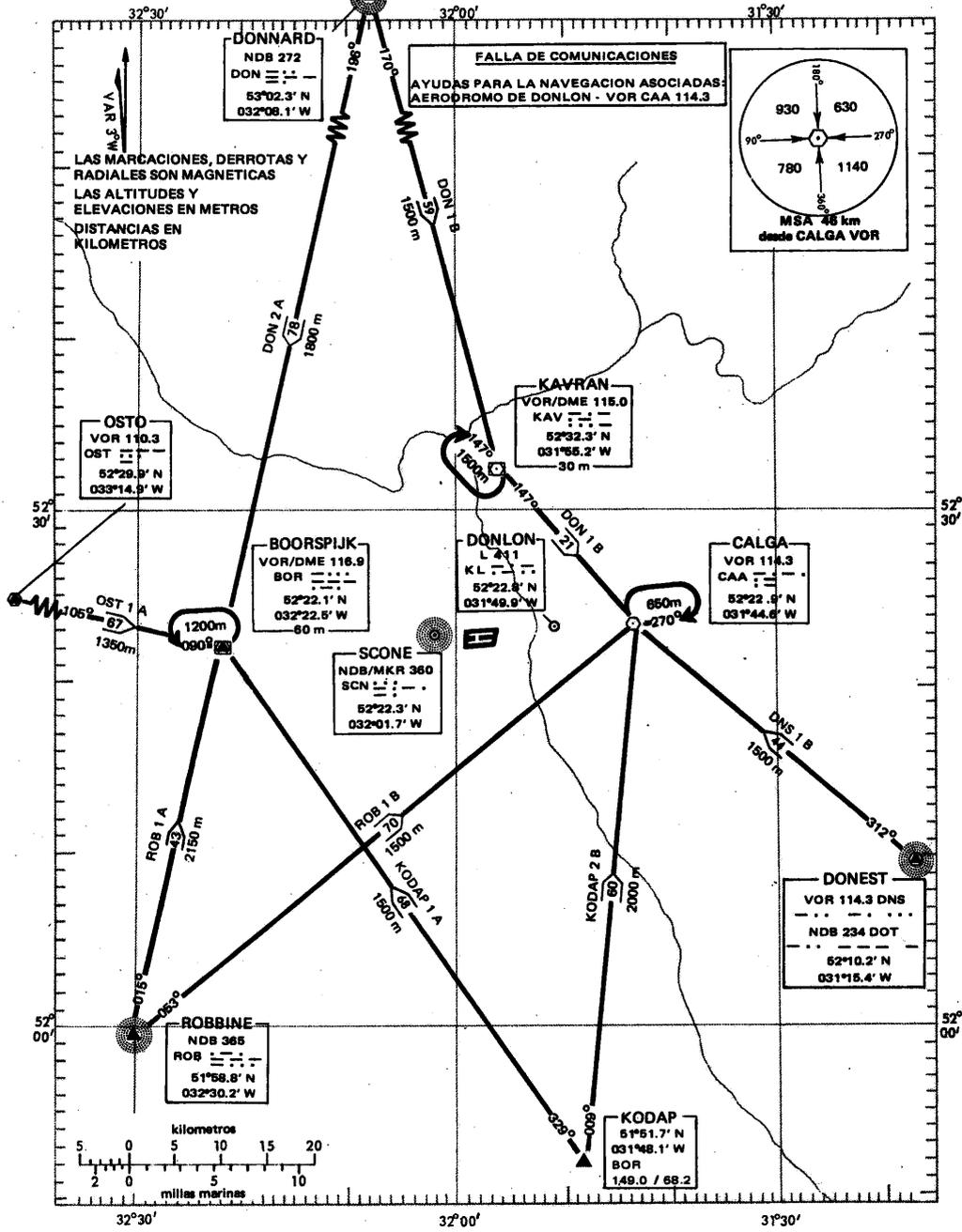
(Número de enmienda)

CARTA DE LLEGADA NORMALIZADA - VUELO POR INSTRUMENTOS (STAR) - OACI

ALTITUD DE TRANSICION
1310 m

APP 118.1
TWR 118.1

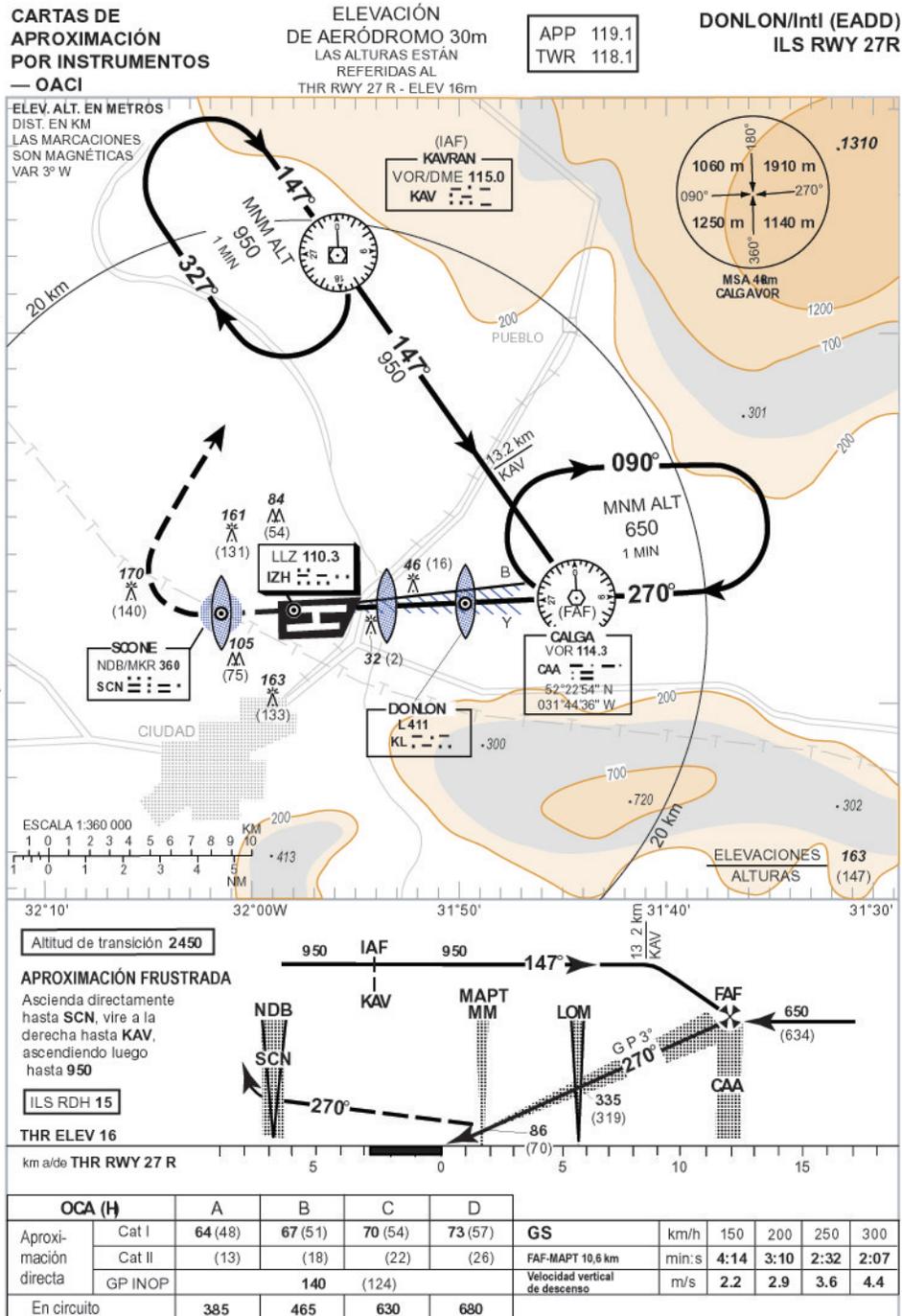
DONLON/Internacional
RWY 09L / 27R
DNS 1 B DON 1 B/2 A
KODAP 1 A/2 B
OST 1 A ROB 1 A/1 B

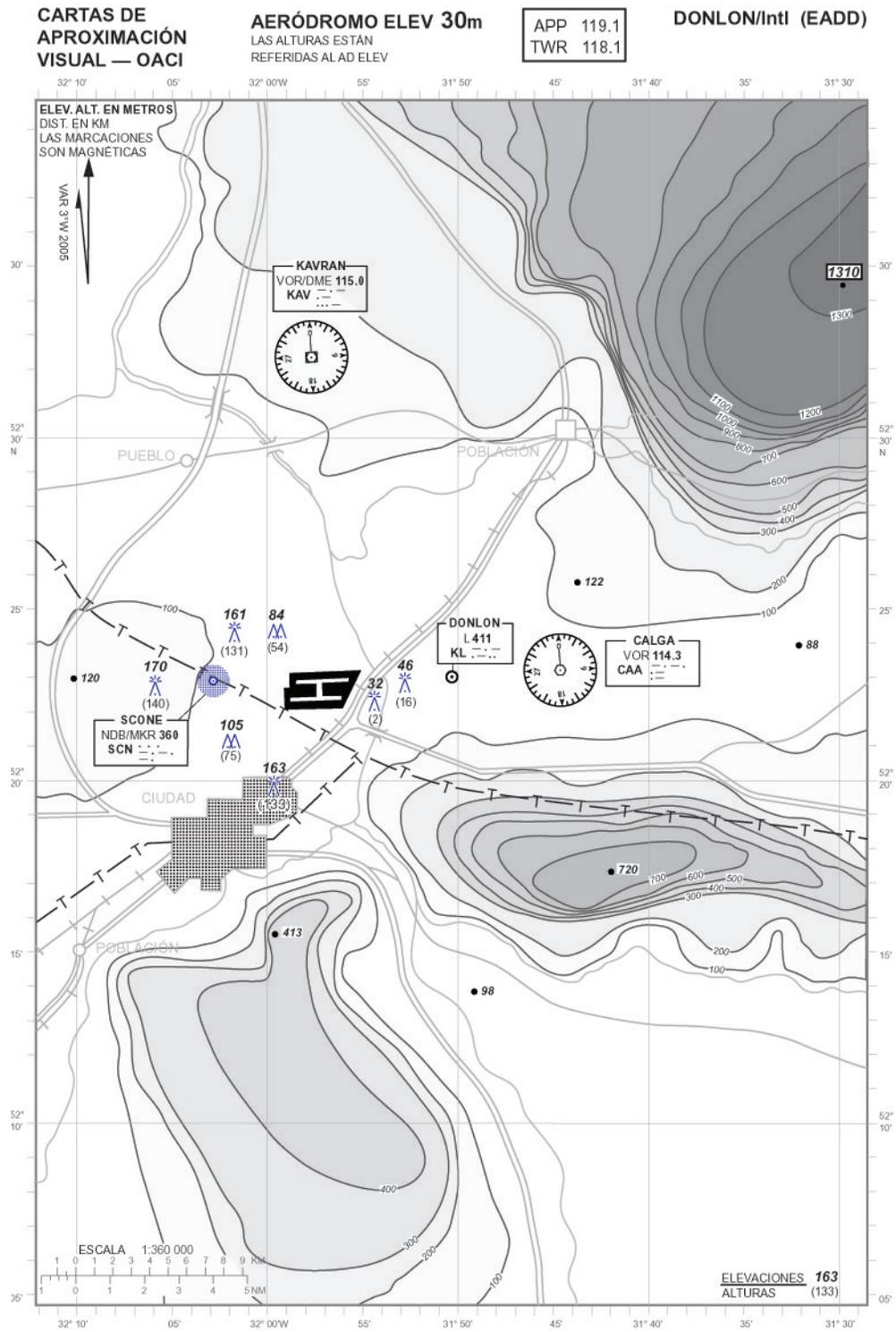


**CARTA DE ALTITUD
MÍNIMA RADAR — OACI**

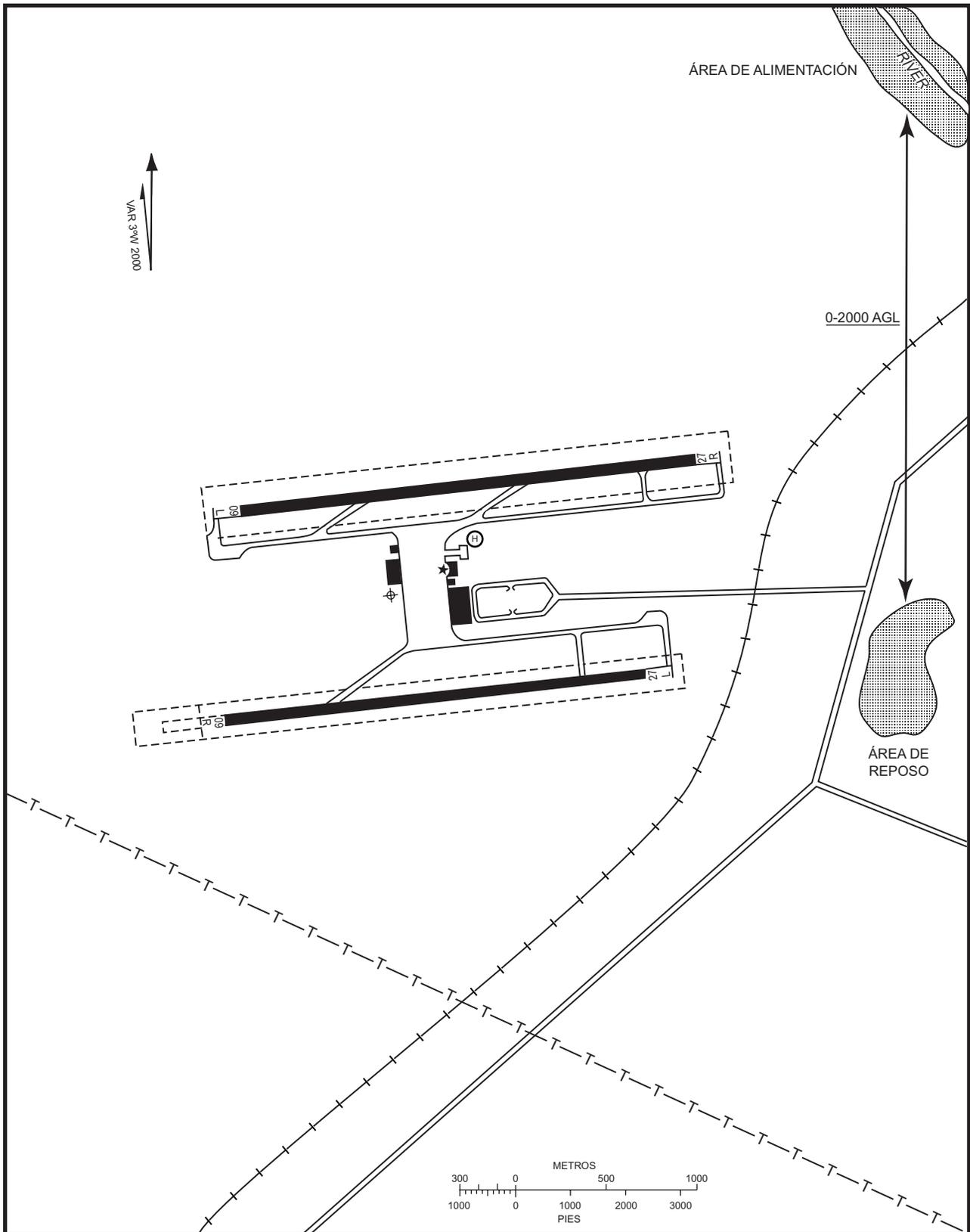
DONLON/Int. (EADD)

EN PREPARACIÓN





CONCENTRACIONES DE AVES — DONLON/INTERNATIONAL



AD 3. HELIPUERTOS**EADH AD 3.1 INDICADOR DE LUGAR Y NOMBRE DEL HELIPUERTO**

EADH — DONLON/Helipuerto centro

EADH AD 3.2 DATOS GEOGRÁFICOS Y ADMINISTRATIVOS DEL HELIPUERTO

1	<i>Coordenadas del punto de referencia del helipuerto y emplazamiento en el helipuerto</i>	521720N 0320206W, centro geométrico de TLOF
2	<i>Dirección y distancia desde (ciudad)</i>	Donlon centro, ribera este del río Donlon
3	<i>Elevación/temperatura de referencia</i>	18 M/21°C
4	<i>Ondulación geoidal en PSN ELEV</i>	9 M
5	<i>MAG VAR/cambio anual</i>	3°W (1990)/0,03° en descenso
6	<i>Administración, dirección, teléfono, telefax, télex, AFS del helipuerto</i>	Administración de Aviación Civil Dirección del Helipuerto de Donlon 924 Riverside St. Donlon Tel: 06958238 Telefax: 06958239 Télex: 74265 AFS: EADHYDYX
7	<i>Tipos de tránsito permitidos (IFR/VFR)</i>	VFR
8	<i>Observaciones</i>	Nil

EADH AD 3.3 HORAS DE FUNCIONAMIENTO

1	<i>Administración del helipuerto</i>	LUN-VIE: 0600-2000 (0500-1900) SÁB, DOM + FER: 0700-2000 (0600-1900)
2	<i>Aduana e inmigración</i>	O/R. Se requieren 2 HR PN a la dirección del helipuerto.
3	<i>Dependencias sanitarias</i>	O/R. Se requieren 2 HR PN a la dirección del helipuerto.
4	<i>Oficinas de notificación AIS</i>	Como la administración del helipuerto 1).
5	<i>Oficinas de notificación ATS (ARO)</i>	Como la administración del helipuerto 2).
6	<i>Oficinas de notificación MET</i>	Como la administración del helipuerto.
7	<i>ATS</i>	Como la administración del helipuerto.
8	<i>Abastecimiento de combustible</i>	Como la administración del helipuerto.
9	<i>Servicio de escala</i>	Como la administración del helipuerto.
10	<i>Seguridad</i>	O/R. Se requieren 2 HR PN al helipuerto.
11	<i>Descongelamiento</i>	Nil
12	<i>Observaciones</i>	1) Oficina de autonotificación. Tel. directo a AIS DONLON/International. 2) Tel. directo a ARO DONLON/International.

EADH AD 3.4 INSTALACIONES Y SERVICIOS DE ESCALA

1	<i>Instalaciones de manipulación de la carga</i>	1 camión 1,5 toneladas disponible.
2	<i>Tipos de combustible/lubricante</i>	AVTUR 1GTA-1, AVCAT aceite, todos los tipos normalmente disponibles.
3	<i>Instalaciones/capacidad de reabastecimiento</i>	1 camión 15 000 litros, 100 litros/min.
4	<i>Instalaciones de descongelamiento</i>	Nil
5	<i>Espacio de hangar para helicópteros visitantes</i>	Nil
6	<i>Instalaciones de reparación para helicópteros visitantes</i>	Nil
7	<i>Observaciones</i>	Nil

EADH AD 3.5 INSTALACIONES Y SERVICIOS PARA LOS PASAJEROS

1	<i>Hoteles</i>	En la ciudad.
2	<i>Restaurantes</i>	Cafetería en el helipuerto, restaurantes en la ciudad.
3	<i>Transporte</i>	Autobuses y taxis.
4	<i>Instalaciones y servicios médicos</i>	Primeros auxilios en el helipuerto. Hospitales en la ciudad.
5	<i>Oficinas bancarias y de correos</i>	Cajero automático en el helipuerto. Bancos y oficina de correos en la ciudad.
6	<i>Oficinas de turismo</i>	Oficina en la ciudad. Tel: Donlon 0123 4863559 Telefax: 0123 4863569
7	<i>Observaciones</i>	Nil

EADH AD 3.6 SERVICIOS DE SALVAMENTO Y DE EXTINCIÓN DE INCENDIOS

1	<i>Categoría del helipuerto para la extinción de incendios</i>	H1
2	<i>Equipo de salvamento</i>	Nil
3	<i>Capacidad para retirar helicópteros inutilizados</i>	Gatos hidráulicos disponibles
4	<i>Observaciones</i>	Nil

**EADH AD 3.7 DISPONIBILIDAD SEGÚN LA ESTACIÓN DEL AÑO —
REMOCIÓN DE OBSTÁCULOS EN LA SUPERFICIE**

1	<i>Tipos de equipo de limpieza</i>	1 arado quitanieve disponible
2	<i>Prioridades de limpieza</i>	1. TLOF y FATO 2. TWY y plataforma
3	<i>Observaciones</i>	Nil

**EADH AD 3.8 DATOS SOBRE LAS PLATAFORMAS, CALLES DE RODAJE
Y PUNTOS/POSICIONES DE VERIFICACIÓN**

1	<i>Superficie y resistencia de la plataforma/puestos de helicóptero</i>	Dimensiones: 10 × 20 M Superficie: Asfalto/hormigón Resistencia: 8 toneladas
2	<i>Anchura, superficie y designación de la calle de rodaje en tierra</i>	Anchura: 23 M Superficie: Asfalto Designación: Nil
3	<i>Anchura y designación de la calle de rodaje aéreo</i>	Nil
4	<i>Emplazamiento y elevación del punto de verificación de altímetro</i>	Emplazamiento: Nil Elevación: Nil
5	<i>Puntos de verificación VOR</i>	Nil
6	<i>Puntos de verificación INS</i>	Véase la carta del helipuerto
7	<i>Observaciones</i>	Nil

EADH AD 3.9 SEÑALES Y BALIZAS

1	<i>Señales de aproximación final y despegue</i>	Identificación de helipuerto, borde FATO, borde TLOF
2	<i>Balizas de TWY, TWY aéreo, rutas de tránsito aéreo</i>	TWY CL HLDG PSN
3	<i>Observaciones</i>	Nil

EADH AD 3.10 OBSTÁCULOS DEL HELIPUERTO

<i>En el área 2</i>					
<i>ID del OBST/designación</i>	<i>Tipo de OBST</i>	<i>Posición del OBST</i>	<i>Elevación/altura</i>	<i>Señales/ tipo, color</i>	<i>Observaciones</i>
a	b	c	d	e	f
EADDOB001	Antena	522142.17N 0320215.24W	93/60 M	SEÑALADO/FLS W	Se dispone de conjuntos de datos sobre los obstáculos (véase GEN 3.1.6)
EADDOB002	Cable eléctrico	522151.82N 0315845.12W	65/15 M	MARCADO	
EADDOB003	Torre	522203.36N 0315457.22W	40/12 M	LGTD	
EADDOB004	OBST móvil	522243.85N 0315455.58W	28/3 M	NIL	

<i>En el área 3</i>					
<i>ID del OBST/designación</i>	<i>Tipo de OBST</i>	<i>Posición del OBST</i>	<i>Elevación/altura</i>	<i>Señales/ tipo, color</i>	<i>Observaciones</i>
a	b	c	d	e	f
EADDOB005	Edificio de la terminal	522124.86N 0315452.18W	31.5/15 M	SEÑALADO/HI R	Se dispone de conjuntos de datos sobre los obstáculos (véase GEN 3.1.6)
EADDOB006	Hangar	522115.34N 0315532.17W	55/20 M	LGTD	
EADDOB007	Antena	522138.15N 0315425.48W	37/4 M	LGTD	

EADH AD 3.11 INFORMACIÓN METEOROLÓGICA PROPORCIONADA

1	<i>Oficina MET asociada al helipuerto</i>	DONLON
2	<i>Horas de servicio</i> <i>Oficina MET fuera de horario</i>	H24 —
3	<i>Oficina responsable de la preparación de TAF</i> <i>Períodos de validez</i>	DONLON 9 HR
4	<i>Pronóstico de tendencia</i> <i>Intervalo de emisión</i>	Nil
5	<i>Información/consulta proporcionados</i>	D = Pantalla de información
6	<i>Documentación de vuelo</i> <i>Idioma(s) utilizado(s)</i>	Cartas y textos en lenguaje claro Inglés
7	<i>Cartas y demás información disponible para aleccionamiento o consulta</i>	S, U ₈₅ , P ₈₅ , SWL Otra información: Nil
8	<i>Equipo suplementario disponible para proporcionar información</i>	Telefax; radar meteorológico
9	<i>Dependencias ATS que reciben información</i>	TWR Donlon FIS Helipuerto Donlon
10	<i>Información adicional (limitación de servicio, etc.)</i>	Nil

EADH AD 3.12 DATOS DEL HELIPUERTO

1	<i>Tipo de helipuerto</i>	A nivel de superficie
2	<i>Dimensiones TLOF</i>	20 × 20 M
3	<i>Rumbos verdaderos de FATO</i>	027,33°/207, 33° GEO
4	<i>Dimensiones FATO y tipo SFC</i>	50 × 50 M, asfalto
5	<i>SFC y resistencia BRG TLOF</i>	Hormigón, 8 toneladas
6	<i>Coordenadas del centro geométrico TLOF o THR de FATO y ondulación geoidal</i>	TLOF: 521720,17N 0320206,31W Geoide: 9 M
7	<i>Elevación y pendiente TLOF/FATO</i>	No de precisión: 18 M, pendiente 1%/18M, pendiente 1% De precisión: Nil
8	<i>Dimensiones aéreas de seguridad</i>	70 × 90 M
9	<i>Dimensiones HEL CWY</i>	Nil
10	<i>Sector libre de obstáculos</i>	Nil
11	<i>Observaciones</i>	Nil

EADH AD 3.13 DISTANCIAS DECLARADAS

	<i>TODAH (M)</i>	<i>RTODAH (M)</i>	<i>LDAH (M)</i>	<i>Observaciones</i>
	1	2	3	4
FATO 03:	70 M	50 M	50 M	Nil
FATO 21:	70 M	50 M	50 M	Nil

EADH AD 3.14 LUCES DE APROXIMACIÓN Y DE FATO

1	<i>Sistema LGT APP, tipo de LEN, INTST</i>	Nil
2	<i>Tipo de sistema visual indicador de pendiente de aproximación</i>	Nil
3	<i>Características y emplazamiento LGT área FATO</i>	Luces blancas de borde omnidireccionales a intervalos de 12,5 M
4	<i>Características y emplazamiento LGT punto de visada</i>	Nil
5	<i>Características y emplazamiento sistema LGT TLOF</i>	Reflectores amarillos al borde de TLOF a intervalos de 5 M
6	<i>Observaciones</i>	Nil

EADH AD 3.15 OTRAS LUCES, FUENTE SECUNDARIA DE ENERGÍA

1	<i>Emplazamiento y características BCN de helipuerto</i> <i>Horas de funcionamiento</i>	Nil
2	<i>Emplazamiento y LGT WDI</i>	Ángulo NE de FATO LGTD
3	<i>Luces de borde y eje TWY</i>	Nil
4	<i>Fuente auxiliar de energía/tiempo de conmutación</i>	Nil
5	<i>Observaciones</i>	Nil

EADH AD 3.16 ESPACIO AÉREO ATS

1	<i>Designación y límites laterales</i>	ATZ helipuerto DONLON. Un círculo de 1 KM de radio centrado en 521720N 0320206W (ARP)
2	<i>Límites verticales</i>	150 M MSL
3	<i>Clasificación del espacio aéreo</i>	D
4	<i>Distintivo de llamada dependencia ATS</i> <i>Idioma(s)</i>	Información helipuerto Donlon Inglés
5	<i>Altitud de transición</i>	3 500 FT MSL
6	<i>Observaciones</i>	Nil

EADH AD 3.17 INSTALACIONES DE COMUNICACIONES ATS

<i>Designación del servicio</i>	<i>Distintivo de llamada</i>	<i>Frecuencia</i>	<i>Horas de funcionamiento</i>	<i>Observaciones</i>
1	2	3	4	5
APP	Aproximación Donlon	119,100 MHZ 121,500 MHZ	H24 H24	Frecuencia primaria VDF disponible Frecuencia emergencia
TWR	Torre Donlon	118,100 MHZ 117,900 MHZ	Como el AD HO	Frecuencia primaria Aeronaves militares
FIS	Información Helipuerto Donlon	118,300 MHZ	Como la administración del helipuerto	

EADH AD 3.18 RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN Y EL ATERRIZAJE

1	<i>Tipo de ayuda, VAR MAG (para VOR, se indica declinación), tipo de OPS</i>	VOR/DME (3°W/1990) Declinación: 3°W o 357°
2	<i>ID</i>	BOR
3	<i>Frecuencia</i>	116,9 MHZ CH 116X
4	<i>Horas de funcionamiento</i>	H24
5	<i>Posición de las coordenadas de la antena transmisora</i>	522106,2N 0322230,8W
6	<i>Elevación de la antena transmisora del DME</i>	60 M/198 FT
7	<i>Observaciones</i>	Nil

**EADH AD 3.19 REGLAMENTOS
DE TRÁNSITO LOCALES**

El rodaje se limita exclusivamente al rodaje en tierra. Durante las horas nocturnas, se proporciona guía con señaleros hacia y desde la plataforma.

**EADH AD 3.20 PROCEDIMIENTOS
DE ATENUACIÓN DEL RUIDO**

3.20.1 No se permite el tránsito durante el período nocturno 2200-0600 (2100-0500).

3.20.2 Este helipuerto está situado dentro de una zona sensible al ruido. Los pilotos que llegan/salen deberían evitar sobrevolar las zonas residenciales situadas al noreste y al sur del helipuerto, así como el complejo hospitalario situado en la ribera oeste del río Donlon, al oeste del helipuerto.

**EADH AD 3.21 PROCEDIMIENTOS
DE VUELO**

Todas las aproximaciones y salidas se efectuarán sobre el río Donlon hacia el sur o hacia el norte. Todos los helicópteros deben mantener contacto RTF bidireccional con la Torre Donlon en 118,000 MHz mientras vuelen fuera del ATZ del Helipuerto Donlon o con Información de Helipuerto Donlon en 118,300 MHz mientras vuelen dentro de la ATZ del Helipuerto Donlon.

**EADH AD 3.22
INFORMACIÓN ADICIONAL**

Existe intensa actividad de bandadas de gaviotas en las cercanías del helipuerto. Las actividades de dispersión incluyen la reproducción ocasional de reclamos de peligro en cinta grabada, junto con el estallido de petardos.

EADH AD 3.23 CARTAS RELATIVAS AL HELIPUERTO

1. Donlon/Helipuerto centro — Plano de helipuerto — EADH ... (especifíquese).

EN PREPARACIÓN

— FIN —

© OACI 2006

Núm. de pedido 8126
Impreso en la OACI