GACETA OFICIAL

ORGANO DEL ESTADO

AÑO LXX PANAMA, REPUBLICA DE PANAMA, LUNES 17 DE SEPTIEMBRE DE 1973 No. 17.433

CONTENIDO

Ministerio de Gobierno y Justicia

Resolución No. 17 de 8 de marzo de 1973, por lo cual se apruebase el Reglamento de Aire.

Avisos y Edictos.

Ministerio de Gobierno y Justicia

APRUEBASE UN REGLAMENTO DE AIRE

REPUBLICA DE PANAMA
DIRECCION DE AERONAUTICA CIVIL

RESOLUCION No. 17 PANAMA, 8 de marzo de 1973.

LA JUNTA DIRECTIVA DE AERONAUTICA CIVIL
en uso de sus facultades, y

CONSIDERANDO:

Que es responsabilidad del Estado adoptar todas las medidas conducentes para dar protección y seguridad al tránsito aéreo que se efectúa sobre el territorio de la República de Panamá y sus aguas jurisdiccionales.

Que en virtud del Convenio de Aviación Civil Internacional, suscrito por la República de Panamá, la responsabilidad referida en el considerando anterior se extiende a las operaciones que se desarrollan en espacios aéreos extraterritoriales [illegible] por convenios internacionales, de acuerdo que dichos espacios se encuentran bajo la jurisdicción de los Servicios de Tránsito Aéreo de la República de Panamá.

Que el Capítulo VI del Decreto-Ley No. 12 del 8 de agosto de 1963 establece las normas legales para regular el tránsito aéreo en la jurisdicción ya referida en los considerandos anteriores.

Que el Decreto de Gabinete No. 13 del 22 de enero de 1969 faculta a la Dirección de Aeronáutica Civil para reglamentar la materia en cuestión;

RESUELVE:

Aprobar el Reglamento del Aire cuyo texto está contenido en las páginas siguientes, identificadas y numeradas RAC 1-1 a RAC 1-120 según la normalización técnica recomendada por el Director General de Aeronáutica Civil, a los efectos de la posterior publicación de este Reglamento.

RAC

(REGLAMENTO DEL AIRE)

CONTENIDO

Contenido .... RAC 0-1

Registro de Enmiendas .... RAC 0-2

Aplicación de las Normas y Procedimientos de los Servicios de Tránsito Aéreo .... RAC 0-3 al 0-4

Diferencia entre las Reglas y Procedimientos Nacionales y los Internacionales .... RAC 0-5 al 0-10

Reglamento del Aire y Procedimientos de Aplicación .... RAC 1

REGISTRO DE ENMIENDAS

No.	ENMENDADO POR	FECHA ENTERADO	No.	ENMENDADO POR	FECHA ENTERADO
1			31		
2			32		
3			33		
4			34		
5			35		
6			36		
7			37		
8			38		
9			39		
10			40		
11			41		
12			42		
13			43		
14			44		
15			45		
16			46		
17			47		
18			48		
19			49		
20			50		
21			51		
22			52		
23			53		
24			54		
25			55		
26			56		
27			57		
28			58		
29			59		
30			60		

APLICACION DE LAS NORMAS Y PROCEDIMIENTOS
DE LOS SERVICIOS DE TRANSITO AEREO

1. GENERALIDADES

1.1 La presente publicación RAC, contiene el Reglamento del Aire y los Procedimientos de Aplicación (RAC 1), formando parte de la Publicación de Información Aeronáutica (AIP). En general, las reglas del aire y los procedimientos de los servicios de tránsito aéreo aplicables al tránsito aéreo en la República de Panamá, se han establecido siguiendo las Normas, Métodos Recomendados y Procedimientos de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), de acuerdo con los Anexos 2, 6, 10 y 11 al Convenio de Aviación Civil Internacional, con los Procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea: Reglamento del Aire y Servicios de Tránsito Aéreo, Documento 4444-RAC/501 (PANS-RAC); y Operación de Aeronaves, Documento 8168-OPS/611 (PANS-OPS); y con los Procedimientos Suplementarios Regionales aplicables en las Regiones SAM/CAR, Documento 7030 (SUPPS).

1.2 Para identificar el origen de cada una de las reglas de vuelo y de los procedimientos de aplicación contenidos en la presente publicación, en el margen izquierdo de cada uno de ellos se ha incluido una referencia apropiada a modo de antecedente, así resulte, por ejemplo:

1) Cuando la referencia indique "Anexo 2", significará que la regla o el procedimiento respectivo ha sido extraído del correspondiente Anexo 2 al Convenio de Aviación Civil Internacional.

2) Cuando la referencia indique "PANS-RAC", significará que la regla o el procedimiento respectivo ha sido extraído del correspondiente Documento 4444-RAC/501 - Procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea.

3) Cuando la referencia indique "Adicional", significará que la regla o el procedimiento respectivo no está específicamente enunciado en la documentación OACI y que es necesario establecerlo a efectos de satisfacer necesidades particulares que imponen las operaciones en el ámbito nacional.

1.3 Las diferencias entre las reglamentaciones y procedimientos nacionales e internacionales se muestran en RAC 0-5 al 0-10.

1.4 Las notas intercaladas en el articulado de este Reglamento proporcionan datos o referencias acerca de las Reglas y/o Procedimientos de Aplicación de que se trata; tales notas no forman parte del texto reglamentario.

2. SERVICIOS DE TRANSITO AEREO

2.1 Según acuerdos entre los Gobiernos de Panamá y Estados Unidos de Norte América, la Federal Aviation Administration (FAA) suministra los Servicios de Tránsito Aéreo en la FIR/CTA Panamá, exceptuándose el Servicio de Control de Aeródromo en los aeródromos ubicados fuera de la Zona del Canal de Panamá, que son provistos por la Dirección de Aeronáutica Civil de Panamá.

GACETA OFICIAL
ORGANO DEL ESTADO

DIRECTOR
HUMBERTO SPADAFORA P.

OFICINA:
Editora Renovación, S.A., Vía Fernández de Córdoba (Vista Hermosa). Teléfono 61-8994, Apartado Postal 8-4 Panamá, 9-A República de Panamá.

AVISOS EDICTOS Y OTRAS PUBLICACIONES
Dirección General del Ingreso
Para Suscripciones ver a La Administración.

SUSCRIPCIONES
Mínima: 6 meses: En la República: B/6.00
En el Exterior B/.8.00
Un año en la República: B/.10.00
En el Exterior: B/.12.00

TODO PAGO ADELANTADO
Número suelto: B/0.05 . Solicítese en la Oficina de Ventas de Impresos Oficiales. Avenida Eloy Alfaro 4 16.

2.2 El espacio aéreo sobre el territorio de Panamá y la parte del mar adyacente, según se detalla en RAC [illegible], constituye la FIR Panamá. En este espacio aéreo el Control de Tránsito Aéreo se ejerce en:

a) Area de Control (CTA) Panamá.

b) Zonas de Control (CTR) de aeródromos controlados con sendas para la aproximación y aterrizaje.

c) Zonas de Tránsito de Aeródromo (ATZ) en algunos aeródromos.

2.2.1 No se hace distinción entre los espacios aéreos superior e inferior. El eje de cada ruta ATS está determinado por una línea que conecta los puntos significativos, identificados en general por instalaciones de radionavegación.

2.3 Los Servicios de Tránsito Aéreo (Servicio de Control de Tránsito Aéreo, Servicio de Información de Vuelo y Servicio de Alerta) son suministrados por:

a) ACC Panamá dentro de todo el espacio aéreo de la FIR/CTA Panamá.

b) Torres de Control de aeródromo, en coordinación con el ACC Panamá cuando se hace necesario, para el tránsito de aeródromo.

2.4 La descripción de los espacios aéreos designados para propósitos de los servicios de tránsito aéreo se encuentra en las tablas que forman el RAC-5.

2.5 Dentro de la FIR Panamá se han establecido zonas restringidas, de precaución, de advertencia y peligrosas, figurando en RAC 5, conjuntamente con detalles para la operación. La zona cuya actividad no es continua y por lo tanto sujeta a operaciones esporádicas, dan motivo a notificaciones con suficiente anticipación por medio de Notams, haciendo referencia a la zona únicamente mediante su identificación.

DIFERENCIAS ENTRE LAS REGLAS Y PROCEDIMIENTOS NACIONALES Y LOS INTERNACIONALES

ANEXO 2 – REGLAMENTO DEL AIRE

DIFERENCIA

Definiciones: RUTA CON SERVICIO DE ASESORAMIENTO: La definición se aplica a rutas con designadores específicos.

Capítulo 1: AREA CON SERVICIO DE ASESORAMIENTO: Aunque no se han designado específicamente áreas con servicio de asesoramiento, en todo el espacio aéreo incluido en la Región de Información de Vuelo (FIR), fuera de los espacios aéreos controlados, se facilita servicio asesor de tránsito aéreo a todo vuelo que se desarrolla en ruta designada.

Capítulo 2: CUMPLIMIENTO DEL REGLAMENTO DEL AIRE: Se aplica ampliado (Nº 2.3).

Capítulo 3: DISPOSITIVOS DE SEÑALIZACION AUTOMATICA: No se aplica la Nota del número 3.2.3; el requisito de escucha constante debe ser mantenido en condiciones reales (Nº 92).

Capítulo 3: VUELO ACROBATICO: Además, la reglamentación nacional (Nº 26 y 26.1) añade otras limitaciones específicas y ciertos requisitos.

Capítulo 3: RESTRICCIONES EN EL ESPACIO AEREO: Adicionalmente, la reglamentación nacional (Nº 29) prescribe restricciones generales para el sobrevuelo de instalaciones críticas, cuyos detalles no se hayan publicado.

Capítulo 3: PROXIMIDAD: Además, la reglamentación nacional (Nºs 30, 31 y 32) establece un valor mínimo de proximidad, y procedimientos y limitaciones específicas para el vuelo en formación.

Capítulo 3: DERECHO DE PASO: No se aplica el primer párrafo en el título por considerar un derecho cuya existencia no puede aceptarse más que como consecuencia del principio de [illegible] (Nº 33).

Capítulo 3: ATERRIZAJE: Adicionalmente, la reglamentación nacional (Nº 62), indica que las aeronaves [illegible] a un circuito de tránsito [illegible] en el sitio, [illegible] y se establecen procedimientos para el aterrizaje en circuito (Nº 61.1).

Capítulo 3: LUCES QUE DEBEN OSTENTAR LAS AERONAVES: Adicionalmente, la reglamentación nacional (Nº 40) prescribe su uso en condiciones de mala visibilidad.

Capítulo 3: [illegible] DE PLAN DE VUELOS: Adicionalmente, la reglamentación nacional (Nº 49) incluye otros datos.

Capítulo 3: EXPIRACION DEL PLAN DE VUELO: Adicionalmente, la reglamentación nacional (Nº 48.3 [illegible]) prescribe que la notificación de llegada del piloto debe incluir la información sobre el lugar donde se ha presentado el plan de vuelo y el último lugar de partida.

Capítulo 3: SERVICIOS DEL CONTROL DE TRANSITO AEREO: Aunque en la [illegible] cita específicamente la dependencia correspondiente de control del tránsito aéreo, la reglamentación nacional (Nº 55), prescribe la obligación de cumplimentar la autorización cuando se solicite un permiso que lleve [illegible] prioridad.

Capítulo 3: FALLA DE LAS COMUNICACIONES DE RADIO: Adicionalmente los procedimientos nacionales (Nº 92.5) amplían las posibilidades de aplicación (incluyendo el caso de vuelo con servicio asesor de tránsito aéreo y la probabilidad de que el vuelo se dirija a la alternativa).

Capítulo 4: REGLAS DE VUELO VISUAL: La reglamentación nacional [illegible] respecto a la Tabla VFR del párrafo 4.1 del Anexo 2, los valores que aparecen en la Tabla del Nº 78.1.

Capítulo 4: REGLAS DE VUELO VISUAL: Los vuelos VFR observarán la disposición del párrafo 4.5 en ciertas determinadas del espacio aéreo controlado, cuando la Administración Panameña por medio de las publicaciones de información aeronáutica difunda específicamente su aplicación.

Capítulo 4: AERONAVES QUE NO REUNEN CONDICIONES PARA EFECTUAR VUELO IFR: Los vuelos VFR con aeronaves que no estén en condiciones de volar IFR, en caso de necesidad, deben realizarse con referencia visual constante a la superficie terrestre, incluyendo la posibilidad de vuelo sobre nubes, siempre que estas formaciones, si los elementos aislados no cubren más de cuatro octavos de la superficie terrestre vista desde la aeronave en vuelo.

Capítulo 4: MINIMAS VFR DE AERODROMO: Excepto que para determinados aeródromos se establezcan mínimas más restrictivas, las disposiciones generales nacionales prescriben:

a) Para aeródromos controlados ubicados dentro de una zona de control (Nº 81.1)

Visibilidad en tierra	5 Km (3 millas)
Techo de nubes	300 m (1000 pies) libre de nubes.

b) Para aeródromos no controlados fuera de zona de control (Nº 81.1.1)

Visibilidad en tierra	2.5 Km (1.5 millas)
Techo de nubes	300 m (1000 pies) libre de nubes.

Capítulo 4: ALTURAS MINIMAS [illegible] VFR: Se aplica (Nº 79.3), excepto que se trate de vuelos en condiciones de poder volar de acuerdo al IFR, en cuyo caso no se considera necesario, dentro de determinada limitación.

Capítulo 5: [illegible]: Adicionalmente, la reglamentación nacional (Nºs 83.1 y 85.2), prescribe los instrumentos de vuelo y el equipo de radio mínimo para los vuelos IFR.

Capítulo 5: DESVIACION [illegible]: Los procedimientos nacionales (Nº [illegible] – 2º) son más específicos a este respecto, con una ligera diferencia de detalle.

Capítulo 5: REGLAS DE VUELO POR INSTRUMENTOS [illegible]: El servicio de asesoramiento de tránsito aéreo, se prescribe obligatoriamente para todos los vuelos IFR que ocurren en la FIR, fuera del espacio aéreo controlado y en rutas designadas.

Capítulo 5: CAMBIO DE VUELO IFR A VFR: Para los vuelos realizados totalmente en su jurisdicción, [illegible] y sin referencia visual constante con el terreno, [illegible] a menos que se prevea que podrá [illegible] sin interrupción en condiciones meteorológicas visuales hasta el aterrizaje en el aeródromo de destino.

Comentario: Tiene por finalidad evitar la necesidad de volver al vuelo IFR en caso de falla de comunicaciones.

ANEXO 11 - SERVICIOS DE TRANSITO AEREO

DIFERENCIA

Definiciones RUTA CON SERVICIO DE ASESORAMIENTO: Misma diferencia observada para el Anexo 2.

Capítulo 2 AREA CON SERVICIO DE ASESORAMIENTO: Misma diferencia observada para el Anexo 2.

Capítulo 3 SERVICIO DE CONTROL DE APROXIMACION - SERVICIO DE CONTROL DE AREA: Sólo se suministra a los "vuelos IFR", excepto que la Administración Panameña por medio de las publicaciones de información aeronáutica difunda su aplicación para "los vuelos controlados", en partes específicamente designadas del espacio aéreo controlado.

Capítulo 3 CONTROL DE PERSONAS Y VEHICULOS EN LOS AERODROMOS: La reglamentación nacional (N° 71.3), incluye esta norma en sentido de responsabilidad relativa, en consideración que por la circunstancia de velocidad reducida de las aeronaves en rodaje y otros factores, a menudo se encuentran en mejores condiciones los pilotos al mando de las aeronaves que los encargados del control de tránsito aéreo, de evitar peligro de colisiones.

*

PROCEDIMIENTOS PARA LOS SERVICIOS DE NAVEGACION AEREA - REGLAMENTOS DEL AIRE Y SERVICIOS DE TRANSITO AEREO - (DOC.4444).

DIFERENCIA

Parte II PRESENTACION DE PLAN DE VUELO POR TELEFONO O POR RADIO: Los procedimientos nacionales (N° 45.2), solamente autorizan la presentación de un plan de vuelo por teléfono o en su defecto por radio, cuando en el lugar de partida no existan dependencias de los servicios de tránsito aéreo.

Parte II PRESENTACION DE PLAN DE VUELO DURANTE EL VUELO: Los procedimientos nacionales (N° 45.3), solamente autorizan la presentación de plan de vuelo durante el vuelo en dos casos:

a) Cuando en el lugar de partida no existan dependencias o estaciones de comunicaciones de los servicios de tránsito aéreo, o;

b) Cuando se cambie del cumplimiento del VFR al IFR.

Asimismo, los planes de vuelo presentados durante el vuelo, se aceptan solamente hasta la primera escala donde pueda cumplirse el requisito de presentación previa a la partida.

Parte III SEPARACION LATERAL PARA CAMBIO DE NIVEL Y SEPARACION DE DERROTA CON RADIOFARO VOR: Los procedimientos nacionales (N° 101.4), incluyen como similar al inciso a) del 7.2.1.4 de los PANS-RAC para el presente caso.

Parte III SEPARACION LATERAL EN CASOS DE EMERGENCIA CON VOR: Para la misma situación, los procedimientos nacionales prevén la utilización del VOR utilizando radiales que difieran 15° a más de 15 NM de la instalación.

Parte III CONTENIDO DE LOS INFORMES DE POSICION: Los procedimientos nacionales (N° 69.1), son más específicos sobre este punto.

Parte III TRANSMISION DE AERONOTIFICACIONES: El formulario AIREP nacional, incluye una columna en inglés que se utilizará para la transmisión por radiotelefonía desde aeronaves panameñas y extranjeras que deseen hacerlo (N° 10).

Parte III VUELOS INICIADOS IFR Y PROSEGUIDOS VFR: Los procedimientos nacionales (N° 100.7), incluyen además, previsiones para el caso de que al finalizar el permiso el vuelo se desarrolle en condiciones meteorológicas instrumentales y también para el caso de falla de comunicaciones en estas circunstancias.

Parte III FALLAS DE LAS COMUNICACIONES: Véase diferencia notificada respecto al Capítulo 5 del Anexo 2.

Parte IV SEPARACION LONGITUDINAL DE UN (1) MINUTO ENTRE PARTIDAS: La aplicación para operaciones efectuadas en pistas divergentes que no se cruzan, se efectúa sin necesidad de que la autoridad competente haya aprobado instrucciones referentes al procedimiento.

Parte V VUELOS VFR ESPECIALES QUE SALEN DE UNA ZONA DE CONTROL O ENTRAN EN ELLA: La reglamentación nacional (N° 81.2 - 1°), limita estas operaciones fijando mínimos de visibilidad en tierra y en vuelo de 1 Km y 2.5 Km en la zona de tránsito de aeródromo, respectivamente. La disponibilidad de equipo de radio para comunicaciones en ambos sentidos con la dependencia de los servicios de tránsito aéreo correspondiente es requisito indispensable. Asimismo se permiten estas operaciones (N° 81.2 - 3°) en los aeródromos controlados sin zona de control, con las mismas limitaciones precedentes referidas a la zona de tránsito, para vuelos a 200 metros de altura como máximo.

Parte V VUELOS VFR ESPECIALES EFECTUADOS LOCALMENTE: La reglamentación nacional (N° 81.2 - 2°), limita estas operaciones fijando como mínimos de visibilidad en tierra y en vuelo 2.5 Km. También se permiten estas operaciones (N° 81.2 - 3°), en los aeródromos controlados sin zona de control, con las mismas limitaciones precedentes referidas a la zona de tránsito de aeródromo, para vuelos realizados a 200 metros de altura como máximo.

Parte V SEPARACION ENTRE AERONAVES QUE CIRCULAN EL AERODROMO: La reglamentación nacional (N° 66), adicionalmente prescribe una separación mínima de 150 metros.

Parte VI UTILIZACION DEL SERVICIO ASESOR DE TRANSITO AEREO: La reglamentación nacional (N° 102), establece la obligatoriedad de utilización del servicio asesor de tránsito aéreo por todos los vuelos IFR en rutas designadas, fuera de espacios aéreos controlados.

Parte VI VALIDEZ DEL ASESORAMIENTO: Los procedimientos nacionales (N° 104) determinan que el piloto deberá informar si adoptará otras medidas y en todos los casos y previamente a la realización de la maniobra, informará su decisión y esperará (N° 20.5) el acuse de recibo.

Parte VI AERONAVES QUE NO UTILIZAN EL SERVICIO ASESOR: Esta acepción no se aplica.

Parte IX FRASEOLOGIA PARA MANTENIMIENTO DE DERROTAS: Las dependencias ATS utilizan referencias a grados magnéticos únicamente.

Apéndice 1 CONTENIDO DE AERONOTIFICACIONES ORDINARIAS: Los procedimientos nacionales (N° 69.1) son más específicos sobre este punto.

R A C 1

REGLAMENTO DEL AIRE Y PROCEDIMIENTOS DE APLICACION

1a. Parte - GENERALIDADES
Capítulo I.- Alcance........RAC 1-1 al 1-2
Capítulo II.- Definiciones........RAC 1-3 al 1-16
Capítulo III.- Aplicabilidad........RAC 1-17 al 1-25
Sección 1a. Cumplimiento del Reglamento.
Sección 2a. Procedimientos generales.

2a. Parte - REGLAS GENERALES DE VUELO
Capítulo IV.- Reglas generales aplicables a todos los vuelos........RAC 1-26 al 1-41
Sección 1a. Protección de personas y bienes.
Sección 2a. Prevención de colisiones.
Sección 3a. Información sobre vuelos.
Capítulo V.- Reglas generales aplicables al tránsito de aeródromo........RAC 1-42 al 1-53

3a. Parte - REGLAS DE VUELO VISUAL
Capítulo VI.- Reglas de vuelo visual aplicables a todos los vuelos........RAC 1-54 al 1-57
Capítulo VII.- Reglas de vuelo visual aplicables al tránsito de aeródromo........RAC 1-58 al 1-60

4a. Parte - REGLAS DE VUELO POR INSTRUMENTOS
Capítulo VIII.- Reglas de vuelo por instrumentos aplicables a todos los vuelos........RAC 1-61 al 1-78
Capítulo IX.- Reglas y procedimientos de vuelo por instrumentos para los vuelos en ruta........RAC 1-79 al 1-88
Sección 1a. Vuelos en espacios aéreos controlados.
Sección 2a. Vuelos fuera de espacios aéreos controlados.
Capítulo X.- Reglas y procedimientos de vuelo por instrumentos para las salidas y llegadas........RAC 1-89 al 1-97

APENDICE A - SEÑALES........RAC 1-98 al 1-110
APENDICE B - LUCES QUE DEBEN OSTENTAR LAS AERONAVES........RAC 1-111 al 1-115
APENDICE C - NIVELES DE CRUCERO........RAC 1-116
APENDICE D - FORMULARIO AIREP........RAC 1-117 al 1-118
APENDICE E - FORMULARIO PLAN........RAC 1-119 al 1-120

ADJUNTO F - [illegible]........RAC 1-121 al 1-124

1ra. PARTE

GENERALIDADES

CAPITULO I

ALCANCE

1. FINALIDAD Y AMBITO: Este reglamento tiene por finalidad establecer normas destinadas a dar protección y seguridad al tránsito aéreo que se efectúe sobre el territorio de la República de Panamá y sus aguas jurisdiccionales y rige para todas las aeronaves, civiles o militares, cualquiera sea su nacionalidad. Asimismo se aplica este reglamento a espacios aéreos extraterritoriales cuando por convenios internacionales se acuerde que dichos espacios se encuentran bajo la jurisdicción de los servicios de tránsito aéreo de la República de Panamá.

2. CUMPLIMIENTO: Las normas y disposiciones de este Reglamento son de cumplimiento obligatorio por parte de todos los usuarios detallados en el ámbito. La Dirección de Aeronáutica Civil solicitará en cada caso al organismo que corresponda, si ello escapa a sus atribuciones, la sanción pertinente para los responsables de las infracciones que se cometan.

3. EXCEPCIONES: Podrán exceptuarse de lo dispuesto en el número 2 a las aeronaves de la Guardia Nacional panameña, cuando las necesidades determinadas por la autoridad respectiva exija la alteración de las normas impuestas por este reglamento. En tal caso y a fin de garantizar la seguridad de las operaciones aéreas, las autoridades responsables de tales operaciones notificarán las mismas, antes de emprenderlas, a la Dirección de Aeronáutica Civil.

4. AUTORIZACIONES ESPECIALES: Se podrá permitir desviaciones a este Reglamento cuando en caso de operaciones especiales, y a juicio de la Dirección de Aeronáutica Civil ello corresponda, caso en el cual mediará expresa y previa autorización por acto administrativo formal de la Dirección de Aeronáutica Civil, estipulando las condiciones a que se ajustará la desviación.

4.1 PROCEDIMIENTOS PARA LAS AUTORIZACIONES ESPECIALES: La autorización de la Dirección de Aeronáutica Civil debe ser puesta en conocimiento de las dependencias locales de los servicios de tránsito aéreo, antes de iniciar las operaciones y presentada cada vez que una autoridad competente lo solicite.

NOTA: Se consideran operaciones especiales, aquellas que estén motivadas por carreras o desfiles aéreos, concentraciones aéreas, vuelos acrobáticos, o cierto tipo de maniobras relacionadas con búsqueda y salvamento y con los servicios de vigilancia forestal y agrícola, incluyendo las luchas contra las plagas, etc.

1ra. PARTE

GENERALIDADES

CAPITULO II

DEFINICIONES

Adicional

5. TERMINOLOGIA TECNICA: La terminología técnica utilizada en el presente reglamento y en los procedimientos de aplicación, cuyo significado difiera en alguna forma del que se desprende de su interpretación común, tendrá el alcance y significado expresamente definido en los procedimientos de aplicación.

Adicional

5.1 DEFINICIONES: Cuando se utilicen los términos que a continuación se mencionan, tendrán el significado y alcance que se expresa en cada definición:

Anexo 6
Capítulo 1

AERODROMO: Area definida de tierra o de agua (que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos) destinada total o parcialmente a la llegada, salida y movimiento de aeronaves.

Anexo 11
Capítulo 1

AERODROMO CONTROLADO: Aeródromo en el que se facilita servicio de control de tránsito aéreo para el tránsito del aeródromo.

NOTA: La expresión aeródromo controlado indica que se facilita el servicio de control de tránsito para el tránsito del aeródromo, pero no implica que tenga que existir, además, necesariamente una zona de control puesto que ésta se exige sólo en los aeródromos en que se facilita el servicio de control de tránsito aéreo para los vuelos IFR, pero no en los aeródromos en que sólo se facilita para los vuelos VFR.

Anexo 2
Capítulo 1

AERODROMO DE ALTERNATIVA: Aeródromo especificado en el plan de vuelo al cual puede dirigirse una aeronave cuando no sea aconsejable aterrizar en el aeródromo de aterrizaje previsto.

NOTA: El aeródromo de alternativa puede ser el aeródromo de partida.

Anexo 11

AERONAVE: Toda máquina que puede sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra.

PANS-RAC
Parte 1

AERONOTIFICACION: Informe que el piloto al mando prepara durante el vuelo llenando las casillas correspondientes a datos de posición, operación o meteorológicos del formulario AIREP.

Anexo 11

ALCANCE VISUAL EN LA PISTA: Es la distancia máxima en la dirección del despegue o del aterrizaje, a la cual la pista, o las luces o balizas especificadas que la delimitan, pueden verse desde una posición situada por encima de un punto determinado en el eje de la pista a una altura correspondiente al nivel medio a que queda la vista del piloto en la toma de contacto.

NOTA 1: Se considera que una altura de 5 metros corresponde satisfactoriamente al nivel medio a que queda la vista del piloto en la toma de contacto.

NOTA 2: En la práctica, el alcance visual en la pista no puede medirse directamente desde el punto especificado en la definición, sino que es una evaluación de lo que un piloto vería desde ese punto.

Anexo 2
Capítulo 1

ALTITUD: Distancia vertical entre un nivel, punto u objeto considerado como punto y el nivel medio del mar (ver nota aclaratoria en "Niveles de Vuelo").

PANS-RAC
Parte 1

ALTITUD DE TRANSICION: Altitud, en las proximidades de un aeródromo, en la cual o por debajo de la cual se controla la posición vertical de la aeronave por referencia a altitudes.

Anexo 2
Capítulo 1

ALTURA:

1) Distancia vertical entre un nivel, punto u objeto considerado como punto, y una referencia especificada.

NOTA: La referencia podrá especificarse ya sea en el texto o en una nota explicativa en la publicación correspondiente.

2) Dimensión vertical de un objeto.

NOTA: El término "altura" puede usarse también en sentido figurado para expresar una dimensión que no sea vertical; por ejemplo, la altura de una letra o cifra pintada en una pista.

PANS-OPS
Parte 1

ALTURA DE DECISION: La altura, sobre la elevación del aeródromo, a que deberá suspenderse el descenso durante la aproximación por instrumentos, si la aproximación no puede continuarse visualmente.

NOTA: La altura de decisión puede expresarse como "altitud de decisión" referida entonces al nivel medio del mar.

Adicional

APROXIMACION CON CIRCULACION VISUAL: Aproximación visual que se realiza efectuando previamente un procedimiento de aproximación por instrumentos completa o directa para continuar luego en circulación visual y aterrizar en una pista distinta de aquella correspondiente al procedimiento de aproximación por instrumentos.

Anexo 12
Capítulo 1

APROXIMACION FINAL: Parte del procedimiento de aproximación por instrumentos, que comprende desde el momento en que la aeronave:

a) ha completado el último viraje reglamentario o viraje de base si se especifica uno, o bien
b) ha sobrevolado un punto de posición especificado, o
c) ha interceptado la última trayectoria especificada para el procedimiento hasta que llega a un punto en las inmediaciones del aeródromo, desde el cual:
    1) puede efectuar un aterrizaje, o bien
    2) comienza un procedimiento de aproximación frustrada.

PANS-OPS
Parte 1
Derivado

APROXIMACION INICIAL: Parte de un procedimiento de aproximación por instrumentos que consiste en la primera aproximación a la instalación o fijo establecido para el comienzo de la aproximación intermedia, y que comienza en la posición anterior determinada por una ayuda para la navegación o a la altitud obtenida en la trayectoria que desarrolla la aeronave rumbo al aeródromo de destino.

PANS-OPS
Parte 1

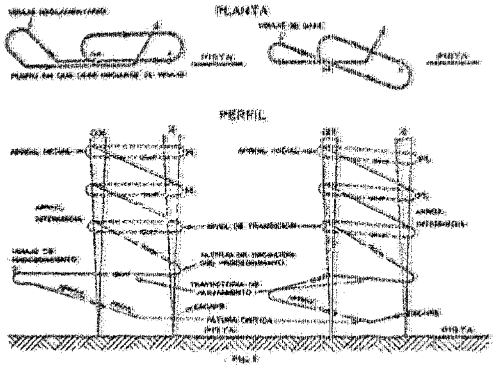
APROXIMACION INTERMEDIA: Parte de un procedimiento de aproximación por instrumentos comprendida entre la primera llegada a la primera instalación de navegación o un punto de posición predeterminado, y el comienzo de la aproximación final.

NOTA: La aproximación intermedia puede incluir las operaciones prescriptas en circuitos de espera IFR.

PANS-OPS
Parte 1

PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACION POR INSTRUMENTOS: Serie de maniobras predeterminadas que, en condiciones de vuelo por instrumentos, permiten a una aeronave completar ordenadamente todas las fases desde el comienzo de la aproximación inicial hasta el aterrizaje, o hasta un punto a partir del cual se puede aterrizar visualmente.

NOTA: En esta definición se emplea la expresión "condiciones de vuelo por instrumentos" con preferencia a otras tales como "condiciones meteorológicas instrumentales" porque éstas últimas se refieren a condiciones meteorológicas que requieren que se vuele de acuerdo con las reglas de vuelo por instrumentos, pero no implica necesariamente que se vuele mediante referencias a los instrumentos de a bordo que es la intención de la redacción actual.



Adicional

APROXIMACION POR INSTRUMENTOS COMPLETA: Procedimiento prescripto para aproximación aplicando las reglas y procedimientos de vuelo por instrumentos, que incluye una trayectoria de alejamiento del aeródromo, un viraje de procedimiento y la trayectoria de aproximación final.

Adicional

APROXIMACION POR INSTRUMENTOS DIRECTA: Procedimiento de aproximación aplicando las reglas y procedimientos de vuelo por instrumentos en el que el pasaje de la aproximación intermedia a la aproximación final, no incluye un viraje de procedimiento.

PANS-RAC
Parte 1

APROXIMACION VISUAL: La aproximación en un vuelo IFR cuando cualquier parte o la totalidad del procedimiento de aproximación por instrumentos no se completa y se realiza mediante referencia visual respecto al terreno, y teniendo el aeródromo a la vista.

Anexo 2
Capítulo 1
Derivado

AREA CON SERVICIO ASESOR: Area designada comprendida dentro de una región de información de vuelo, donde se da servicio asesor de tránsito aéreo.

NOTA: El servicio de control de tránsito aéreo suministra un servicio mucho más completo que el asesor de tránsito aéreo. Por lo tanto, no se establececon áreas o rutas con servicio asesor dentro de espacios aéreos controlados (áreas y zonas de control).

PANS-RAC
Parte 1

AREA DE ATERRIZAJE: La parte del área de movimiento que está destinada al recorrido de aterrizaje o de despegue de las aeronaves.

Anexo 2
Capítulo
Anexo 1

AREA DE MANIOBRAS: Aquella parte del aeródromo que debe usarse para el despegue y aterrizaje de aeronaves, y también para el movimiento de éstas relacionado con los despegues y aterrizajes, excluyendo las plataformas.

PANS-RAC
Parte 1
Anexo 14

AREA DE MOVIMIENTO: La parte del aeródromo destinada al movimiento de aeronaves en la superficie, incluyendo el área de maniobras y las plataformas.

PANS-RAC
Parte 1

AREA DE SEÑALES: Area de un aeródromo utilizada para exhibir señales terrestres.

Anexo 2
Capítulo 1

AVION (Aeroplano): Aeronave más pesada que el aire, propulsada mecánicamente, que debe su sustentación en vuelo principalmente a reacciones aerodinámicas ejercidas sobre superficies que permanecen fijas en determinadas condiciones de vuelo.

PANS-RAC
Parte 1

CALLE DE RODAJE: Vía definida en un aeródromo terrestre escogida o preparada para el rodaje de las aeronaves.

PANS-RAC
Parte 1

CAPA DE TRANSICION: Espacio aéreo entre la altitud de transición y el nivel de transición.

PANS-RAC
Parte 1

CIRCUITO DE RODAJE DE AERODROMO: Trayectoria especificada que deben seguir las aeronaves en el área de maniobras, mientras prevalezcan determinadas condiciones de viento.

PANS-RAC
Parte 1

CIRCUITO DE TRANSITO DE AERODROMO: Trayectoria especificada que deben seguir las aeronaves al evolucionar en las inmediaciones de un aeródromo.

PANS-RAC
Parte 1

COMUNICACION AEROTERRESTRE: Comunicación en ambos sentidos entre las aeronaves y las estaciones o posiciones situadas en la superficie de la tierra.

PANS-RAC
Parte 1

COMUNICACION DE AIRE A TIERRA: Comunicación en un solo sentido de las aeronaves a las estaciones o posiciones situadas en la superficie de la tierra.

PANS-RAC
Parte 1

COMUNICACION DE TIERRA A AIRE: Comunicación en un solo sentido, de las estaciones o posiciones situadas en la superficie de la tierra, a las aeronaves.

PANS-RAC
Parte 1

CONDICIONES METEOROLOGICAS INSTRUMENTALES: Condiciones meteorológicas expresadas en términos de visibilidad, distancia de las nubes y techo, inferiores a los mínimos especificados para condiciones meteorológicas visuales.

PANS-RAC
Parte 1

CONDICIONES METEOROLOGICAS VISUALES: Condiciones meteorológicas expresadas en términos de visibilidad, distancia de las nubes y techo, iguales o mejores que los mínimos especificados.

Adicional

CONTROL DE APROXIMACION: Expresión empleada para indicar, sin especificarla, una dependencia de control de tránsito aéreo que suministra servicio de control de aproximación.

NOTA: El servicio de control de aproximación en un determinado lugar puede proporcionarlo la torre de control del aeródromo o un centro de control de [illegible] su responsabilidad, las funciones del servicio de control de aproximación con las del servicio de control de aeródromo o del servicio de control de área. El servicio de control de aproximación también puede suministrarlo una dependencia separada, la que entonces se llama oficina de control de aproximación.

Anexo 11
Anexo 2
Capítulo 1

DEPENDENCIA DE SERVICIOS DE TRANSITO AEREO: Expresión genérica que se aplica, según el caso, a las dependencias de control de tránsito aéreo, a los centros de información de vuelo o a las oficinas de notificación de los servicios de tránsito aéreo.

DEPENDENCIAS DE CONTROL DE TRANSITO AEREO:

Anexo 2
Capítulo 1

CENTRO DE CONTROL DE AREA (ACC): Dependencia establecida para facilitar servicios de control de tránsito aéreo a los vuelos IFR.

Anexo 2
Capítulo 1

OFICINA DE CONTROL DE APROXIMACION (APP): Dependencia establecida para facilitar servicio de control de tránsito aéreo a los vuelos IFR que lleguen a uno o más aeródromos o salgan de ellos.

Anexo 2
Capítulo 1

TORRE DE CONTROL DE AERODROMO (TWR): Dependencia establecida para facilitar servicio de control de tránsito aéreo al tránsito de aeródromo.

Anexo 2
Capítulo 1

DERROTA: La proyección sobre la superficie terrestre de la trayectoria de una aeronave, cuya dirección en cualquier punto se expresa generalmente en grados a partir del Norte (geográfico o magnético).

PANS-RAC
Parte 1

ELEVACION: Distancia vertical entre un punto o un nivel en la superficie de la tierra, o unido a ella, y el nivel medio del mar.

Anexo 2
Capítulo 1

EXPLOTADOR: Persona, organización o empresa que explota, o que propone explotar, un servicio aéreo.

Anexo 2
Capítulo 1
Derivado

ESPACIO AEREO CONTROLADO: Espacio aéreo de dimensiones definidas dentro del cual se facilita servicio de control de tránsito aéreo a los vuelos controlados. [illegible]

Anexo 2
Capítulo 1

AREA DE CONTROL (CTA): Espacio aéreo controlado que se extiende hacia arriba desde una altura especificada sobre la superficie terrestre.

PANS-RAC
Parte 1

AEROVIA (AWY): Area de control o parte de ella dispuesta en forma de corredor equipada con radioayudas para la navegación.

NOTA: Las aerovías se definen por la proyección de sus límites laterales sobre la superficie de la tierra, generalmente en relación con radioayudas y puntos de posición.

PANS-RAC
Parte 1

AREA DE CONTROL TERMINAL (TMA): Parte de un área de control situada generalmente en la confluencia de aerovías en las inmediaciones de uno o más aeródromos principales.

Anexo 2
Capítulo 1

ZONAS DE CONTROL (CTR): Espacio aéreo controlado que se extiende hacia arriba desde la superficie terrestre.

Anexo 11

ESTACION AERONAUTICA: Estación terrestre del servicio móvil aeronáutico. En ciertos casos la estación aeronáutica puede estar a bordo de un barco o de un satélite terrestre.

Anexo 2
Capítulo 1

HORA PREVISTA DE APROXIMACION: Hora a la que el ATC prevé que una aeronave que llega, podrá ser autorizada a abandonar el punto de espera para completar su aproximación para aterrizar, en base a la demora calculada por congestión de tránsito en el aeródromo.

NOTA: La hora a que realmente se abandona el punto de espera dependerá del permiso de aproximación.

Anexo 2
Capítulo 1

IFR: Sigla usada para designar las reglas de vuelo por instrumentos.

Anexo 2
Capítulo 1

IMC: Sigla utilizada para designar las condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos.

PANS-RAC
Parte 1

INFORMACION SIGMET: Información preparada por una oficina de vigilancia meteorológica relativa al acaecimiento o probabilidad de que ocurra uno o más de los fenómenos siguientes:

Turbulencia fuerte
Area de tormenta activa
Tormenta (ciclón tropical)
Línea de turbonada fuerte
Granizo fuerte
Ondas orográficas fuertes
Tempestades extensas de arena o de arena/polvo
Engelamiento fuerte

Anexo 11
[illegible]

LIMITE DE PERMISO: Punto hasta el cual se concede a una aeronave un permiso de control de tránsito aéreo.

Anexo 2
Capítulo 1
Derivado

NIVEL DE CRUCERO: Nivel que se mantiene durante una parte considerable del vuelo.

PANS-RAC
Parte 1

NIVEL DE TRANSICION: Nivel de vuelo más bajo disponible para usarlo, por encima de la altitud de transición.

PANS-RAC
Parte 1

NIVELES DE VUELO: Superficies de presión atmosférica constante relacionadas con determinada referencia de presión, 1013,25 mbs (29,92 pulgadas), que están separadas por determinados intervalos de presión.

NOTA: Cuando un altímetro del tipo de presión calibrado de acuerdo con la atmósfera tipo:

a) Se ajusta al reglaje del altímetro QNH, indicará altitud;

b) Se ajusta al reglaje de altímetro QFE, indicará altura sobre la referencia QFE;

c) Se ajusta a la presión de 1013,25 mbs., puede usarse para indicar niveles de vuelo.

PANS-RAC
Parte 1

ORDEN DE APROXIMACION: Orden en que se permite a dos o más aeronaves efectuar la aproximación para el aterrizaje.

Anexo 2
Capítulo 1
Derivado

PERMISO DE CONTROL DE TRANSITO AEREO: Autorización para que una aeronave proceda de acuerdo con las condiciones especificadas por una dependencia de control de tránsito aéreo.

PANS-RAC
Parte 1

PISTA: Area rectangular definida en un aeródromo terrestre, escogida o preparada para que las aeronaves efectúen a lo largo de ella la carrera de aterrizaje y despegue.

Anexo 2
Capítulo 1

PLAN DE VUELO (PLN): Información especificada, que respecto al vuelo proyectado de una aeronave, se somete a las dependencias de los servicios de tránsito aéreo.

Anexo 2
Capítulo 1

PLAN DE VUELO ACTUALIZADO: Plan de vuelo que comprende las modificaciones, si las hay, que resulten de incorporar permisos posteriores.

Anexo 2
Anexo 14

PLATAFORMA: Area definida, en un aeródromo terrestre, destinada a dar cabida a las aeronaves para los fines de embarque o desembarque de pasajeros o carga, reaprovisionamiento de combustible, estacionamiento o mantenimiento.

Adicional

PLAN DE VUELO REPETITIVO: El plan de vuelo [illegible] a la dependencia ATS para [illegible] designados, sin [illegible].

Adicional

POSICION DE DESPEGUE: Posición que ocupa la aeronave en el extremo de la pista, [illegible] de despegue, [illegible].

Adicional

POSICION DE ESPERA: Posición previa a la de despegue, que ocupan las aeronaves, cuando se tenga ocupada momentáneamente la posición de despegue.

PANS-OPS
Parte I

PROCEDIMIENTO DE APROXIMACIÓN FRUSTRADA: Procedimiento que debe seguirse si, después de una aproximación por instrumentos, no se efectúa el aterrizaje y ocurre, generalmente:

a) Cuando la aeronave ha descendido a la altura crítica y no ha establecido contacto visual; o bien,
b) Cuando indique el control de tránsito aéreo que hay que hacer un segundo intento o dar otra vuelta.

PANS-RAC
Parte I

PROCEDIMIENTO DE ESPERA: Maniobra predeterminada que mantiene a la aeronave dentro de un espacio aéreo especificado, mientras espera un permiso posterior.

PANS-RAC
Parte I

PUNTO DE ESPERA: Lugar especificado, que se identifique visualmente o por otros medios, en las inmediaciones del cual mantiene su posición una aeronave, de acuerdo con los permisos del control de tránsito aéreo.

Anexo 2
Capítulo 1

PUNTO DE NOTIFICACIÓN: Lugar geográfico con referencia al cual una aeronave puede notificar su posición.

Anexo 2
Capítulo 1

REGIÓN DE INFORMACIÓN DE VUELO (FIR): Espacio aéreo de dimensiones definidas, dentro del cual se facilitan los servicios de información de vuelo y de alerta.

Anexo 2
Capítulo 1

RUMBO DE LA AERONAVE: La dirección en que apunta el eje longitudinal de una aeronave, expresada generalmente en grados respecto al norte (geográfico, magnético, de la brújula o de la cuadrícula).

PANS-RAC
Parte I

RUTA ATS: Ruta especificada que se ha designado para canalizar la corriente del tránsito según sea necesario para proporcionar servicio de tránsito aéreo.

Anexo 2
Capítulo 1
Enmienda

[illegible]: [illegible] designada dentro de una región de información de vuelo, a lo largo de la cual se da servicio asesor de tránsito aéreo.

NOTA: El servicio de control de tránsito aéreo puede ofrecer un servicio mucho más completo que el asesor de tránsito aéreo. Por lo tanto no se establecen áreas y rutas con asesoría dentro de espacios aéreos controlados.

SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO

Anexo 11

OFICINA DE NOTIFICACIÓN DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO: Oficina creada con objeto de recibir los informes referentes a los servicios de tránsito aéreo y los planes de vuelo que se presentan antes de la salida.

NOTA: Una oficina de notificación de los servicios de tránsito aéreo puede establecerse como dependencia separada o combinada con una dependencia existente, tal como otra dependencia de los servicios de tránsito aéreo, o una dependencia del servicio de información aeronáutica.

Anexo 2
Capítulo 1

SERVICIOS DE CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO: Servicios suministrados con el fin de:

1. Prevenir colisiones:
   a) entre aeronaves, y
   b) entre aeronaves y obstáculos, en el área de maniobras; y
2. Acelerar y mantener ordenadamente el movimiento del tránsito aéreo.

LOS SERVICIOS DE CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO SON:

SERVICIO DE CONTROL DE ÁREA: Servicio de control de tránsito aéreo para los vuelos IFR, en las áreas de control.

SERVICIO DE CONTROL DE APROXIMACIÓN: Servicio de control de tránsito aéreo para la llegada o salida de vuelos IFR.

SERVICIO DE CONTROL DE AERÓDROMO: Servicio de control de tránsito aéreo para el tránsito de aeródromo.

Anexo 2
Capítulo 1

SERVICIO DE INFORMACIÓN DE VUELO: Servicio cuya finalidad es aconsejar y facilitar información útil para la realización segura y eficaz de los vuelos.

PANS-RAC
Parte I

SERVICIO ASESOR DE TRÁNSITO AÉREO: Servicio que se suministra para que, dentro de lo posible, se mantenga la debida separación entre las aeronaves que operan según planes de vuelo IFR, fuera de áreas controladas, pero dentro de rutas o áreas con servicio asesor.

Anexo 2
Capítulo 1

SERVICIO DE ALERTA: Servicio suministrado para notificar a los organismos pertinentes respecto a aeronaves que necesitan ayuda de búsqueda y salvamento, y auxiliar a dichos organismos según convenga.

PANS-RAC
Parte I

TECHO DE NUBES: Altura a que, sobre la tierra o el agua, se encuentra la base de la capa inferior de nubes por debajo de 6000 metros, y que cubre más de la mitad del cielo.

Anexo 2
Capítulo 1

TRÁNSITO AÉREO: Todas las aeronaves, que se hallan en vuelo, o las que circulan por el área de maniobras de un aeródromo.

Anexo 2
Capítulo 1

TRÁNSITO DE AERÓDROMO: Todo el tránsito que tiene lugar en el área de maniobras de un aeródromo y todas las aeronaves que vuelan en las inmediaciones del mismo, en la zona de tránsito de aeródromo.

NOTA: Se considera que una aeronave está en las inmediaciones de un aeródromo, cuando está dentro de un circuito de tránsito de aeródromo, o bien, entrando o saliendo del mismo.

Anexo 2
Capítulo 1

VELOCIDAD RELATIVA VERDADERA: Velocidad de la aeronave en relación al aire en calma.

Anexo 2
Capítulo 1

VFR: Sigla usada para designar las reglas de vuelo visual.

Anexo 2
Capítulo 1

VMC: Sigla utilizada para designar las condiciones meteorológicas de vuelo visual.

PANS-OPS
Parte I
Enmienda

VIRAJE DE BASE: Viraje de clase 1 ó clase 2 ejecutado por la aeronave en la parte final de la aproximación intermedia, entre el extremo de la trayectoria de alejamiento y el principio de la trayectoria de aproximación final. Estas trayectorias no resultan exactamente opuestas.

PANS-OPS
Parte II

VIRAJE DE CLASE 1: Se denomina viraje de clase 1, al efectuado a la velocidad angular de 3° por segundo.

PANS-OPS
Parte II

VIRAJE DE CLASE 2: Se denomina viraje de clase 2 al efectuado a la velocidad angular de 1.5° por seg.

Adicional

VIRAJE DE PROCEDIMIENTO: Viraje prescrito en un procedimiento de aproximación por instrumentos que la aeronave debe cumplir en la última parte de la aproximación intermedia entre el extremo de la trayectoria de alejamiento del radiofaro y el comienzo de la trayectoria de aproximación final. Este viraje podrá ser un viraje de base o un viraje reglamentario.

PANS-OPS
Parte I

VIRAJE REGLAMENTARIO: Maniobra que consiste en un viraje, partiendo de una trayectoria designada, seguido de otro en sentido contrario, y realizados ambos virajes en forma tal que la aeronave corte la trayectoria designada y pueda seguirla en dirección opuesta.

NOTA: Los virajes reglamentarios se designan "a la izquierda" o "a la derecha", según el sentido en que se haga el viraje inicial.

Anexo 2
Capítulo 1

VISIBILIDAD: Distancia determinada por las condiciones atmosféricas y expresada en unidades de longitud, a que pueden verse e identificarse durante el día objetos prominentes no iluminados y durante la noche objetos prominentes iluminados.

Anexo 2
Capítulo 1

VISIBILIDAD EN TIERRA: Visibilidad en un aeródromo, indicada por un observador competente.

Anexo 2
Capítulo 1

VISIBILIDAD EN VUELO: Visibilidad hacia adelante desde el puesto de pilotaje de una aeronave en vuelo.

Anexo 2
Capítulo 1

VUELO ACROBÁTICO: Maniobras realizadas intencionadamente con una aeronave, que impliquen un cambio brusco en su posición, o una posición o variación de velocidad anormales.

Anexo 2
Capítulo 1

VUELO CONTROLADO: Todo vuelo que está supeditado a un permiso del control de tránsito aéreo.

Anexo 2
Capítulo 1

VUELO IFR: Vuelo efectuado de acuerdo con las reglas de vuelo por instrumentos.

Adicional

VUELO LOCAL: Es el vuelo que se inicia y finaliza en el aeródromo y [illegible] de la zona de tránsito del aeródromo [illegible] del control de tránsito aéreo encargado de las operaciones en el aeródromo.

Anexo 2
Capítulo 1

VUELO VFR: Vuelo efectuado de acuerdo con las reglas de vuelo visual.

PANS-RAC
Parte I

VUELO VFR ESPECIAL: Vuelo VFR que el control de tránsito aéreo autoriza para que se realice dentro de una zona de control en condiciones meteorológicas inferiores a las condiciones meteorológicas visuales.

NOTA: Las autoridades nacionales consideran también como vuelo VFR especial, al vuelo realizado en aeródromos controlados, sin zona de control designada, pero dentro de la zona de tránsito de aeródromo hasta [illegible] metros de altura.

Anexo 2
Capítulo 1

ZONA DE TRÁNSITO DE AERÓDROMO: Espacio aéreo de dimensiones definidas establecido alrededor de un aeródromo para la protección del tránsito del aeródromo.

NOTA: Excepto en los casos en que se defina de otra forma, las zonas de tránsito de aeródromos son cilindros de [illegible] de radio con centro en el punto de referencia del aeródromo extendiéndose verticalmente desde el nivel del terreno hasta [illegible] metros de altura.

Anexo 2
Capítulo 1

ZONA PELIGROSA: Zona determinada, en la cual o sobre la cual, pueden desplegarse actividades que constituyan peligro para las aeronaves que la sobrevuelan.

Anexo 2
Capítulo 1

ZONA PROHIBIDA: Zona determinada, situada dentro de los límites territoriales de un Estado, o en aguas jurisdiccionales adyacentes, sobre la cual está prohibido el vuelo de las aeronaves.

Anexo 2
Capítulo 1

ZONA RESTRINGIDA: Zona determinada, situada dentro de los límites territoriales de un Estado o de aguas jurisdiccionales adyacentes, designada para fines distintos del control del tránsito aéreo, sobre la cual y en determinadas condiciones, está restringido el vuelo de aeronaves.

Adicional

ZONA DE PRECAUCIÓN: Zona determinada, dentro de la cual se desarrollan actividades militares que no son peligrosas pero que interesan a pilotos que no participan en ellas.

GENERALIDADES

CAPITULO III

APLICABILIDAD

SECCION 1ra.

CUMPLIMIENTO DEL REGLAMENTO

Anexo 2 APLICACION DE LAS REGLAS

Derivado Capítulo 3 — 6. PRINCIPIOS GENERALES: La operación de aeronaves tanto en vuelo como en el área de maniobras del aeródromo se ajustará a las reglas generales de vuelo (2da. Parte) y además durante el vuelo a las reglas de vuelo visual (3ra. Parte) o a las reglas de vuelo por instrumentos (4ta. Parte), de acuerdo a lo que prescriban los procedimientos de aplicación.

NOTA: Las menciones entre paréntesis se refieren a las partes de este Reglamento.

Adicional — 6.1 PROCEDIMIENTOS: Las reglas de vuelo y procedimientos de aplicación, deberán ser observados de acuerdo a lo siguiente:

1°) En condiciones meteorológicas visuales (VMC), se aplicarán las reglas generales de vuelo y las reglas de vuelo visual (VFR), no obstante, el piloto puede hacer si lo desea un vuelo ajustándose a las reglas de vuelo por instrumentos (IFR), o la autoridad aeronáutica competente puede exigirle que así lo haga.

2°) En condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos (IMC) se aplicarán las reglas generales de vuelo y las reglas de vuelo por instrumentos (IFR), no obstante el piloto puede obtener permiso para efectuar vuelo VFR especial dentro de zonas de control o zonas de tránsito de aeródromos controlados, en cuyo caso no se aplicarán para dicho vuelo, las reglas de vuelo por instrumentos.

[illegible] - Parte 3 — 3°) Con independencia de las condiciones meteorológicas, se efectuarán de acuerdo a las reglas generales de vuelo y las reglas de vuelo por instrumentos:

a) Los vuelos efectuados al FL 200 inclusive;
b) Los vuelos nocturnos fuera de las zonas de tránsito de aeródromos; y
c) Los vuelos sobre el mar, a más de 20 millas náuticas del litoral, durante más de 1 hora, siempre que no se exigirá la observancia de las reglas de vuelo IFR, durante el día, cuando existan condiciones meteorológicas visuales.

NOTA: A los fines de la consideración como vuelo nocturno, se define como tal el realizado entre la hora de puesta del sol más el crepúsculo civil y la hora de salida del sol menos el crepúsculo civil.

Adicional — 6.2 APLICACION DENTRO DE ESPACIOS AEREOS CONTROLADOS: Las operaciones dentro de espacios aéreos controlados cuando en ellos rijan condiciones meteorológicas instrumentales, deben realizarse únicamente de acuerdo a permiso de tránsito de la dependencia de control del tránsito aéreo que corresponda y cumpliendo estrictamente las reglas de vuelo por instrumentos. Constituye una excepción a esto último el permiso para realizar vuelo VFR especial.

Adicional — 6.3 VUELO EN CONDICIONES MARGINALES DENTRO DE ESPACIOS AEREOS CONTROLADOS: Es principio que deben tener en cuenta los pilotos, cuando las condiciones meteorológicas sean marginales respecto a las mínimas para los vuelos VFR y no cuentan con el correspondiente permiso de tránsito, no abandonar los espacios aéreos controlados.

NOTA 1: Los espacios aéreos controlados están comprendidos por las áreas de control (incluyendo aerovías y áreas de control terminal) y zonas de control, dentro de los cuales se facilitan servicios de tránsito aéreo completos por las dependencias correspondientes, a saber: Centros de Control de Area, Oficinas de Control de Aproximación o Torres de Control (Fig. 2 y 3). Fuera de los espacios aéreos controlados, pero dentro de las Regiones de Información de Vuelo se facilitan solamente servicios de información de vuelo y alerta, y servicio asesor de tránsito aéreo.

NOTA 2: En nuestro país se ha establecido un Area de Control (CTA) generalizada, cuyos límites laterales han sido publicados en el AIP de Panamá (página RAC-3-1-1), desarrollándose verticalmente desde 750 metros (2500 pies) de altitud sobre el mar ó 200 metros (700 pies) de altura sobre el terreno sin límite superior. La red de rutas ATS controladas está comprendida dentro de la referida Area de Control. Las designaciones del espacio aéreo y de las dependencias que facilitan los servicios correspondientes, aparecen en el AIP-RAC, Parte 3-1-1.

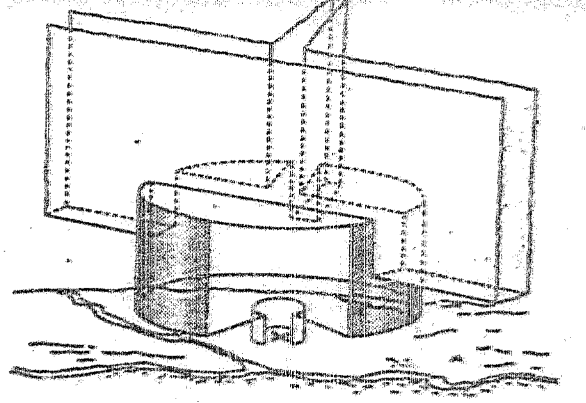


Fig. 2

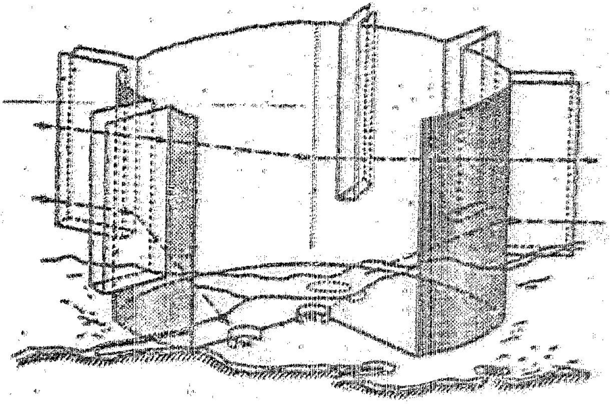


Fig. 3

RESPONSABILIDADES ESPECIFICAS

Anexo 2 Capítulo 2 Derivado — 7. AUTORIDAD DEL PILOTO AL MANDO DE LA AERONAVE: El piloto al mando de la aeronave tendrá autoridad decisiva en todo lo relacionado con ella, mientras esté al mando de la misma.

Anexo 2 Ampliado — 8. RESPONSABILIDAD RESPECTO AL CUMPLIMIENTO DEL REGLAMENTO: El piloto al mando de la aeronave, manipule o no los mandos, será responsable de que la operación de ésta se realice de acuerdo con el presente reglamento, pero podrá dejar de seguirlo en circunstancias que hagan absolutamente necesario tal incumplimiento, por razones de seguridad que exijan tomar medidas inmediatas. Cuando este privilegio de emergencia se utilice, deberá notificarse lo antes posible a la dependencia de los servicios de tránsito aéreo adecuada y deberá presentarse un informe escrito de la desviación realizada, si así lo requiere la Dirección de Aeronáutica Civil.

NOTA: Las notificaciones en tal sentido podrán efectuarse por medio del formulario " Informe del Piloto" como así también para informar a las dependencias ATS las novedades observadas a lo largo de la ruta sobrevolada y/o todo comentario pertinente que se desee formular respecto a los servicios de protección al vuelo.

Anexo 11 Derivado — 9. RESPONSABILIDAD POR LA PREVENCION DE COLISIONES EN VMC: En condiciones meteorológicas visuales, el piloto es directamente responsable de evitar las demás aeronaves aunque esté volando con un permiso IFR del control de tránsito aéreo.

NOTA: En condiciones meteorológicas visuales en las inmediaciones de los aeródromos controlados la responsabilidad por la prevención de colisiones es también compartida con la Torre de Control.

Adicional — 9.1 RESPONSABILIDAD POR LA PREVENCION DE COLISIONES EN IMC: De acuerdo al espacio aéreo dentro del cual se está volando, la responsabilidad por la prevención de colisiones compete:

a) En condiciones meteorológicas instrumentales y fuera de espacios aéreos controlados, el piloto es responsable de evitar las demás aeronaves aplicando separación vertical de acuerdo a los procedimientos para mantenimiento y de niveles de crucero (N° 103 y apéndice C) y con la ayuda de los servicios de asesoramiento de información de vuelo según corresponda, cuando éstos se presten.

b) En condiciones meteorológicas instrumentales y dentro de espacios aéreos controlados, la responsabilidad por la prevención de colisiones compete a las dependencias de los servicios de control del tránsito aéreo correspondientes.

Anexo 2
Capítulo 2
Ampliado

10. REQUISITOS PARA LOS TRIPULANTES: Ninguna persona podrá actuar como miembro de la tripulación de vuelo de una aeronave, si no es titular de la respectiva certificación de su idoneidad otorgada por la Dirección de Aeronáutica Civil de Panamá o por el Estado donde esté matriculada la aeronave. Los tripulantes deberán llevar consigo la autorización mencionada mientras desempeñen a bordo de una aeronave las funciones acreditadas en la misma y están obligados a presentarla cuando se lo pida la autoridad competente. Ninguna persona conducirá una aeronave, ni actuará como miembro de su tripulación de vuelo, mientras esté bajo la influencia de bebidas alcohólicas o de cualquier narcótico, estupefaciente u otras causas, a consecuencia de lo cual disminuye su capacidad para desempeñar sus funciones.

SECCION 2da.

PROCEDIMIENTOS GENERALES

METODOS GENERALES

REGLAJE DE ALTIMETRO

PANS-RAC
Parte II
Derivado

11. EXPRESION DE LA POSICION VERTICAL DE LAS AERONAVES: La posición vertical de las aeronaves se expresará en altitudes cuando se esté volando dentro de un espacio aéreo en el cual ello haya sido dispuesto. En los demás casos la posición vertical se expresará en niveles de vuelo.

PERMISOS DEL CONTROL DEL TRANSITO AEREO

Anexo 2
Capítulo 3
Derivado

12. REGLA GENERAL: Toda aeronave será operada ajustándose a los permisos del control de tránsito aéreo que reciba.

NOTA: Todas las autorizaciones e instrucciones impartidas por las dependencias de control del tránsito aéreo en función del servicio de control de tránsito constituyen permisos de tránsito. Este número no implica que para todos los vuelos se requiera contar con permisos de control de tránsito aéreo ya que los vuelos no controlados no los requieren.

Anexo 2
Capítulo 3
Derivado

13. PRIORIDAD: Siempre que para una aeronave se haya solicitado un permiso que lleve aparejada prioridad, se explicará la necesidad de dicha prioridad a la dependencia correspondiente de control de tránsito aéreo.

PANS-RAC
Parte II
Derivado y ampliado

14. ALCANCE: La expedición de permisos por las dependencias de control de tránsito aéreo autoriza a la aeronave para que efectúe su vuelo solamente respecto al tránsito aéreo de que tienen conocimiento, teniendo como única finalidad, acelerar y separar el tránsito aéreo y no dan derecho a violar ninguna otra disposición establecida por las autoridades correspondientes para la seguridad del vuelo o con otro objeto.
Los permisos otorgados no implican la aceptación de las operaciones en ningún otro aspecto que no sea el del movimiento del tránsito y su separación.

NOTA: Los permisos se basan en las condiciones conocidas del tránsito que afectan la seguridad de las operaciones. En tales condiciones se incluyen no solamente las aeronaves en vuelo y en el área de maniobras, sobre las cuales se está ejerciendo el control, sino también todo el movimiento de vehículos y demás obstáculos no instalados permanentemente en el área de maniobras que se esté usando.

Adicional

14.1 RESPONSABILIDADES NO ACEPTADAS POR EL PERMISO: Los permisos expedidos por los supervisores de control se refieren solamente a las condiciones de tránsito y del aeródromo y no eximen al piloto de ninguna responsabilidad en caso que viole las reglas y disposiciones que sean aplicables.

NOTA: La denegación de un permiso para el despegue puede basarse en instrucciones de una autoridad competente por razones ajenas al tránsito aéreo. Ej.: Aduana, migración, etc.

PANS-RAC
Parte II
Derivado

15. SOLICITUD DE CAMBIO EN EL PERMISO: Si el permiso otorgado por la dependencia de control del tránsito aéreo no es conveniente para el piloto al mando de la aeronave éste podrá solicitar y, si fuera factible, obtener la enmienda de su permiso.

PANS-RAC
Parte II

16. PERMISOS PARA VUELOS IFR: La operación IFR dentro de espacios aéreos controlados se ajustará al permiso IFR o al permiso en VMC, según corresponda, de acuerdo con lo establecido en los Capítulos IX y X.

PANS-RAC
Parte II

17. PERMISO IFR EN VMC: Los pilotos que reciban este permiso asumirán la responsabilidad de evitar el abordaje con otras aeronaves y no están eximidos de la obligación de cumplir con las reglas de vuelo por instrumentos.

Adicional

17.1 VALIDEZ DEL PERMISO EN VMC: La operación que se realice con un permiso en VMC, sólo se efectuará en condiciones meteorológicas visuales. En tales condiciones, la información y el permiso que otorga la dependencia de control de tránsito aéreo tienen la finalidad de ayudar en todo lo posible a los pilotos al mando para que eviten colisiones.

NOTA: Los permisos en VMC [illegible] torias de ascensos o descensos, con las limitaciones que se especifican en los números 101.5, 107.1 y 111.4.

COMUNICACIONES

Adicional

18. IDIOMA Y UTILIZACION DE LAS COMUNICACIONES: Se utilizará el español en todas las comunicaciones aeroterrestres, pero para las comunicaciones con aeronaves extranjeras en tránsito internacional podrá utilizarse como alternativa el idioma inglés. No deberán utilizarse los circuitos de comunicaciones aeroterrestres para recabar explicaciones sobre la forma en que se ha atendido un vuelo, ni para ninguna otra comunicación que no sean las estrictamente necesarias y previstas por el presente Reglamento y los procedimientos de aplicación.

NOTA: Si un piloto deseare se le explique como ha sido atendido su vuelo, podrá solicitarlo personalmente, por teléfono o por carta a la Jefatura de la correspondiente dependencia de los servicios de tránsito aéreo (ver nota del [illegible] B).

Anexo 10
Volumen II
Derivado

18.1 ALFABETO FONETICO: Cuando en las comunicaciones radiotelefónicas sea necesario identificar a cualquier letra del abecedario, se empleará el siguiente alfabeto fonético de deletreo, precedido de la palabra "Fonético".

ALFABETO DE DELETREO

Letra que ha de identificarse	Palabra que la identifica	Se pronuncia así
A	Alfa	AL FA
B	Bravo	BRA VO
C	Charlie	CHAR LI (o SHAR LI)
D	Delta	DEL TA
E	Echo	E CO
F	Foxtrot	FOX TROT
G	Golf	GOLF
H	Hotel	JO TEL
I	India	IN DIA
J	Juliett	YU LI ET
K	Kilo	KI LO
L	Lima	LI MA
M	Mike	MAIK
N	November	NO VEM BER
O	Oscar	OS CAR
P	Papa	PA PA
Q	Quebec	QUE BEC
R	Romeo	RO MI O
S	Sierra	SI E RRA
T	Tango	TAN GO
U	Uniform	IU NI FORM (o U NI FORM)
V	Victor	VIC TOR
W	Whiskey	UIS QUI
X	Xray	EX REY
Y	Yankee	IAN QUI
Z	Zulu	ZU LU

* Se han señalado las sílabas en que debe ponerse el énfasis.

Anexo 10
Volumen II
Derivado

18.2 TRANSMISION DE NUMEROS EN RADIOTELEFONIA: Todos los números, excepto los millares redondos, se transmitirán pronunciando cada dígito separadamente. Los millares redondos se transmitirán pronunciando cada dígito correspondiente al número de millares seguido de la palabra "MIL". Los decimales se indicarán precedidos de la palabra "COMA".

NOTA: Los ejemplos siguientes ilustran la aplicación de este procedimiento:

Números:	Transmitido como:
10	UNO CERO
75	SIETE CINCO
100	UNO CERO CERO
583	CINCO OCHO TRES
5.000	CINCO MIL
11.000	UNO UNO MIL
25.000	DOS CINCO MIL
38.143	TRES OCHO UNO CUATRO TRES
118,1	UNO UNO OCHO COMA UNO

2da. PARTE

REGLAS GENERALES DE VUELO

CAPITULO IV

REGLAS GENERALES APLICABLES A TODOS LOS VUELOS

SECCION 1ra.

PROTECCION A PERSONAS Y BIENES

Anexo 2 Capítulo 3 19. OPERACION NEGLIGENTE O TEMERARIA DE AERONAVES: Ninguna aeronave podrá conducirse negligente o temerariamente de modo que ponga en peligro la vida o bienes ajenos.

NOTA: Algunos ejemplos de operaciones calificadas como negligentes o temerarias, son los siguientes:

a) Los vuelos a baja altura sobre áreas urbanas, agrupamientos de edificios, concentraciones de personas, vehículos, antenas, etc;
b) Los vuelos VFR realizados a menor distancia de las nubes, que las prescritas; o con visibilidad de vuelo inferior a la establecida;
c) Los vuelos realizados a demasiada proximidad de otras aeronaves u obstáculos;
d) Los vuelos realizados dentro de espacios aéreos controlados, en IMC si no se cuenta con un permiso de tránsito aéreo o no se siguen las instrucciones del mismo.

Anexo 2 Capítulo 3 20. ALTURAS MINIMAS: Excepto cuando sea necesario para despegar o aterrizar, o cuando se tenga permiso de la autoridad correspondiente, las aeronaves no volarán sobre aglomeraciones de edificios, ciudades, pueblos o lugares habitados, o sobre una reunión de personas al aire libre, a menos que sea imprescindible y en este caso, a una altura que permita, en situación de emergencia, efectuar un aterrizaje sin peligro para las personas o los bienes que se encuentren en la superficie; esta altura no será menor de 300 metros (1000 pies) sobre el obstáculo más alto situado dentro de un radio de 600 metros (2000 pies) desde la aeronave. En lugares distintos de los especificados anteriormente la altura mínima no será inferior a 150 metros (500 pies) sobre tierra o agua.

NOTA: Véase Nº 87 respecto a la altura mínima para vuelos IFR.

Adicional 21. VUELO SOBRE ZONA MONTAÑOSA: Cuando se vuele sobre zona montañosa, además de mantener la altura de seguridad, no se volará a menos de 300 metros (1000 pies) lateralmente de las laderas de las montañas.

Anexo 2 Capítulo 3 Ampliado 22. LANZAMIENTO DE OBJETOS: Desde una aeronave en vuelo no se lanzará nada que pueda constituir peligro o daño para las personas y bienes ajenos, salvo en las condiciones prescritas por la Dirección de Aeronáutica Civil.

Anexo 2 Capítulo 3 23. DESCENSO EN PARACAIDAS: Sin permiso de la autoridad competente no se harán descensos en paracaídas excepto en casos de emergencia.

VUELO ACROBATICO

Anexo 2 Capítulo 3 24. NORMA GENERAL: Ninguna aeronave realizará vuelos acrobáticos que constituyan peligro para el tránsito aéreo.

Anexo 2 25. PREVENCION DE DAÑOS A TERCEROS: Ninguna aeronave podrá realizar vuelos acrobáticos sobre aglomeraciones de edificios, en ciudades, pueblos o lugares habitados o sobre reuniones de personas al aire libre, a menos que se obtenga el correspondiente permiso de la Dirección de Aeronáutica Civil.

Adicional 26. OTRAS LIMITACIONES: Sin autorización especial de la Dirección de Aeronáutica Civil, no pueden efectuarse vuelos acrobáticos:

1º) A menos de 600 metros (2000 pies) del punto más elevado sobre el terreno;
2º) En condiciones meteorológicas que no sean absolutamente visuales (VMC);
3º) Dentro de espacios aéreos controlados.

Adicional 26.1 REQUISITOS PARA EL VUELO ACROBATICO: Antes de iniciar un vuelo acrobático, el piloto al mando de la aeronave se asegurará que no queden objetos sueltos en la aeronave, que todas las puertas de compartimientos y cajones estén perfectamente cerrados, que se han afianzado los correajes de seguridad, de que se ha inmovilizado y asegurado el doble comando, si existe, cuando este lugar no ha de ser ocupado por alguien, y que cada persona a bordo se ha ajustado adecuadamente el correaje de seguridad.

RESTRICCIONES EN EL ESPACIO AEREO

Anexo 2 Capítulo 3 27. NORMA GENERAL: Ninguna aeronave volará en áreas en que existan restricciones de vuelo, cuyos detalles se hayan publicado debidamente, a no ser que se ajuste a las condiciones de la restricción o que tenga permiso de la autoridad que ejerce el control sobre dicha área.

NOTA: Las restricciones impuestas podrán referirse a limitaciones de alturas de vuelo o de horas de operación, etc., en cuyo caso se definirán como zonas restringidas; o podrá prohibirse completamente el vuelo constituyendo zonas prohibidas.

PANS-RAC Parte II Derivado 28. RESERVACIONES DE ESPACIO AEREO: Podrá reservarse temporalmente espacio aéreo fijo o variable, para operaciones militares o civiles. Los arreglos para reservar estos espacios aéreos, se efectuarán coordinándolos entre el usuario y la autoridad aeronáutica competente. Dicha coordinación debe efectuarse con anticipación suficiente para que se pueda proporcionar información de vuelo y difundir notams a todos los interesados. En ningún caso la anticipación de la información a que se refiere este párrafo será menor de 24 horas.

Adicional 29. PROCEDIMIENTO GENERAL DE SOBREVUELO DE INSTALACIONES CRITICAS: No se podrá volar directamente sobre destilerías, depósitos de inflamables, cargas o instalaciones de elaboración o depósitos de materiales radioactivos, excepto cuando la altura de la aeronave permita en caso de emergencia efectuar un aterrizaje sin peligro para dichas instalaciones.

SECCION 2da.

PREVENCION DE COLISIONES

SEPARACION

Anexo 2 Capítulo 3 Ampliado 30. PROXIMIDAD: Ninguna aeronave volará tan cerca de otra de modo que pueda ocasionar peligro de colisión. La distancia entre aeronaves no debe ser inferior a 150 metros (500 pies), a excepción de los casos de vuelos en formación.

Anexo 2 Capítulo 3 Ampliado 31. VUELOS EN FORMACION: Las aeronaves no volarán en formación a menos que se haya convenido previamente entre los participantes. El acuerdo se registrará por escrito, firmado por los participantes y entregado a la autoridad aeronáutica o en su defecto a tercero responsable ajeno al ejercicio que se intenta realizar. En los vuelos en formación no podrán transportarse pasajeros sujetos de contrato de transporte aéreo de cualquier naturaleza que sea.

Adicional 31.1 APLICACIONES:

a) La separación entre aeronaves que componen la formación, será responsabilidad de los pilotos.
b) Cuando se vaya a operar en formación sujeto al IFR, los pilotos y las aeronaves deben estar habilitados para volar de acuerdo con dichas reglas.

Anexo 2 Capítulo 3 32. VIGILANCIA VISUAL: Deberá mantenerse vigilancia visual constante desde las aeronaves en vuelo o que operen en el área de maniobras de un aeródromo a fin de prevenir riesgo de colisión.

Adicional 32.1 LIMITACION DE LA VELOCIDAD HORIZONTAL: Excepto que se obtenga autorización de la dependencia de los servicios de tránsito aéreo que corresponda, dentro de zonas de control, zonas de tránsito de aeródromos o zonas que la autoridad aeronáutica competente indique como de alta densidad de tránsito, las aeronaves volarán a velocidad reducida compatible con las limitaciones que la operación segura de la misma tenga a este respecto. Las aeronaves cuya velocidad relativa verdadera, teniendo en cuenta lo precedente, exceda de 150 Kt., deberán volar a la velocidad mínima prescrita por sus limitaciones de seguridad de operación.

Adicional 32.2 LIMITACION DE LA VELOCIDAD VERTICAL: Excepto que se obtenga autorización de la dependencia de los servicios de tránsito aéreo que corresponda, o está prescripto en un procedimiento aprobado, la velocidad vertical de la aeronave durante el descenso por debajo de 300 metros (1000 pies) de altura sobre el terreno, no será superior a 2,5 metros (8 pies) por segundo.

Anexo 2 Capítulo 3 33. CEDER EL PASO, NORMA GENERAL: Normalmente toda aeronave obligada a apartarse de la trayectoria de otra, evitará pasar por encima o por debajo de ella, o cruzar por delante, a menos que lo haga a suficiente distancia.

Anexo 2 Capítulo 3 34. APROXIMACION DE FRENTE: Cuando dos aeronaves se aproximen de frente o casi de frente, y haya peligro de colisión, ambas aeronaves alterarán su rumbo hacia su derecha, dejando entre ambas por lo menos 150 metros (500 pies).

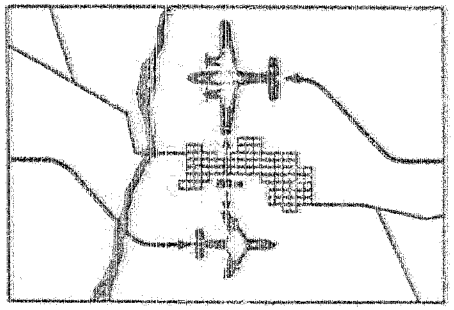


Fig.

Anexo 2 Capítulo 3 35. CONVERGENCIA: Cuando dos aeronaves converjan a un nivel aproximadamente igual, la que tenga a la otra a su derecha cederá el paso, con las siguientes excepciones:

a) Las aeronaves más pesadas que el aire, propulnaves mecánicamente, cederán el paso a los dirigibles, planeadores y globos;

b) Los dirigibles cederán el paso a los planeadores y globos;

c) Los planeadores cederán el paso a los globos;

d) Las aeronaves propulsadas mecánicamente cederán el paso a las que vayan remolcando a otras ó a algún objeto.

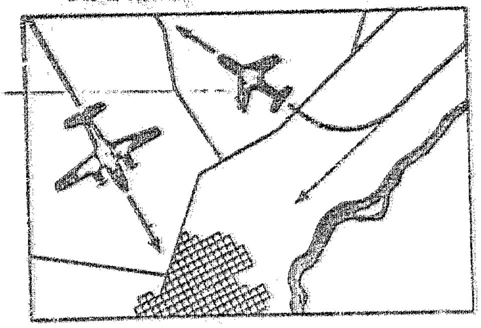


Fig. 5

Anexo 2
Capítulo 3

36. ALCANCE: Se denomina aeronave que alcanza, la que se aproxima a otra por detrás, siguiendo una línea que forme un ángulo menor de 070° con el plano de simetría de la que va adelante, es decir, que está en tal posición con respecto a la otra aeronave, que de noche, no podría ver ninguna de sus luces delanteras de navegación. Toda aeronave que sea alcanzada por otra tendrá el derecho de paso y la aeronave que la alcance ya sea ascendiendo, descendiendo o en vuelo horizontal, se mantendrá fuera de la trayectoria de la primera, cambiando su rumbo hacia la derecha. Ningún cambio subsiguiente en la posición relativa de ambas aeronaves eximirá de esta obligación a la aeronave que esté alcanzando a la otra, hasta que la haya pasado y dejado atrás por completo.

NOTA: Cuando exista ambigüedad, por la posición relativa de dos aeronaves en la aplicación de las reglas de convergencia y alcance, se dará prioridad a la aplicación de la regla de alcance.

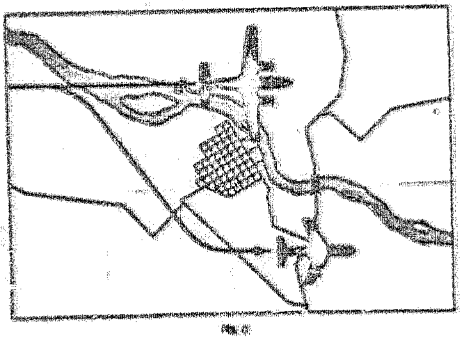


Fig. 6

ENTRENAMIENTO

Anexo 2
Capítulo 3
Ampliado

37. PRÁCTICA DE VUELO POR INSTRUMENTOS EN CONDICIONES SIMULADAS: No se volará una aeronave en condiciones simuladas de vuelo por instrumentos, a menos que:

1°) La aeronave esté provista de doble comando en completo funcionamiento y las condiciones meteorológicas sean absolutamente visuales.

2°) Un piloto competente ocupe un puesto de mando para actuar como piloto de seguridad respecto a la persona que vuela por instrumentos en condiciones simuladas. El piloto de seguridad tendrá suficiente visibilidad tanto hacia adelante como hacia los costados de la aeronave, o un observador competente, que esté en comunicación con el piloto de seguridad, ocupará un puesto en la aeronave desde el cual su campo visual complemente adecuadamente el del piloto de seguridad.

NOTA: Para simular vuelos con instrumentos, dentro y fuera de espacios aéreos controlados las condiciones meteorológicas deben ser especialmente mejores a las prescritas para el vuelo VFR, para compensar la visibilidad reducida del piloto de seguridad o el mayor tiempo que requerirá el piloto que lleva los mandos, para orientarse después de haber dedicado toda su atención a los instrumentos de vuelo especialmente si la trayectoria coincide o pasa cerca de una ruta IFR de mucho tránsito o cerca de un aeródromo.

Adicional

38. PRÁCTICA DE PROCEDIMIENTOS IFR: Las prácticas de los procedimientos IFR con el objeto de adquirir y mantener dominio de la técnica necesaria para aplicación del reglamento de vuelo por instrumentos y los procedimientos de aplicación, se realizarán en condiciones meteorológicas visuales.

Adicional

38.1 CONDICIONES DE LAS PRÁCTICAS DE PROCEDIMIENTOS IFR: Las prácticas podrán ser reales o simuladas de acuerdo a lo siguiente:

1°) Las prácticas reales requieren el cumplimiento completo de las reglas de vuelo por instrumentos y la participación de las dependencias de los servicios de tránsito aéreo correspondientes para los cuales se trata de un vuelo IFR efectivo.

2°) Las prácticas simuladas incluirán parte o todos los procedimientos IFR con excepción de aquellos que exijan la participación de las dependencias de tránsito aéreo, para las cuales, se trata de un vuelo VFR.

En ambos casos el piloto deberá mantener vigilancia visual constante.

NOTA: Toda vez que sea posible, deben practicarse los procedimientos IFR, a fin de obtener el dominio que será imprescindible cuando se realice vuelo IFR en condiciones meteorológicas instrumentales. Deberán utilizarse todas las ayudas de navegación disponibles y los informes de posición ser tan exactos como sea posible. En las prácticas simuladas no deben presentarse plan de vuelo IFR ni transmitirse informes de posición, aún cuando es conveniente que se preparen los mismos.

REMOLQUE

Anexo 2
Capítulo 3
Ampliado

39. DE OBJETOS O AERONAVES: Ninguna aeronave remolcará objeto alguno o a otra aeronave, excepto si lo hace de acuerdo con los requisitos prescritos por la Dirección de Aeronáutica Civil y [illegible] al piloto de la correspondiente autorización.

LUCES DE LAS AERONAVES

Anexo 2
Capítulo 3
Derivado

40. LUCES DE NAVEGACIÓN DE LAS AERONAVES: Entre la puesta y la salida del sol y en condiciones de mala visibilidad, todas las aeronaves en vuelo y aquellas que operen en el área de maniobras de un aeródromo, ostentarán las luces prescritas en el Apéndice "C", de los procedimientos de aplicación. Tales aeronaves no ostentarán otras luces si éstas pueden confundirse con las luces descritas en el citado Apéndice.

Anexo 2
Capítulo 3
Derivado

41. LUCES QUE DEBEN OSTENTAR LAS AERONAVES EN EL AGUA: Durante las horas de oscuridad toda aeronave que se halle en el agua, ostentará las luces descritas en 2 del Apéndice "C" de los procedimientos de aplicación, a menos que se encuentre en un área especialmente exenta de esta obligación. Tales aeronaves no ostentarán otras luces, si éstas pueden confundirse con las luces descritas en el Apéndice "C", de los procedimientos de aplicación.

SEÑALES

Anexo 2
Capítulo 3
Derivado

42. SEÑALES A LA AERONAVE: Al observar o recibir cualesquiera de las señales indicadas en el Apéndice "A", de los procedimientos de aplicación, la aeronave obrará conforme a la interpretación que se da en dicho Apéndice, a la señal de referencia.

Anexo 2
Capítulo 3
Derivado

43. SEÑALES DE LA AERONAVE: La aeronave utilizará las señales apropiadas que aparecen en el Apéndice "A" de los procedimientos de aplicación, solamente con el objeto allí indicado, y no se usará intencionalmente ninguna otra señal que pueda confundirse con ellas.

SECCIÓN 3ra.

INFORMACIÓN SOBRE VUELOS

PREPARACIÓN DEL VUELO

Anexo 2
Capítulo 2
Derivado

44. MEDIDAS PREVIAS AL VUELO: Antes de iniciar un vuelo, el piloto al mando de la aeronave deberá familiarizarse con toda la información disponible que corresponda al vuelo proyectado. Las medidas previas para aquellos vuelos que no se limiten a las inmediaciones de un aeródromo y para todos los vuelos IFR, incluirán, entre otras cosas, el estudio minucioso de los informes y pronósticos meteorológicos de actualidad de que se disponga, la obtención de la información NOTAM que afecte a su vuelo, cálculo de combustible y lubricante necesario y preparación del plan a seguir en caso de no poder completarse el vuelo tal como se ha proyectado.

NOTA: La información de vuelo previa al mismo puede obtenerse de las dependencias de los servicios de tránsito aéreo concurriendo a las Oficinas de Notificación de los Servicios de Tránsito Aéreo de los aeródromos. Tal información comprende condiciones meteorológicas y de tránsito, disponibilidad de instalaciones y servicios y los demás datos que se estimen convenientes para la seguridad.

Anexo 6
Capítulo 4
Derivado

44.1 VERIFICACIONES: No se iniciará ningún vuelo hasta que el piloto al mando de la aeronave haya comprobado que:

1°) La aeronave reúne condiciones de aeronavegabilidad;

2°) Los instrumentos y equipos disponibles a bordo de la aeronave son suficientes para el tipo de operación que vaya a efectuarse;

3°) El peso de la aeronave es tal que pueda despegar y efectuar el vuelo en forma segura, teniendo en cuenta las longitudes disponibles de pista y condiciones de vuelo previstas;

4°) La carga transportada está distribuida y sujeta de tal manera que la aeronave pueda efectuar con seguridad al vuelo;

5°) Se ha cumplido con las medidas previas al vuelo prescriptas en el número 44 de este Reglamento.

Adicional

44.1.1. INTERVENCION DE LA AUTORIDAD EN EL AERODROMO: Antes del despegue o inmediatamente después del aterrizaje el piloto al mando de la aeronave o su representante designado deberá presentarse a la Oficina de Notificación de Vuelo de Información Aeronáutica (ARO-AIS) del aeródromo, excepto que localmente se disponga de otro modo, provisto de la documentación correspondiente, a fin de que en ésta o en otras dependencias adonde se lo encamine, puedan disponerse las verificaciones relativas a la tripulación, aeronave, pasajeros y carga, prescriptas por las disposiciones legales en vigencia. Las autoridades actuantes podrán requerir la presentación personal de cualquiera o todos los tripulantes, como asimismo disponer la inspección de la aeronave. En los aeródromos que carezcan de Oficina de Notificación de los Servicios de Tránsito Aéreo, las atribuciones emergentes de este número competen a la autoridad actuante (jefe de aeródromo), que incluyen en último término al propietario del aeródromo.

Adicional

44.2 PEDIDO DE PRONOSTICOS ESPECIALES: Se podrán pedir pronósticos especiales para áreas o rutas respecto a las cuales no existan pronósticos regulares, presentando una solicitud por escrito que incluya la identificación y tipo de la aeronave, ruta a volar, aeródromos a utilizar incluyendo los de alternativa que eventualmente resulten convenientes y la fecha y hora de probable partida. Estos pedidos deben ser presentados con anticipación suficiente, en especial cuando la solicitud se presente en lugares donde no tiene asiento una oficina meteorológica.

NOTA: Normalmente la anticipación requerida es de 2 horas excepto cuando en el lugar de partida tenga asiento una Oficina Meteorológica, en cuyo caso se requerirá una anticipación mínima de 45 minutos. Los procedimientos detallados para la obtención de pronósticos aparecen en el AIP-ARG.

Anexo 6
Capítulo 4
Derivado

44.3 AERODROMO DE ALTERNATIVA: Cuando haya de realizarse una parte importante del vuelo en condiciones meteorológicas que exijan cumplir con las reglas de vuelo por instrumentos, deberá preverse e incluir en el plan de vuelo por lo menos un aeródromo de alternativa adecuado al tipo de aeronave y que presente las mejores perspectivas meteorológicas para el caso en que no sea posible efectuar el aterrizaje en el aeródromo donde se proyecta aterrizar.

NOTA: Para las conexiones internacionales desde o hacia el territorio nacional, cuando se proyecte en el Plan de Vuelo un aeródromo de alternativa ubicado dentro de nuestro país, el mismo deberá ser seleccionado de la Tabla de "Aeropuertos Internacionales" del AIP-ARG.

PLAN DE VUELO

Anexo 2
Capítulo 3

45. PRESENTACION DEL PLAN DE VUELO: La información referente al vuelo proyectado o a parte del mismo que se suministrará a una Oficina de Notificación de los Servicios de Tránsito Aéreo antes de la salida, o a cualquier otra dependencia ATS, tampoco durante el vuelo, se dará en forma de plan de vuelo de acuerdo al formulario correspondiente, y asegurándose de completar el mismo conforme a las instrucciones que figuran en su dorso. Cuando el plan de vuelo es presentado en vuelo, los datos que se pasen a la dependencia ATS apropiada deberán hacerse respetando el orden en que aparecen en el respectivo formulario.

NOTA: Por la importancia que reviste para la seguridad de los vuelos, es conveniente la presentación del Plan de Vuelo para la generalidad de las operaciones. El Plan de Vuelo compromete y pone en funcionamiento el mecanismo de los servicios que prestan protección a los vuelos. Al margen de constituir una exigencia para los vuelos IFR; para todos los vuelos facilita la búsqueda y salvamento si fuera necesario.

Anexo 2
Capítulo 3
Ampliado.
SUPPS-RAC
Parte 2

45.1 PRESENTACION OBLIGATORIA DEL PLAN DE VUELO: Deberá presentarse obligatoriamente plan de vuelo, en los siguientes casos:

1°) Cuando se proyecte o sea imperativo efectuar vuelos IFR.

2°) Para vuelos a través de fronteras internacionales.

3°) Para vuelos comerciales regulares.

4°) Cuando lo requieran especialmente disposiciones expresas de la Dirección de Aeronáutica Civil.

NOTA: Además de los casos que sean establecidos en el futuro, actualmente debe presentarse plan de vuelo para los vuelos realizados dentro de la jurisdicción nacional por aeronaves extranjeras, aeronaves con permiso especial de vuelo y aeronaves del Estado. En este último caso, se aplica el procedimiento siempre y cuando las autoridades competentes lo hayan dispuesto.

PANS-RAC
Parte II
Modificado

45.2 PRESENTACION ANTES DE LA SALIDA: Siempre que sea posible, deberá presentarse el plan de vuelo por escrito y utilizando el formulario correspondiente, indicado en el Apéndice E. No obstante, también podrá transmitirse por teléfono o en su defecto por radio a la dependencia apropiada de los servicios de tránsito aéreo del aeródromo más cercano, cuando en el lugar de partida no existan tales servicios. Para los vuelos proyectados como IFR desde su comienzo, el plan de vuelo deberá presentarse por lo menos 30 minutos antes de la partida.

PANS-RAC
Parte II
Derivado

45.3 PRESENTACION DURANTE EL VUELO: Únicamente se podrá presentar plan de vuelo durante el vuelo, cuando en el lugar de partida no existan dependencias o estaciones de comunicaciones de los servicios de tránsito aéreo o cuando, se cambie del cumplimiento de las reglas de vuelo visual a la aplicación de las reglas de vuelo por instrumentos. El Plan de Vuelo IFR presentado durante el vuelo se dirigirá directamente a la dependencia de los servicios de tránsito aéreo a cargo del espacio en que la aeronave está volando. Cuando esto no sea posible, el plan de vuelo IFR (y los VFR que se deseen presentar), se dirigirá a otra dependencia o estación de comunicaciones aeroterrestres para que haga la retransmisión necesaria.
Estos Planes de Vuelo se aceptarán solamente hasta el primer lugar de aterrizaje donde pueda cumplirse el requisito de la presentación previa a la partida.
Para los vuelos IFR, el plan de vuelo se transmitirá con una anticipación mínima respecto al momento en que se calcula se iniciará la operación IFR, de 10 minutos si la transmisión es directa y de 20 minutos si exigiera retransmisión.

Adicional

NOTA: El principio que rige a este respecto es que haya suficiente margen de tiempo para que los datos del plan de vuelo se reciban y registren en la dependencia del servicio de tránsito aéreo, a fin de que pueda darse el permiso o asesoramiento necesario al piloto antes de la hora en que comience el vuelo IFR. El incumplimiento de los plazos mínimos de tiempo especificados probablemente hará necesaria la espera hasta tanto se reciba el permiso o asesoramiento respectivo.

PANS-RAC
Parte II

45.4 VIGENCIA DEL PLAN DE VUELO: En caso de que haya una demora de más de treinta (30) minutos respecto a la hora prevista de salida, para un vuelo controlado, o de una hora (1) para un vuelo no controlado para el que se haya presentado un plan de vuelo, el plan de vuelo deberá enmendarse o presentarse uno nuevo cancelando el antiguo, según proceda.

Anexo 2
Capítulo 3
Derivado y
Condensado

46. CONTENIDO DEL PLAN DE VUELO: El Plan de Vuelo, contendrá necesariamente la información que corresponda sobre los datos sucesivos del formulario prescripto del Apéndice E, y a los procedimientos de aplicación, de acuerdo a las instrucciones que al respecto se incluyen en el reverso del formulario.

Adicional

46.1 VUELO CON VARIAS ESCALAS: Los planes de vuelo se presentarán ordinariamente hasta el aeródromo del primer aterrizaje. Para un vuelo con escalas intermedias, se podrá presentar planes de vuelo para cada etapa en el aeródromo de salida inicial. En este último caso, el piloto, el explotador o su representante designado originará mensajes FPL para las restantes escalas, dirigidos a las dependencias de los servicios ATS que atienden a los aeródromos de salida intermedios.

Anexo 2
Capítulo 3

47. CAMBIOS EN EL PLAN DE VUELO: Todos los cambios hechos en un plan de vuelo presentado para vuelo IFR y los cambios importantes en el plan de vuelo presentado respecto a un vuelo VFR se notificarán lo antes posible a la dependencia correspondiente de los servicios de tránsito aéreo.

NOTA 1: La información presentada antes de la salida respecto a la autonomía de vuelo o al número total de personas transportadas a bordo si es inexacta en el momento de la salida, constituye un cambio importante en el plan de vuelo y como tal debe notificarse.

NOTA 2: Es importante tener en cuenta que el servicio de alerta se basa, en principio, en el plan de vuelo, por lo tanto cualquier modificación que afecte la estimación que efectúa la dependencia de los servicios de tránsito aéreo, debe ser comunicada antes del lapso que motivará la movilización de los organismos de búsqueda y salvamento.

NOTA 3: Las disposiciones adicionales que regulan los cambios hechos en un plan de vuelo presentado para un vuelo IFR se detallan en el Capítulo VIII.

TERMINACION DE UN PLAN DE VUELO

Anexo 2
Capítulo 3
Derivado

48. INFORME DE LLEGADA: Al dar por finalizado un vuelo o parte del mismo para el cual se había presentado plan de vuelo, será responsabilidad del piloto notificar su llegada tan pronto como sea posible a la correspondiente dependencia de los servicios de tránsito aéreo, haciendo mención del aeródromo controlado del cual ha partido últimamente.

NOTA: Debe recordarse la obligación que tiene el piloto de hacer su presentación en forma personal o por delegación a la Oficina de Notificación de los Servicios de Tránsito Aéreo, de cada aeródromo controlado, con el objeto de tomar conocimiento de las informaciones que constituyen parte de las medidas previas al vuelo, cumplimentar las notificaciones al Plan de Vuelo, dar cumplimiento a las Resoluciones N° 11 del 3/7/69 y N° 109 del 3/12/70, etc.

Anexo 2
Capítulo 3
Derivado y
Ampliado

48.1 PROCEDIMIENTOS PARA NOTIFICAR LA LLEGADA: La notificación de llegada deberá ajustarse a los siguientes procedimientos:

1°) Cuando haya una dependencia de los servicios de tránsito aéreo en el aeródromo de llegada, se hará llegar la notificación ya sea personalmente o por radio, efectuado el aterrizaje y tan pronto como sea posible.

2°) Cuando no haya una dependencia de los servicios de tránsito aéreo en el aeródromo de llegada, deberá notificarse a la dependencia ATS más próxima, lo más pronto posible, por los medios de comunicación más rápidos de que se disponga; a no ser que el piloto ya haya informado por radio a una dependencia de los servicios de tránsito aéreo la cancelación del plan de vuelo.

2°) En todos los casos en que se notifiquen las llegadas a la dependencia de los Servicios de Tránsito Aéreo correspondiente, ya sea personalmente por radio o por teléfono se deberá indicar lo siguiente:

a) Identificación de la aeronave
b) Aeródromo de Salida
c) Aeródromo de llegada
d) Hora de llegada
e) El último lugar de partida después del aeródromo de salida, si se ha realizado un aterrizaje de emergencia.

NOTA 1: Lo expuesto en el inciso 2°), incluye el caso en que previéndose la imposibilidad de notificar la llegada desde el lugar de destino, se cancela el plan de vuelo desde la aeronave en vuelo, al pasar en las proximidades de la dependencia de los servicios de tránsito aéreo o radio-estación aeronáutica más cercana al punto de destino.

NOTA 2: El incumplimiento de estos procedimientos puede dar lugar a una seria perturbación de los servicios del tránsito aéreo y originar grandes gastos al tener que llevar a cabo operaciones innecesarias de búsqueda.

Adicional SERVICIOS DE AYUDA PARA LA BUSQUEDA Y SALVAMENTO

49. PRINCIPIOS GENERALES: Los pilotos al mando de aeronaves, deberán evitar que se movilicen innecesariamente a los organismos de búsqueda y salvamento, previniendo crear situaciones que puedan provocar que las aeronaves sean innecesariamente declaradas en condición de emergencia.

Anexo 11 Capítulo 5 Derivado

49.1 AERONAVE DECLARADA EN EMERGENCIA: Normalmente una aeronave provocará ser declarada en situación de emergencia, en los siguientes casos:

1°) Inmediatamente después de haber transcurrido 30 minutos de la hora señalada para que la aeronave informara su posición sin que se haya establecido comunicación con la misma.

2°) Inmediatamente después de haber transcurrido 30 minutos de la hora estimada de llegada últimamente anunciada, sin que la aeronave lo haya hecho o haya comunicado su retraso.

3°) Cuando una aeronave ha sido autorizada para aterrizar y no lo hace dentro de los 5 minutos siguientes a la hora estimada de aterrizaje, sin haber vuelto a establecer comunicación con los servicios de tránsito aéreo.

4°) En todo otro caso en que por propia declaración del piloto al mando de la aeronave, o informes que disponga el servicio de tránsito aéreo, exista incertidumbre de que se ha producido o se está por producir una situación de emergencia.

Adicional 50. RESPONSABILIDAD: El piloto al mando de la aeronave, es responsable de los inconvenientes que origine una declaración de situación de emergencia innecesaria, cuando se pruebe que ha sido provocada por negligencia o incumplimiento de la reglamentación en vigencia por parte del piloto.

2a. PARTE

REGLAS GENERALES DE VUELO

CAPITULO V

REGLAS GENERALES APLICABLES AL TRANSITO DE AERODROMO

Adicional 51. APLICACION: Las partes de estas reglas que correspondan regirán también las operaciones que se realicen en todo lugar apto para la actividad aérea.

Adicional 52. OPERACIONES FUERA DE AERODROMOS HABILITADOS: Las operaciones fuera de aeródromos habilitados o lugares aptos para la actividad aérea, sólo se podrán realizar en casos de emergencia o por las aeronaves públicas en ejercicio de sus funciones, aeronaves en misiones de búsqueda y salvamento o en misión sanitaria.

Anexo 2 Capítulo 3 Derivado

53. TRANSITO DE AERODROMOS: Los pilotos al mando de aeronaves que operen en un aeródromo, en tierra, sobre el mismo, o dentro de la zona de tránsito del aeródromo, deberán:

a) Observar el tránsito del aeródromo a fin de evitar colisiones;
b) Incorporarse al circuito de tránsito correspondiente al que lo estén efectuando o en caso contrario evitar la zona de tránsito de aeródromo;
c) Hacer todos los virajes hacia la izquierda al aproximarse para aterrizar y después del despegue, a menos que se les indique o esté establecido en procedimientos aprobados que los hagan de otra manera.
d) Aterrizar y despegar contra el viento a menos que sea preferible otra dirección por razones de seguridad o de tránsito aéreo.

Anexo 2 Derivado

54. TRANSITO CONTROLADO DE AERODROMOS: Cuando en un aeródromo está en servicio la torre de control del mismo, todo piloto al mando de una aeronave, operando dentro de la zona de tránsito del aeródromo, deberá:

1°) Mantenerse continuamente a la escucha de la torre de control del aeródromo en la frecuencia apropiada, o bien de no ser esto posible, estar alerta a las instrucciones que puedan dársele por medio de señales visuales, y

2°) Obtener autorización previa, bien sea por radio o por señales visuales, para cualquier maniobra de rodaje, de aterrizaje o despegue, o relacionada con estas operaciones.

PANS-RAC Parte 7 Derivado

55. POSICIONES CRITICAS: Los pilotos al mando de las aeronaves, al ocupar las posiciones críticas, deberán estar especialmente atentos a las posibles indicaciones que por radio o por señales visuales emitan las torres de control de los aeródromos. Las siguientes posiciones de las aeronaves en los circuitos de tránsito y rodaje son las posiciones en que las aeronaves reciben normalmente, las instrucciones de las torres de control (Fig. 7).

POSICION 1 - Se solicitará permiso para rodar para el vuelo de partida. Se darán las instrucciones relativas al rodaje y la pista en uso.

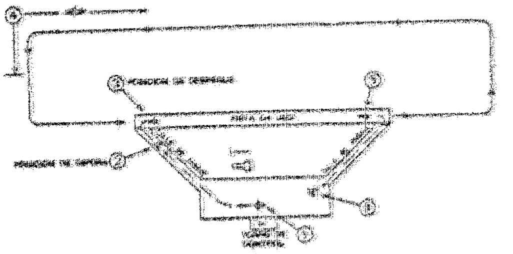
POSICION 2 - Si existe tránsito que interfiera la aeronave que vaya a partir se mantendrá en este punto. Normalmente los motores de la aeronave se calentarán en él. Esta posición se denomina "Posición de espera".

POSICION 3 - En este lugar se despachará el permiso de despegue, cuando no ha sido posible hacerlo en la posición 2. Esta posición se denomina "Posición de despegue".

POSICION 4 - Aquí se expedirá el permiso de aterrizaje.

POSICION 5 - Aquí se expedirá el permiso para rodar hasta los hangares o área de estacionamiento.

POSICION 6 - Cuando sea necesario, en esta posición se darán indicaciones para el estacionamiento.



POSICIONES CRITICAS

Fig. 7

Adicional 56. PROCEDIMIENTOS DE TRANSITO DE HELICOPTEROS: Cuando la operación de los helicópteros comprenda tránsito de aeródromo, se tratará que efectúen cualquier tránsito en su dirección por desplazamientos laterales, hacia atrás, hacia arriba o hacia abajo, o las maniobras de emergencia. Se permitirá pueden realizar tales maniobras siempre que ello no constituya peligro para el resto del tránsito y haya sido autorizado.

[illegible]

Anexo 2 Capítulo 3 Derivado

57. PRIORIDAD EN EMERGENCIA: Cuando desde una aeronave se observare que otra se ve obligada a aterrizar, le cederá el paso.

Anexo 2 Capítulo 3 Derivado

58. ATERRIZAJE DE PLANEADORES: Las aeronaves más pesadas que el aire propulsadas mecánicamente, excepto si se realiza un aterrizaje de emergencia, cederán el paso a los planeadores.

Anexo 2 Capítulo 3 Derivado

59. [illegible]: Las aeronaves en vuelo, y las que estén operando en tierra o agua, cederán el paso a otras aeronaves que estén aterrizando y en las fases finales de una aproximación para aterrizar.

Anexo 2 Capítulo 3 Derivado

60. PRECEDENCIA DE LAS AERONAVES A MENOR ALTURA: Con la excepción de los casos previstos en los párrafos precedentes, cuando dos o más aeronaves más pesadas que el aire se aproximen a un aeródromo para aterrizar, la que esté a mayor altura cederá el paso a las que estén más bajas, pero estas últimas no se valdrán de esta regla para cruzar por delante de otra que esté en las fases finales de una aproximación para aterrizar.

Adicional 61. INGRESO AL CIRCUITO DE TRANSITO: La aeronave que ingrese a un circuito de tránsito, cederá el paso a las que ya se encuentren en circuito.

Adicional 61.1 ALCANCE EN CIRCUITO DE TRANSITO: Ninguna aeronave, excepto en caso de aterrizaje de emergencia, podrá alcanzar a otra aeronave dentro del circuito de tránsito o adelantar [illegible] circuito. En caso de ser más veloz la aeronave que se desplace, podrá adelantarse por la parte exterior del circuito, excepto que la primera ya se encuentre en alguno de los tramos finales del circuito para su aterrizaje; en tal caso, la aeronave más veloz saldrá del circuito hacia afuera, colocándose en línea de vuelo y cediendo prioridad para aterrizar a la primera.

Anexo 2 Capítulo 3

62. [illegible] Una aeronave que está a punto de [illegible] de su órbita con otras aeronaves.

PANS-RAC Parte 7 Derivado

63. PRIORIDAD ESPECIAL PARA EL USO DEL AREA DE MANIOBRAS: Podrá obtenerse prioridad especial para el uso del área de maniobras, previa autorización:

a) Para las aeronaves, cuyos pilotos prevean verse obligados a aterrizar debido a causas que afecten la seguridad de operación de antes (falla del motor, escasez de combustible, etc);

b) Para las aeronaves ambulancias en su misión específica, o aeronaves que lleven personas enfermas o peligrosamente heridas que requieran cuidados médicos urgentes.

NOTA: La autoridad aeronáutica se reserva el derecho de constatar de inmediato la existencia de las causantes que determinan un pedido de prioridad.

CIRCUITO DE TRANSITO.

Adicional

64. AERONAVES EN CIRCUITO DE TRANSITO: Excepto cuando la dependencia de los servicios de control de tránsito aéreo haya indicado hacerlo de otra forma, las aeronaves que se aproximen a un aeródromo deberán ingresar al circuito de tránsito correspondiente, antes de aterrizar en el mismo.

NOTA: La incorporación de las aeronaves a los circuitos de tránsito antes del aterrizaje, tiene por objeto efectuar espera hasta recibir la autorización de aterrizaje. En los aeródromos no controlados o pistas registradas, dicha maniobra tiene por objeto permitir la observación del lugar antes del aterrizaje, y hacer que la aeronave que está en circuito se haga notar de cualquier otra que se dirija a aterrizar o que esté por partir.

Adicional

64.1 CIRCUITO DE TRANSITO TIPO: El circuito de tránsito tipo está representado por la trayectoria que efectúa una aeronave que circunda el aeródromo, virando hacia la izquierda, a 150 metros (500 pies) de altura y 500 metros (1600 pies) de la periferia, por lo menos. En los lugares en que se hayan establecido circuitos de tránsito distintos del circuito tipo, las aeronaves deberán ajustar sus maniobras a los procedimientos locales que se hayan publicado. Los turbohélices efectuarán el circuito de tránsito a 450 metros de altura y los reactores a 600 metros, excepto instrucciones especiales.

NOTA: Los elementos típicos del circuito de tránsito referidos a la trayectoria de una aeronave inmediatamente anterior al aterrizaje son: el tramo inicial o a favor del viento, el tramo básico y el tramo final (Fig. 8).

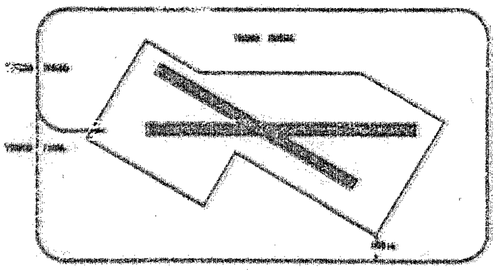


Fig. 8

Adicional

64.2 ENTRADA AL CIRCUITO DE TRANSITO: Las aeronaves se aproximarán al aeródromo virando en el sentido del tránsito del circuito, previo a incorporarse al mismo. Las aeronaves no se incorporarán al circuito de tránsito por el tramo básico o el tramo final, excepto en los aeródromos controlados cuando la dependencia de control autorice tal procedimiento.

PANS-RAC
Parte V
Ampliado

64.3 PERMISO DE ENTRADA AL CIRCUITO: Las aeronaves que dispongan de comunicaciones aeroterrestres con la torre de control del aeródromo donde intenten aterrizar, deberán solicitar y obtener un permiso antes de ingresar al circuito de tránsito. El permiso de entrada al circuito de tránsito no debe confundirse con el permiso de aterrizaje, ya que el primero se expide cuando la aeronave está a cierta distancia del aeródromo y condiciones de tránsito no permiten la expedición del permiso de aterrizaje. Las aeronaves que no dispongan de comunicaciones aeroterrestres, ingresarán al circuito de tránsito pero no iniciarán la maniobra para el aterrizaje hasta haber recibido y acusado recibo de la autorización correspondiente del control, utilizando los procedimientos de señales necesarios (Apéndice "A").

Adicional

64.4 VELOCIDAD EN CIRCUITO DE TRANSITO: El vuelo de los circuitos de tránsito se efectuará a velocidad reducida, excepto que para una aeronave particular se instruya de otra manera para acelerar las operaciones.

NOTA: Para aviones de reacción, la velocidad máxima prevista en estos casos es de 250 Kt; las demás aeronaves no deberían exceder 150 Kt.

PANS-RAC
Parte V
Derivado

UTILIZACION DE LA PISTA

NOTA 1: Las pistas de aterrizaje y despegue están identificadas por dos cifras pintadas en sus cabeceras, que indican en decenas de grados el rumbo magnético hacia el cual se encuentran orientadas. Cuando el número de decenas de grados es inferior a 10 se completan los dos dígitos, anteponiendo un cero a la izquierda de la cifra correspondiente (ver figura 9).

NOTA 2: La expresión "pista en uso" se emplea para indicar la pista que en un momento dado, la dependencia que suministra el servicio de control de aeródromo considera más adecuada para los tipos de aeronaves que se espera aterrizarán o despegarán de dicho aeródromo.

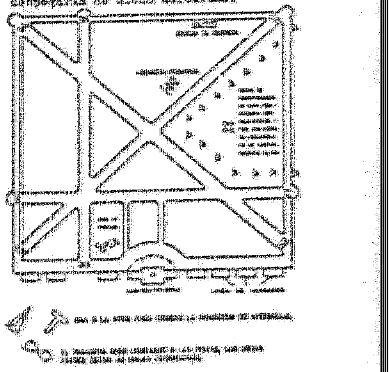


Fig. 9

PANS-RAC
Parte V

65. ELECCION DE LA PISTA: Si el piloto al mando de la aeronave considera que la pista en uso no es apropiada para la operación que tiene que realizar, podrá solicitar permiso para usar otra pista.

Adicional

65.1 DESPEGUE: El despegue de aeronaves se hará rectamente, utilizando normalmente el eje de la pista desde el comienzo de la misma, hasta alcanzar por lo menos la altura de 150 metros (500 pies) sobre el terreno, excepto que para evitar obstáculos, zonas urbanizadas, restricciones prescriptas al espacio aéreo, o por así instruirlo el control, sea necesario efectuar virajes a baja altura, en cuyo caso éste se efectuará en forma tal que el ángulo de banqueo no sea superior a 10° hasta haber alcanzado 150 metros (500 pies) de altura. Por regla general, posteriormente se virará en el sentido del circuito de tránsito, a menos que se lo instruya o esté establecido que se haga de otra manera. Cuando la dirección de despegue no difiera más de 045° con la dirección proyectada del vuelo y no exista tránsito de aeronaves en conflicto con la trayectoria del vuelo, la aeronave podrá proseguir directamente a su ruta.

Adicional

65.2 ATERRIZAJE: El tramo final de aterrizaje de aeronaves se hará de manera tal que al enfrentar la pista de aterrizaje, la aeronave se encuentre a no menos de 500 metros (1600 pies) del comienzo de la pista; el último tramo de la aproximación será en línea recta hacia la pista de aterrizaje. El aterrizaje se efectuará normalmente sobre el eje de la pista y lo más próximo posible al comienzo de la misma, excepto que se le instruya que lo haga de otra manera.

Adicional

65.2.1 ATERRIZAJE DE HELICOPTEROS: Los helicópteros aterrizarán siguiendo el circuito correspondiente hasta el área demarcada para ese fin, donde descenderán, preferentemente enfrentando el viento.

PANS-RAC
Parte V
Derivado

65.3 ABANDONO DE LA PISTA: Terminada la carrera de aterrizaje, la aeronave deberá abandonar la pista por la calle de rodaje más próxima. En caso de no existir calles de rodaje especialmente definidas, deberá abandonar la pista lo antes posible.

Adicional

65.3.1 ABANDONO DEL AREA DE ATERRIZAJE POR HELICOPTEROS: Los helicópteros deberán despejar el área demarcada para aterrizaje y despegue a efectos de no demorar su ulterior utilización por otras aeronaves similares.

SEPARACIONES MINIMAS

PANS-RAC
Parte V
Ampliado

66. AERONAVES EN CIRCUITO: La separación entre aeronaves en vuelo en el circuito de tránsito será la necesaria para evitar riesgo de colisión. Esta separación no debe ser inferior a 150 metros (500 pies)

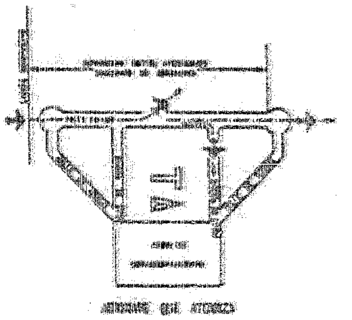


Fig. 10

PANS-RAC
Parte V
Derivado

67. AERONAVES EN DESPEGUE: Excepto se reciban instrucciones del control, ninguna aeronave deberá iniciar el despegue, hasta que la aeronave que haya partido precedentemente haya cruzado el límite de la pista en uso o haya ini-

ciado un viraje, o hasta que todas las aeronaves que hayan aterrizado antes estén fuera de dicha pista.

PANS-RAC Parte V Derivado

68. AERONAVE QUE ATERRIZA: Excepto que medien instrucciones del control, ninguna aeronave que aterrice deberá cruzar el comienzo de la pista en uso en el tramo final de la aproximación, hasta que la aeronave que haya partido precedentemente, haya cruzado el límite opuesto de la pista o haya iniciado un viraje, o hasta que todas las aeronaves que hayan aterrizado antes, estén fuera de dicha pista.

PANS-RAC Parte V Derivado

69. EXCEPCIONES: Las aeronaves que se hallen en el circuito de tránsito o que aterricen o despeguen, deberán mantener las separaciones mínimas detalladas precedentemente, exceptuándose:

a) Las aeronaves en vuelo "en formación"

b) Las aeronaves que operen en diferentes áreas o fajas de aeródromos que posean pistas o superficies adecuadas que permitan aterrizajes y/o despegues simultáneos, y

c) Las aeronaves que operen con fines militares, determinados por autoridad competente.

OPERACIONES DE RODAJE

PANS-RAC Parte V Derivado

70. NORMA GENERAL: Las aeronaves no deben rodar sobre la pista de aterrizaje en uso más de lo indispensable, utilizando en todos los casos otras vías de rodaje, si es posible.

Adicional

71. PREVENCION DE COLISIONES: Con la adaptación correspondiente, se aplicarán para el rodaje de las aeronaves, las reglas sobre convergencia, aproximación de frente y alcance, establecidas para operaciones acuáticas en el número 73.

Adicional

71.1 VELOCIDAD DE RODAJE: Excepto que se autorice de otra forma, el rodaje debe efectuarse a velocidad reducida prestando atención al tránsito en el área de maniobras. Las aeronaves con limitado campo visual hacia adelante, cuando rueden sin apoyo de torre de control, deberán hacerlo en línea ondulada.

Adicional

71.2 DESPLAZAMIENTO TERRESTRE DE LOS HELICOPTEROS: El desplazamiento de los helicópteros desde un punto a otro del área de maniobras del aeródromo, deberá efectuarse en vuelo rasante y a velocidad reducida. Los helicópteros en vuelo rasante no podrán aproximarse a una distancia menor de 50 metros (150 pies) de los obstáculos y aeronaves estacionadas o en movimiento en el área de maniobras.

PANS-RAC Parte V

71.2.1 POSICION DE ESPERA: Las aeronaves no deben esperar en el extremo de la pista en uso a una distancia menor que la especificada seguidamente:

a) La de un punto de espera en rodaje, cuando tal punto haya sido establecido y sus señales sean visibles, o

b) Cuando no se hayan establecido puntos de espera en rodaje o sus señales no sean visibles:

i) 50 metros (150 pies) respecto al borde de la pista, cuando la longitud de la pista sea de 900 ó más metros (2950 pies).

ii) 30 metros (100 pies) respecto al borde de la pista, cuando la longitud de la pista sea inferior a 900 metros (2950 pies).

Anexo 11 Capítulo 5 Diferencia PANS-RAC Parte V Diferencia

71.3 RODAJE DIRIGIDO: Las instrucciones de rodaje se [illegible] si las condiciones locales lo hacen necesario o para facilitar el movimiento seguro, ordenado y rápido de las aeronaves y no implican exclusión de las responsabilidades propias de los pilotos respecto a la prevención de colisiones cuando se efectúan operaciones visuales.

OPERACIONES ACUATICAS

Anexo 2 Capítulo 3

72. NORMA GENERAL: Cuando se aproximen dos aeronaves o una aeronave y una embarcación y exista peligro de colisión, las aeronaves procederán teniendo muy en cuenta las circunstancias y condiciones existentes, inclusive las limitaciones que corresponden a las características de cada una de ellas.

Anexo 2 Capítulo 3

73. PREVENCION DE COLISIONES: Estas reglas se aplicarán cuando concurran las situaciones siguientes:

CONVERGENCIA: Cuando una aeronave tenga a su derecha otra aeronave o embarcación, cederá el paso para mantenerse a suficiente distancia.

APROXIMACION DE FRENTE: Cuando una aeronave se aproxime de frente o casi de frente a otra, o a una embarcación, variará su rumbo hacia su derecha para mantenerse a suficiente distancia.

ALCANCE: Toda aeronave que alcance a otra, o a una embarcación, cambiará su rumbo para mantenerse a suficiente distancia.

AMARAJE Y DESPEGUE: Toda aeronave que amarice o despegue del agua, deberá mantenerse hasta donde sea factible, alejada de todas las embarcaciones y evitará obstruir la navegación.

NOTA: En áreas donde rija el Reglamento Internacional para la Prevención de Colisiones en el Mar, las aeronaves que se hallen en el agua cumplirán además con las disposiciones pertinentes del Reglamento citado.

ENTRENAMIENTO

Adicional

74. PRACTICA DE APROXIMACION POR INSTRUMENTOS: No se realizarán prácticas de aproximación por instrumentos sin obtener previamente la autorización de la dependencia de control del tránsito aéreo correspondiente. Las aproximaciones regulares tendrán prioridad sobre las prácticas de aproximación por instrumentos.

NOTA: Cuando las prácticas de aproximación por instrumentos se realicen en condiciones meteorológicas visuales, la autorización que otorga la dependencia de control no exime la obligación de mantener vigilancia visual constante.

INFORMACION DE VUELO:

Adicional

75. INFORMACION DE TRANSITO ESENCIAL: Toda vez que lo consideren necesario, los pilotos podrán solicitar la información de tránsito esencial local referente al tránsito aéreo sobre el aeródromo y en las inmediaciones, que pueda constituir peligro para su aeronave en vuelo. Asimismo, pueden requerir información del tránsito esencial terrestre referida al tránsito de aeronaves, vehículos o personas que se hallen en el área de maniobras en situación de interferir el movimiento de su aeronave (Fig. 9).

Adicional

76. INFORMACION ESENCIAL SOBRE LAS CONDICIONES DEL AERODROMO: Cuando los pilotos no estén familiarizados con el aeródromo o lo consideren conveniente por cualquier otra razón podrán requerir la información esencial sobre las condiciones físicas del aeródromo (Fig. 9)

COMUNICACIONES

Adicional

77. SEÑALES PARA EL CONTROL DE TRANSITO DE AERODROMO: Cuando no se disponga de comunicaciones radiotelefónicas entre la aeronave y la dependencia que facilita servicio de control de aeródromo, el piloto se guiará por las señales pertinentes detalladas en la Parte 3a. del Apéndice "A" de los procedimientos de aplicación, actuando en consecuencia.

Adicional

77.1 PERMISO PARA CAMBIAR DE FRECUENCIA: Las aeronaves que posean y dispongan de comunicaciones radiotelefónicas, atenderán la frecuencia de la torre de control de aeródromo hasta que se les avise que cambien a otra frecuencia o que abandonen la de la torre. Sin embargo, una aeronave puede solicitar permiso para abandonar la frecuencia de la torre de control en cualquier momento luego de iniciado el despegue.

3ra. PARTE
REGLAS DE VUELO VISUAL
CAPITULO VI
REGLAS DE VUELO VISUAL APLICABLES A TODOS LOS VUELOS

DISPOSICIONES GENERALES

Adicional

78. APLICACION: La posibilidad de efectuar un vuelo de acuerdo con las reglas de vuelo visual, depende de las condiciones meteorológicas reales que se encuentren durante el vuelo, siendo responsabilidad del piloto, finalizar la operación VFR cuando las condiciones meteorológicas no permitan el mantenimiento de los márgenes establecidos por estas reglas y sus procedimientos de aplicación.

Anexo 2 Capítulo 4 Derivado

79. CONDICIONES METEOROLOGICAS: No se iniciará, ni proseguirá ningún vuelo que haya de efectuarse de acuerdo con las reglas de vuelo visual, si los informes meteorológicos disponibles o una combinación de éstos y de los pronósticos meteorológicos, indican que las condiciones meteorológicas a lo largo de la ruta por la cual haya de volarse, serán tales, en el momento oportuno, que permitan dar cumplimiento a dichas reglas.

Anexo 2 Capítulo 4 Derivado

79.1 MINIMOS: Los vuelos VFR se realizarán de modo que la aeronave vuele en condiciones de visibilidad y distancia a las nubes iguales o superiores a las siguientes (Figs. 11 y 12).

	DENTRO DEL ESPACIO AEREO CONTROLADO		FUERA DEL ESPACIO AEREO CONTROLADO	
	A 200 m (700') ó más sobre la tierra ó 750 m (2500') ó más sobre el mar hasta 3050 m(10000') MSL (*)	Por encima de 3050 m (10000') MSL	A menos de 200 m (700') sobre la tierra ó 750 m (2500') sobre el mar MSL	Por encima de 750 m (2500') sobre el mar MSL
VISIBILIDAD DE VUELO	5 Km (3 Millas)	8 Km (5 Millas)	2.5 Km(1.5 Millas)	5 Km (3 Millas)
DISTANCIA DE LAS NUBES: a) Horizontal b) Vertical	1.5 Km (1 Milla) 300 m(1000 pies)	1.5 Km(1 Milla) 300 m (1000 pies)	Libre de nubes y a la vista de tierra o de agua	1.5 Km (1 Milla) 300 m(1000 pies)

(*) Para el vuelo en "Área de Control" por debajo de 750 m (2500 pies), se utilizarán los mismos valores de visibilidad, excepto que la distancia vertical a las nubes se reduce a 150 m (500 pies).

Anexo 2 Capítulo 4 Derivado

79.2 MANTENIMIENTO DE NIVELES: Excepto cuando se realicen maniobras de ascenso o descenso, los vuelos VFR a 900 metros (3000 pies) de altura o más de la superficie terrestre obligatoriamente deberán mantener niveles de acuerdo con la tabla de niveles que figura en el Apéndice C, columnas 2 y 4.

NOTA: Los vuelos VFR realizados a menos de 900 metros, no requieren el mantenimiento obligatorio de niveles determinados, aunque tal medida es recomendable. A más de 900 metros (3000 pies) de altura es una obligación, pero ello no implica que deban consignarse niveles en los planes de vuelo VFR, ni que deba solicitarse aprobación respecto a los que se utilicen o cuando se cambien a otro nivel apropiado al derrotero de la aeronave.

Anexo 2 Capítulo 4 Derivado

79.3 CAMBIOS DE REGLAS VFR A IFR: Los vuelos que se efectúen de acuerdo con las reglas de vuelo visual podrán cambiar a las reglas de vuelo por instrumentos:

1°) Dentro de espacios aéreos controlados, obteniendo previamente el permiso de tránsito de la dependencia de los servicios de control de tránsito aéreo que corresponda; mediante la transmisión de los datos pertinentes de un plan de vuelo IFR.

2°) Fuera de espacios aéreos controlados transmitiendo previamente la información correspondiente a un Plan de Vuelo IFR, o los cambios necesarios que deban efectuarse en su actual plan de vuelo.

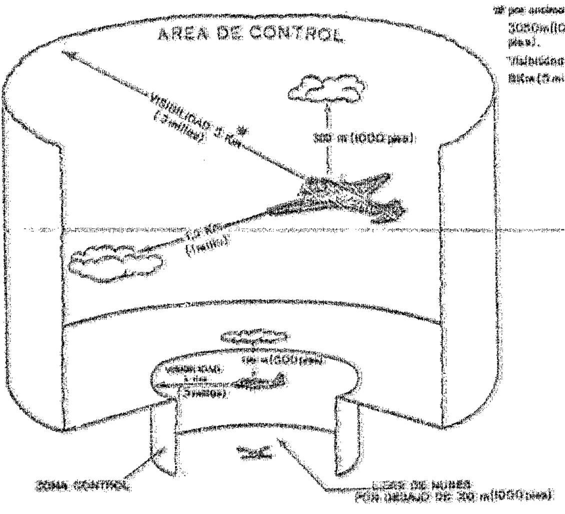
DISPOSICIONES PARTICULARES PARA LOS VUELOS VFR

Anexo 2 Ampliado

79.4 AERONAVES QUE NO REUNAN CONDICIONES PARA EFECTUAR VUELOS IFR: Cuando no se reúnan todos los requisitos necesarios para poder efectuar operaciones IFR, los vuelos VFR deberán realizarse:

1°) Mediante referencia visual constante a la superficie terrestre.

NOTA: La referencia visual constante incluye la ejecución de vuelos VFR sobre las nubes, niebla u otras formaciones, siempre que los elementos citados no cubran más de cuatro octavos de la superficie terrestre vista desde la posición de la aeronave en vuelo y permita a ésta efectuar la navegación con referencia visual constante con la superficie terrestre y descender en cualquier momento en condiciones meteorológicas visuales.


AREA DE CONTROL
VISIBILIDAD 5 Km* (3 millas)
300 m (1000 pies)
1,5 Km (1 milla)
VISIBILIDAD 5 Km (3 millas)
300 m (1000 pies)
ZONA CONTROL
LIBRE DE NUBES POR DEBAJO DE 300 m (1000 pies)

* por encima de 3050 m (10000 pies). Visibilidad = 8 Km (5 millas).

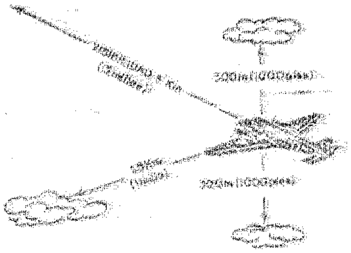
DENTRO DE ESPACIO AEREO CONTROLADO

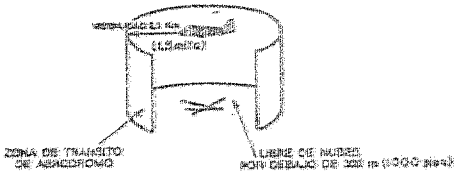
Fig. 1

2°) Planeados y realizados de manera que se efectúen dentro del horario diurno y la tolerancia establecida como crepúsculo civil.

NOTA: El hecho de que estos vuelos VFR de contacto, deban mantener, como mínimo, la separación prescrita de 150 metros (500 pies) verticales a la base de las nubes y 150 metros (500 pies) de altura sobre el terreno, indica que no pueden realizarse con techo de nubes inferior a 300 metros (1000 pies).

79.4.1 VUELO VFR SIN REFERENCIA VISUAL CONSTANTE A LA SUPERFICIE TERRESTRE: Los vuelos VFR, podrán realizarse sin referencia visual constante con la superficie terrestre, si dicha operación permite en cualquier momento del vuelo alcanzar y aterrizar en un aeródromo adecuado manteniendo condiciones meteorológicas visuales ininterrumpidas. La aeronave debe estar equipada para realizar vuelos IFR y al mando de un piloto titular de una habilitación de vuelo por instrumentos.




VISIBILIDAD 1,5 Km
(1 milla)
ZONA DE TRANSITO DE AERODROMO
LIBRE DE NUBES POR DEBAJO DE 300 m (1000 pies)

FUERA DE ESPACIO AEREO CONTROLADO

Fig. 2

2da. PARTE

REGLAS DE VUELO VISUAL

CAPITULO VIII

REGLAS DE VUELO VISUAL APLICABLES AL TRANSITO DE AERODROMOS

Anexo 11 Capítulo 3 Derivado

80. SERVICIO DE CONTROL DE AERODROMO: Se suministra servicio de control de tránsito aéreo al tránsito del aeródromo en los aeródromos controlados.

NOTA: Cuando se opera en condiciones meteorológicas visuales, incumbe al piloto al mando de la aeronave el evitar colisiones con otras aeronaves. A este respecto la información y permisos expedidos por la torre de control del aeródromo, tiene por objeto, simplemente, ayudar en todo lo posible a los pilotos al mando de las aeronaves.

Anexo 2 Capítulo 4 Derivado

81. CONDICIONES METEOROLOGICAS: A menos que lo autorice el control de tránsito aéreo, un vuelo VFR no se despegará ni se aterrizará en ningún aeródromo, ni se entrará en la zona de tránsito o en el circuito de tránsito de dicho aeródromo, si la visibilidad en tierra o si el techo de nubes es inferior a lo consignado por las mínimas meteorológicas VFR del aeródromo.

Anexo 2 Capítulo 4

81.1 MINIMAS METEOROLOGICAS: Las mínimas meteorológicas VFR de aeródromo son:

Visibilidad en tierra: 5 Km. (3 millas)
Techo de nubes: 300 metros (1000 pies)

Excepto que para aeródromos determinados se hayan establecido por la Dirección de Aeronáutica Civil, mínimas más restrictivas.

81.1.1 MINIMAS METEOROLOGICAS PARA AERODROMOS NO CONTROLADOS FUERA DE UNA ZONA DE CONTROL: Las mínimas meteorológicas VFR de aeródromos no controlados que se encuentren fuera de una zona de control son:

Visibilidad en tierra: 2,5 Km (1,5 millas)
Techo de nubes: 300 metros (1000 pies)

Excepto que para aeródromos determinados se hayan establecido por la Dirección de Aeronáutica Civil mínimas más restrictivas.

NOTA 1): La realización de vuelos VFR en aeródromos no controlados, con mínimas inferiores a las del nº 81.1 se justificará únicamente cuando existan fenómenos meteorológicos locales que restrinjan la visibilidad y/o techo de nubes en el aeródromo, pero que más allá del mismo las condiciones existentes permitan volar de acuerdo a las reglas del vuelo visual en ruta (véase 79.2 del Capítulo VII).

NOTA 2): Los números 81.1 y 81.1.1 precedentes, abarcan las cuatro situaciones siguientes:

a) Aeródromo controlado, dentro de zona de control;
b) Aeródromo controlado, fuera de zona de control;
c) Aeródromo no controlado, dentro de zona de control;
d) Aeródromo no controlado, fuera de zona de control.

Para a), b) y c) se aplican las mínimas de 81.1, pero para a) y b), por aplicación del 81.2 existe la posibilidad de efectuar vuelo VFR especial, mientras la visibilidad no sea inferior a 1,5 Km. (1 milla).

Para d) se aplican las mínimas del 81.1.1 que permitirían operaciones VFR siempre que la visibilidad no sea inferior a 2,5 Km. (1,5 millas).

Por lo tanto, solamente en el caso de visibilidad inferior a 1 Km. [illegible], no existe la posibilidad de efectuar vuelo VFR a ese aeródromo.

Parcialmente Anexo 2 Derivado y Ampliado

81.2 VUELOS VFR ESPECIALES: Cuando las condiciones meteorológicas, dentro de una zona de control, sean inferiores a las prescritas para el VFR (número 81.1), se podrán autorizar vuelos VFR especiales siempre que sean solicitados [illegible] por el interesado y [illegible] del servicio de control de tránsito aéreo [illegible] las condiciones siguientes:

1°) [illegible]
a) La visibilidad en tierra no sea inferior a 1,5 Km. (1 milla) y la visibilidad de vuelo [illegible] 1,5 Km. (1 milla).

2°) [illegible]

3°) Vuelos VFR especiales en aeródromos controlados, sin zona de control:
En los aeródromos controlados sin zona de control, no podrán realizarse vuelos VFR especiales previa autorización de la dependencia de control, aplicando las disposiciones de los incisos 1°) y 2°) precedentes, respecto a las zonas de tránsito de aeródromo y limitando las operaciones de este tipo a [illegible] metros ([illegible] pies) de altura como máximo.

Adicional [illegible]

[illegible]

REGLAS DE VUELO POR INSTRUMENTOS

[illegible]

[illegible]

Adicional [illegible]

Anexo 6 [illegible]

Adicional [illegible]

Adicional [illegible]

Anexo 6 Capítulo 5 [illegible]

Anexo 6 [illegible]

[illegible]

NOTA: La modificación de los valores deberá hacerse de acuerdo a lo determinado con la tabla de medidas de la O.A.C.I.

Anexo 6
Capítulo 7
Derivado y
Generalizado

85.2 EQUIPO DE RADIO [illegible]: Las aeronaves que efectúen vuelos IFR, deberán disponer de equipo de radio que permita:

1°) Comunicarse en ambos sentidos, para fines de control de aeródromo y aproximación a una distancia de [illegible] millas náuticas por lo menos.

2°) Comunicarse en ambos sentidos, en cualquier momento del vuelo, con las dependencias de los servicios de tránsito aéreo correspondientes.

3°) Recibir información meteorológica en cualquier momento del vuelo.

NOTA 1: La Publicación de Información Aeronáutica [illegible] incluye el correspondiente [illegible] de acuerdo a las partes del espacio aéreo [illegible] volar, y el [illegible] contiene las frecuencias y horarios correspondientes.

NOTA 2: El cumplimiento de los requisitos de comunicaciones especificados en los tres incisos precedentes se satisface únicamente cuando se cuenta con todas las referencias prescriptas para la ruta o para el servicio que se utilicen. Por ejemplo, en ciertos aeródromos debe operarse en distintas frecuencias según se efectúe la aproximación por instrumentos, el aterrizaje o el rodaje, y para los vuelos en ruta están establecidas [illegible] frecuencias por ruta que incluyen frecuencias [illegible] y de transición entre [illegible].

4°) Recibir señales de las radioayudas para la navegación necesarias a fin de [illegible] con suficiente frecuencia la posición de la aeronave con el objeto de poder cumplimentar el plan de vuelo [illegible] correspondiente, las instrucciones que facilite el control de tránsito aéreo.

NOTA: Únicamente el requisito que se prescribe [illegible]

[illegible]

Anexo 6 [illegible]

Adicional [illegible]

Anexo 2 Capítulo 5 [illegible]

[illegible]

Control del Tránsito Aéreo, asegurarse del cumplimiento de esta regla.

PANS-RAC Parte III Ampliado

87.1 PRIORIDAD EN LA UTILIZACION DE NIVELES DE CRUCERO: En general, una aeronave que vuele a un nivel de crucero tendrá normalmente prioridad sobre otra aeronave que desee ese nivel. Cuando dos o más aeronaves vuelen al mismo nivel de crucero, y sea necesario recurrir a la separación vertical, la que vaya adelante será normalmente la que tendrá prioridad para conservar el nivel de crucero.

NOTA: Las instrucciones incluídas en los permisos IFR otorgados a las aeronaves que vuelen dentro de espacios aéreos controlados también se rigen por esta norma.

PLAN DE VUELO IFR

Anexo 2 Capítulo 3 Derivado

88. PRESENTACION: Deberá presentarse plan de vuelo IFR antes de iniciar un vuelo proyectado para efectuarse de acuerdo a las reglas de vuelo por instrumentos; o si se trata de un vuelo que se está efectuando de acuerdo a las reglas de vuelo visual, antes de pasar a volar en condiciones meteorológicas instrumentales.

NOTA: Los planes de vuelo IFR, en todos los casos deberán presentarse con la anticipación que se determina en los procedimientos de aplicación.

Adicional

88.1 RESPONSABILIDAD RESPECTO AL PLAN DE VUELO IFR: La presentación de un plan de vuelo IFR, equivale a una declaración formal del piloto, de que la aeronave y la tripulación reúnen las condiciones necesarias y exigidas para el vuelo por instrumentos y que se ha de ajustar a lo dispuesto en las reglas para dicho tipo de vuelo.

Adicional

88.2 DESCRIPCION DE LA RUTA EN EL PLAN DE VUELO: La descripción de la ruta en los planes de vuelo IFR deberá efectuarse con precisión y detalles suficientes a fin de que los servicios de tránsito aéreo puedan trazarla y hacer que [illegible] exactamente.

Anexo 2 Capítulo 3 Derivado Diferencia PANS-RAC Parte II Diferencia

88.3 CAMBIO DE VUELO IFR A VFR: Cuando una aeronave se encuentre volando IFR en condiciones meteorológicas visuales (VMC) y el piloto desee cambiar de la observancia de las reglas de vuelo por instrumentos a las de las reglas de vuelo visual, lo notificará a la dependencia correspondiente de los servicios de tránsito aéreo, comunicando los cambios que hayan de hacerse en su plan de vuelo vigente, si es necesario; y esperará recibir el acuse de recibo antes de hacer efectivo lo mismo, y que asegure que se podrá efectuar el aterrizaje manteniendo dichas condiciones meteorológicas.

PANS-RAC Parte II Anexo 2

88.3.1 CONSTANCIA DE CANCELACION DEL PLAN DE VUELO IFR A VFR: La notificación de cambio de la observancia del IFR a la observancia del VFR se efectuará mediante la cancelación del plan de vuelo IFR, para lo cual debe indicarse claramente la intención utilizando la expresión "CANCELO MI VUELO IFR", seguida de los cambios, en caso de haberlos, que deban hacerse en su plan de vuelo vigente. No se cancelará el plan de vuelo IFR, a no ser que se prevea y trate de continuar el vuelo durante un período razonable en condiciones meteorológicas visuales ininterrumpidas.

PANS-RAC Parte II Derivado y Ampliado

NOTA: Cuando los servicios de tránsito aéreo tengan información de que es probable que se encuentren IMC a lo largo de la ruta de vuelo, a todo piloto que cancele su vuelo IFR se le notificará ésto, siempre que sea posible. Sin embargo, las Dependencias ATS no pueden asumir la responsabilidad de facilitar dicha información en todo momento.

Adicional

88.3.2. REANUDACION DEL VUELO IFR: Si se ha cancelado un plan de vuelo IFR y después resulta necesario proseguir de acuerdo a las reglas de vuelo por instrumentos, el piloto debe presentar un nuevo plan de vuelo IFR, en la forma prescripta en el Nº 49.2 del Capítulo IV, antes de entrar a volar en condiciones meteorológicas instrumentales.

Adicional

88.4 CAMBIO DE VUELO VFR A IFR: Si la aeronave vuela VFR dentro de un espacio aéreo controlado o dentro de un área con servicio asesor, con posterioridad a la presentación de su plan de vuelo VFR, y antes de pasar del vuelo VFR al IFR el piloto deberá:

1º) Si está dentro de espacio aéreo controlado, esperar el permiso de la dependencia apropiada de los servicios de tránsito aéreo, ó

2º) Si está dentro de un área con servicio de asesoramiento, o con un servicio de información de vuelo, esperar el acuse de recibo de la dependencia que proporcione el servicio.

NOTA: Si la presentación del plan de vuelo IFR fue impuesta por el empeoramiento de las condiciones meteorológicas y el vuelo se desarrolla dentro del espacio aéreo controlado, se recuerda el cumplimiento del Nº 6.3 del Capítulo III.

Anexo 2 Capítulo 3 Derivado

88.5 CAMBIOS EN EL PLAN DE VUELO: Excepto que se trate de cambios imprevistos en cuyo caso se aplicará el inciso 1º) ó 2º) que siguen, no se hará cambio alguno al plan de vuelo presentado para un vuelo IFR, a menos que se haya solicitado o anunciado tal cambio y que se haya obtenido el permiso o acuse de recibo según corresponda.

2º) CAMBIOS POR "EMERGENCIAS": Cuando se presente una situación de emergencia que exija tomar medidas inmediatas por parte de la aeronave, tan pronto como lo permitan las circunstancias, después de aplicadas dichas medidas, se informará a la dependencia correspondiente de los servicios de tránsito aéreo, del procedimiento realizado y si corresponde y es necesario, requerirá permiso respecto a todo cambio efectuado.

2º) CAMBIOS IMPREVISTOS: Cuando una aeronave se desvíe inadvertidamente de su plan de vuelo vigente se hará lo siguiente:

a) DESVIACION RESPECTO DE LA RUTA: Si la aeronave está fuera de la ruta, tomará medidas inmediatas para rectificar su trayectoria con objeto de volver a la misma de manera que la llegada al próximo punto de notificación designado en la ruta, se produzca lo más aproximadamente posible a la hora estimada de llegada sobre el mismo, que haya sido notificada.

b) VARIACION EN LA VELOCIDAD RELATIVA VERDADERA: Si el promedio de la velocidad relativa verdadera al nivel de crucero entre puntos de notificación varía, o se espera que varíe, en 5% en más o en menos, respecto a la indicada en el plan de vuelo, se notificará a la dependencia correspondiente de los servicios de tránsito aéreo.

c) CAMBIO DE LAS HORAS PREVISTAS (ETA): Si la hora estimada que se calcula para llegar al próximo punto de notificación o sobre el límite de región de información de vuelo o al aeródromo de aterrizaje indicado en el plan de vuelo es errónea en más o en menos de 3 minutos, la nueva hora prevista (ETA) revisada se notificará lo antes posible a la dependencia correspondiente de los servicios de tránsito aéreo.

NOTA: En ciertas partes del espacio aéreo podrá establecerse una tolerancia inferior a las consignadas en los apartados b) y c).

3º) CAMBIOS INTENCIONALES: Las solicitudes o comunicaciones relativas a cambios en el plan de vuelo contendrán la información que se indica a continuación:

a) CAMBIOS DE NIVEL DE CRUCERO: Identificación de la aeronave, nuevo nivel de crucero que se desea utilizar y velocidad de crucero a este nivel, hora estimada revisada (cuando proceda) sobre los límites del espacio aéreo a cargo de otra dependencia.

b) CAMBIOS DE RUTA:

SIN MODIFICACION DEL AERODROMO DE DESTINO: Identificación de la aeronave, reglas de vuelo, descripción de la nueva ruta de vuelo, incluso los datos relacionados con el plan de vuelo empezando con la hora y posición desde la cual se inicia el cambio de ruta solicitado, horas previstas de llegada, revisadas, al aeródromo de destino; cualquier otra información pertinente.

CON MODIFICACION DEL AERODROMO DE DESTINO: Identificación de la aeronave, reglas de vuelo, descripción de la nueva ruta de vuelo hasta el nuevo aeródromo de destino, incluso los datos relacionados con el plan de vuelo empezando con la hora y posición desde la cual se inicia el cambio de ruta solicitado, hora prevista de llegada al nuevo aeródromo de destino; aeródromo(s) de alternativa; cualquier otra información pertinente.

NOTA: Corresponde utilizar permisos para efectuar el cambio [illegible] a vuelo IFR dentro de espacios aéreos controlados.

NOTIFICACION DE POSICION EN RUTA

Anexo 2 Derivado

89. INFORMES DE POSICION: La hora y nivel a que se pase cada uno de los puntos de notificación designados o los que determine la dependencia correspondiente de tránsito aéreo, así como cualquier otro dato que sea necesario, se comunicarán por radio tan pronto como sea posible a la dependencia ATS apropiada.

En las rutas no definidas por puntos de notificación designados, la notificación de la posición, se hará tan pronto como sea posible después de la primera media hora de vuelo y posteriormente, a intervalos de una hora, excepto que la dependencia ATS apropiada determine otro procedimiento.

Al respecto, deberá cumplimentarse lo siguiente:

1º) Los informes de posición se darán al pasar por la vertical de los puntos de notificación o inmediatamente después que la aeronave haya pasado los mismos. En cuanto a las notificaciones de posición por tiempo, los mismos se harán de forma tal que concuerden lo más aproximadamente posible con los tiempos previstos.

2º) Los puntos de notificación designados comprenden únicamente los que están establecidos en las publicaciones de información aeronáutica.

3º) El último informe de posición en ruta, antes de pasar del espacio aéreo a cargo de una dependencia, al espacio aéreo adyacente a cargo de otra dependencia, se dirigirá también a ésta última.

PANS-RAC Parte III Derivado y Ampliado

89.1 CONTENIDO DE LAS NOTIFICACIONES DE POSICION: Las notificaciones de posición deberán incluir obligatoriamente la Sección 1 completa de la aeronotificación, tal como aparece en el formulario "AIREP" prescripto (Apéndice D), que constituye el informe de posición propiamente dicho.
La Sección 2 ó parte de la misma, se añadirá cuando lo solicite la dependencia correspondiente de los servicios de tránsito aéreo, o si se calcula que se ha modificado la estima-

últimamente notificada en más de tres minutos para la hora de llegada o en más de 30 minutos para la autonomía normal calculada para esa posición. La Sección 3 6, parte de la misma, será incluída por todas las aeronaves que vuelen a 3000 pies o más, cada vez que pasen uno de los puntos de notificación M.T especificados en el AIP-RAC.

PANS-MET
Capítulo 2

89.1.1 EXCEPCION: Una aeronave estará exceptuada de efectuar y registrar observaciones ordinarias:

a) Cuando la duración del vuelo sea de 2 horas o menos.

b) Cuando la aeronave esté a una distancia del próximo punto en que se tenga la intención de aterrizar, equivalente a una hora de vuelo o menos.

PANS-RAC
Parte III
Derivado

89.2 PREPARACION DE AERONOTIFICACIONES: Los datos de las aeronotificaciones se anotarán en el formulario "AIREP" de acuerdo con las instrucciones detalladas en el reverso del formulario y utilizando las abreviaturas y términos convencionales que aparecen en la primera columna de la izquierda del anverso del mismo. Estos formularios deberán ser devueltos en la Oficina de Información de Vuelo del aeródromo de llegada.

PANS-RAC
Parte III
Derivado

89.3 TRANSMISION DE AERONOTIFICACIONES: Las aeronotificaciones se transmitirán usando las expresiones que aparecen en la segunda y tercer columna de la izquierda del anverso del formulario "AIREP".

Adicional

89.4 PRECISION DE LAS NOTIFICACIONES DE POSICION: Al notificar la posición los pilotos deberán cerciorarse de la exactitud de sus relojes y precisar, al minuto más próximo la hora en que pasan sobre un punto de notificación. También deberá tenerse cuidado en identificar correctamente la posición. Cuando se utilice una señal auditiva o luminosa para determinar la hora en que se pasa sobre un punto de notificación tal como una radiobaliza de abanico, radiobaliza "Z", cono de silencio o intersección de haces de radiofaros direccionales, deberá tomarse nota de la hora en que empieza a oírse la señal, y la hora en que cesa de oírse. El promedio de las dos horas anotadas se tomará como hora en que se ha pasado sobre el punto de posición. Si se da la posición como distancia y dirección respecto a un punto de notificación, deberá calcularse con exactitud la distancia y la dirección.

NOTA: La seguridad y eficiencia de los servicios de tránsito aéreo dependen en gran parte de la precisión con que los pilotos notifiquen su posición. A fin de proporcionar separación adecuada y acelerar el movimiento de las aeronaves, las dependencias de los servicios de tránsito aéreo deben poder evaluar con exactitud el progreso que realiza todo avión que se ajuste a un plan de vuelo IFR.

89.5 NOTIFICACION DE CONDICIONES PELIGROSAS DE VUELO:

Adicional

89.5.1 CONDICIONES METEOROLOGICAS ADVERSAS IMPREVISTAS: El piloto de una aeronave que encuentre en ruta condiciones adversas imprevistas, tales como formación de hielo o fuerte turbulencia que puedan tener importancia para la seguridad de otras aeronaves que intenten volar en el área, deberá transmitir un parte a la dependencia correspondiente del servicio de tránsito aéreo, de acuerdo con la Sección 3 del formulario "AIREP".

NOTA: Además de la expresión "AIREP-ESPECIAL" las características de la situación y el grado de saturación del canal de comunicaciones que ha de utilizarse, determinarán si corresponde utilizar previamente la señal de urgencia (radiotelefonía: "PAN" repetido tres veces).

Anexo 6
Capítulo 5

89.5.2 CONDICIONES PELIGROSAS DE VUELO: Las condiciones peligrosas que se encuentren durante el vuelo y que no sean las relacionadas con las condiciones meteorológicas, se comunicarán lo más pronto posible a la dependencia correspondiente de los servicios de tránsito aéreo. Los informes así emitidos darán los detalles que sean pertinentes para la seguridad de otras aeronaves.

NOTA: Se entiende por condiciones peligrosas de vuelo la existencia de aquellos factores que afecten la seguridad de las operaciones aéreas, como ser: zona de práctica de tiro antiaéreo no conocida, bandada de pájaros, globos aerostáticos, etc.

Adicional

89.6 NOTIFICACION DE LLEGADA A UN PUNTO DE ESPERA O LIMITE DE PERMISO: Deberá notificarse la hora y nivel de llegada a un punto de espera especificado, o al punto hasta el cual se le ha concedido permiso.

Adicional

89.7 NOTIFICACION DE ABANDONO DE UN PUNTO DE ESPERA: Deberá notificarse la hora en que se abandona cualquier punto de espera asignado.

Adicional

89.8 NOTIFICACION DE ABANDONO DE NIVEL ASIGNADO: Deberán notificarse todos los casos en que se abandona un nivel asignado, para alcanzar un nuevo nivel asignado.

Adicional

89.9 NOTIFICACION DE LLEGADA A UN NIVEL ASIGNADO: Deberá notificarse la llegada a un nivel asignado, especificando debidamente el nivel.

Adicional

89.10 NOTIFICACION A PEDIDO: A pedido de la dependencia de los servicios de tránsito aéreo correspondiente, deberán notificarse cuando ascienda o descienda, los sucesivos abandonos de niveles con 300 metros (1000 pies) de separación, o con otra separación si así se solicita.

Anexo 2
Capítulo 3

90. NOTIFICACION DE TERMINACION DEL CONTROL: Cuando se termine un vuelo IFR que esté recibiendo facilidades de servicio de control de tránsito aéreo, o cuando se deje un espacio aéreo controlado y ya no se esté sujeto al servicio de control de tránsito aéreo, se notificará el hecho a la dependencia correspondiente de control de tránsito aéreo, tan pronto como sea posible.

NOTA: Esta norma es de aplicación cuando un vuelo ha sido planeado para efectuarse dentro de espacios aéreos controlados, en parte IFR y luego VFR, o cuando se ha autorizado la cancelación de un plan de vuelo IFR o cuando se abandona un espacio aéreo controlado.

PANS-RAC
Parte II

91. [illegible]: Las aeronaves deberán comunicar a su término el período transcurrido entre 20 y 40 minutos después de la hora del último contacto, cualquiera haya sido su objeto, únicamente para indicar que el vuelo continúa de acuerdo con el plan, debiendo incluir dicho informe la identificación de la aeronave y las palabras "Vuelo normal".

Adicional

91.1 MENSAJE "VUELO NORMAL": Se transmitirá de aire a tierra a la dependencia correspondiente de los servicios de tránsito aéreo prescindiendo del procedimiento de llamada inicial. En caso de no recibir el acuse de recibo repetirá la transmisión hasta obtener el mismo aunque se reciba de otra estación de comunicaciones aeronáuticas.

NOTA 1: El objeto de esta comunicación es facilitar la alerta ante cualquier eventualidad por lo tanto, no debe dejarse transcurrir más de 40 minutos sin efectuarse alguna comunicación.

NOTA 2: Se sobreentiende que, al efectuar la notificación de posición dentro de lapsos inferiores al señalado, no se necesita aplicar esta norma.

COMUNICACIONES

Anexo 2
Capítulo 3
Ampliado

92. ESCUCHA Y [illegible] PERMANENTE: Ninguna aeronave realizará vuelos IFR a menos que se mantenga escucha constante en la radio-frecuencia apropiada de la dependencia correspondiente de tránsito aéreo, y cuando sea necesario, se podrán establecer con ésta, comunicaciones en ambos sentidos.

NOTA: La información de la dependencia correspondiente y la radio-frecuencia asignada se encuentra respectivamente en las publicaciones de Información Aeronáutica, AIP-RAC y AIP-COM.

Adicional

92.1 COMUNICACIONES EN RUTA: Los procedimientos a los cuales se ajustarán las comunicaciones durante los vuelos IFR en ruta son los siguientes:

1°) COMUNICACION DIRECTA: Si se dispone de comunicación directa entre el piloto, y el centro de control de área correspondiente, deberá establecerse contacto y mantener el mismo en la frecuencia radiotelefónica adecuada.

2°) COMUNICACION INDIRECTA: Cuando no se disponga de la frecuencia correspondiente para la comunicación directa o cuando dicha comunicación resulte imposible, por la distancia, condiciones de propagación u otra razón, se establecerá comunicación con la estación de enlace aire-tierra correspondiente adecuada, designada para asegurar el enlace con el centro de control de área.

Adicional

92.2 [illegible]: Las comunicaciones correspondientes a los arribos y salidas a aeródromos controlados y con las áreas que se realizan servicio de control de aproximación, se ajustarán a los siguientes requisitos:

1°) COMUNICACIONES DURANTE LA PARTIDA: Las aeronaves que salen deben comunicar, cuando se disponga de una frecuencia del control de movimiento en tierra, con la torre de control de aeródromo en dicha frecuencia para obtener el permiso de control del tránsito aéreo, inclusive de rodaje e información, y continuar sintonizando a dicha frecuencia hasta que estén listos para el despegue, en cuyo momento se establecerá contacto con la frecuencia correspondiente de control de aeródromo. Toda comunicación posterior con la torre de control de aeródromo se hará en esta última frecuencia, hasta ser autorizados a pasar a la frecuencia del control de aproximación cuando dicho servicio es facilitado en una frecuencia distinta.

NOTA 1: La aeronave lista para el despegue, no implica necesariamente que la misma se encuentre ocupando la posición de despegue.

NOTA 2: En condiciones meteorológicas sumamente desfavorables, la aeronave podrá ser autorizada a pasar de la frecuencia de control de movimiento en tierra a la frecuencia del control de aproximación directamente.

2°) COMUNICACIONES DURANTE LA LLEGADA: Los pilotos de las aeronaves que llegan deben mantener escucha continua en la frecuencia correspondiente de control de aproximación hasta que reciban instrucciones de establecer contacto con la frecuencia de control de aeródromo. Cuando se disponga de una frecuencia de control de movimiento en tierra, deben mantener la escucha en dicha frecuencia desde el momento en que la aeronave ha salido de la pista hasta que se estacione en la plataforma de carga y descarga. Cuando para el servicio de control de aproximación no exista frecuencia específica designada, el contacto inicial se efectuará en la frecuencia del control de aeródromo.

NOTA: En condiciones meteorológicas sumamente desfavorables, la aeronave podrá ser autorizada recién después de aterrizar, a abandonar la frecuencia del control de aproximación para pasar a la frecuencia del control de movimiento en tierra directamente.

3°) CARENCIA DE FRECUENCIA PARA EL CONTROL DEL MOVIMIENTO

... TIERRA: En los lugares en que no se disponga de una frecuencia de control de movimiento en tierra o cuando la aeronave no esté equipada con la frecuencia adecuada, todas las comunicaciones con la torre de control de aeródromo se establecerán en la frecuencia de control de aeródromo.

FALLAS DE LAS COMUNICACIONES

Anexo 10
Capítulo 5
Derivado
Adicional

92.3. NORMAS GENERALES: Cuando falle el contacto con la dependencia correspondiente de tránsito aéreo en la frecuencia asignada, se tratará de establecerlo en otra frecuencia. Si de ese modo no puede establecerse la comunicación normal, se tratará de transmitir los mensajes por medio de cualquier otra radioestación aeronáutica o radioestación de aeronave con la que sea posible comunicarse. Antes de cambiar de frecuencia, la aeronave deberá anunciar la frecuencia a la cual va a pasar. Si la comunicación no se efectúa en la forma directa o de retransmisión regular que esté establecida, deberá especificarse el destinatario o destinatarios, a los cuales ha de enviarse el mensaje.

Anexo 10
Capítulo 5
Derivado

92.4 FALLA DE RECEPCION: Cuando una aeronave no pueda establecer comunicación debido a la falla del receptor, transmitirá los informes a las horas o posiciones previstas en la frecuencia en uso, precedidos de la frase "TRANSMITIENDO A CIEGAS DEBIDO A FALLA DEL RECEPTOR". La aeronave transmitirá el mensaje seguido de una repetición completa. Durante este procedimiento, se notificará además la hora en que se propone hacer su próxima transmisión.

Anexo 2
Capítulo 5
Derivado

92.5 PROCEDIMIENTOS DE TRANSITO PARA FALLA DE LAS COMUNICACIONES: Si la falla de la radio impide cumplir con lo dispuesto en el número 92, la aeronave:

1°) Si en el momento de la falla el vuelo se desarrolla en condiciones meteorológicas visuales (VMC):
 a) Proseguirá su vuelo manteniendo condiciones meteorológicas visuales;
 b) Aterrizará en el aeródromo apropiado más próximo, y
 c) Comunicará la situación por los medios más rápidos disponibles con destino a la dependencia correspondiente de los servicios de tránsito aéreo.

2°) Si en el momento de la falla, el vuelo se realiza en condiciones meteorológicas instrumentales (IMC), o si por la naturaleza de las condiciones meteorológicas existentes no es posible terminarlo de acuerdo con lo prescrito en el inciso 1°), se conformará con el plan de vuelo actualizado de acuerdo con lo siguiente:
 a) Si se trata de vuelo con servicio de control, proseguirá de acuerdo al permiso de tránsito obtenido, manteniendo los niveles de crucero asignados hasta el último punto especificado en dicho permiso. Si este punto es anterior al aeródromo donde se proyecte realizar el primer aterrizaje, cumplirá hasta dicho límite con el permiso acordado y a partir de él, completará el vuelo manteniendo los niveles fijados en el plan de vuelo presentado.
 b) Si se trata:
  i) DE VUELOS CON SERVICIO ASESOR: Proseguirá de acuerdo al plan de vuelo presentado, sus enmiendas notificadas y asesoramiento recibido que haya comunicado aceptar.
  ii) DE VUELOS CON SERVICIO DE INFORMACION DE VUELOS: Proseguirá de acuerdo al plan de vuelo presentado con las enmiendas, si las hubiere, de las cuales se hayan acusado recibo.
 c) En ambos casos de los apartados precedentes, ajustará su vuelo para llegar lo más aproximadamente posible a la hora prevista de llegada últimamente notificada y de la cual se haya acusado recibo, y
 d) Iniciará el descenso lo más cerca posible de la hora prevista de aproximación últimamente recibida y de la cual se haya acusado recibo, o si no se ha recibido y acusado recibo de esta información, iniciará el descenso, lo más aproximadamente posible a la hora prevista de llegada últimamente notificada;
 e) En caso de no poder aterrizar en el aeródromo de destino, la aeronave se dirigirá desde éste a la alternativa prevista en el plan de vuelo, manteniendo el mismo nivel de crucero utilizado en la última parte de su vuelo en ruta, y si éste no es adecuado a la nueva dirección del vuelo o no asegura la debida separación con el terreno, el nivel superior más próximo que contemple dichos requisitos.

Adicional

NOTA 1: La hora prevista de llegada últimamente notificada se refiere básicamente a la hora que en tal caso se resulta del plan de vuelo vigente, excepto que se haya enmendado dicha información con anterioridad, de acuerdo a los procedimientos prescritos para la transmisión en la Sección 2 de la aeronotificación. La hora prevista de aproximación es suministrada por la dependencia correspondiente de los servicios de tránsito aéreo a los pilotos lo antes posible y se refiere a la hora a la cual se estimó que podría autorizarse a iniciar la aproximación en base a la demora calculada por congestión de tránsito en el aeródromo.

PANS-RAC
Parte III
Derivado

NOTA 2: Los pilotos deben tener en cuenta que el control de tránsito aéreo basa las instrucciones que emite en la suposición de que toda aeronave a la que le falle la comunicación seguirá lo dispuesto precedentemente. Si la aeronave a la que le fallan las comunicaciones no ha comunicado o aterrizado dentro de los 30 minutos siguientes a la hora estimada de llegada o a la hora prevista de aproximación últimamente enmendada y de la cual se haya acusado recibo, lo que de los dos resulte más tarde, el control de tránsito aéreo supondrá que el vuelo ha proseguido hacia otra área o aeródromo e informará a los pilotos de otras aeronaves a los cuales les pueda interesar, que se reanuda el funcionamiento normal del control de aproximación. Los usuarios interesados tienen la obligación de determinar si van a reanudar las operaciones normales o si han de tomar otras medidas.

PROCEDIMIENTOS DE EMERGENCIA

Adicional

93. DESCENSO DE EMERGENCIA: Si es necesario que una aeronave haga un descenso de emergencia a través de otro tránsito, el piloto deberá comunicarlo inmediatamente a la dependencia de los servicios de tránsito aéreo correspondiente.

PANS-RAC
Parte III
Derivado

93.1 [illegible] DEL DESCENSO DE EMERGENCIA: Al recibir aviso de que una aeronave en vuelo se halla en situación de emergencia, que puede afectar a otras aeronaves, la dependencia de tránsito aéreo correspondiente impartirá las instrucciones adecuadas contemplando el principio de dar prioridad sobre cualquier otro tránsito a la aeronave que se halla en situación de emergencia.

NOTA: Al recibir aviso de que una aeronave efectúa un descenso de emergencia para aterrizar cruzando el tránsito a niveles de crucero inferiores, la dependencia de tránsito aéreo correspondiente, emitirá inmediatamente el siguiente mensaje: "DESCENSO DE EMERGENCIA [illegible] .... A .... [illegible] DEBAJO DE .... [illegible] DE .... [illegible] .... [illegible]" (Figura 15).

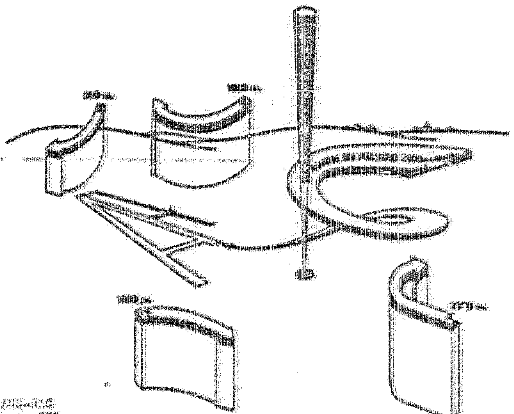


Fig. 15

PANS-RAC
Parte III
Derivado

93.2 PROCEDIMIENTOS QUE DEBEN SEGUIR LOS PILOTOS DE AERONAVES AFECTADAS POR UN DESCENSO DE EMERGENCIA: Al recibir la emisión citada en el número 93.1 los pilotos de las aeronaves en cuestión deberán dejar libre las áreas especificadas, de conformidad con las instrucciones de emergencia, manteniendo el nivel de crucero. La dependencia de tránsito aéreo correspondiente transmitirá nuevas instrucciones por medio de los servicios de comunicaciones aeronáuticas, inmediatamente después de la emisión de emergencia. Cuando el terreno, el tránsito y otros factores no permitan que una aeronave, afectada por las instrucciones emitidas en la comunicación de descenso de emergencia, mantenga el nivel asignado últimamente, la dependencia de tránsito aéreo correspondiente expedirá instrucciones precisas a esa aeronave.

NOTA: Se ha de entender que las características de la situación de emergencia podrían requerir [illegible] el servicio [illegible] control de tránsito aéreo. Sin embargo, se espera que los afectados traten en lo posible de cumplir [illegible] de vuelos fuera de espacios aéreos controlados.

Adicional

93.3 JUSTIFICACION DE PRIORIDAD: Las dependencias de los servicios de tránsito aéreo podrán solicitar del piloto de una aeronave que haya notificado una situación de emergencia que exija que se otorgue prioridad, que presente un informe por escrito de la situación de emergencia dentro de las 48 horas de ocurrida.

4ta. PARTE

REGLAS DE VUELO POR INSTRUMENTOS

CAPITULO IX

REGLAS Y PROCEDIMIENTOS DE VUELO POR INSTRUMENTOS PARA LOS VUELOS EN RUTA

SECCION 1ra.

VUELOS EN ESPACIOS AEREOS CONTROLADOS

NORMAS GENERALES

Adicional

94. APLICACION: Han de cumplir con las reglas y dispo-

máximos de esta sección, las aeronaves que efectúen vuelos IFR dentro de espacios aéreos controlados, además de cumplir también con las reglas generales de vuelo de los artículos 77 y 7 y las reglas y disposiciones del capítulo VIII.

Derivado
Anexo 11
Capítulo 3

NOTA: Se suministra servicio de control de tránsito aéreo a todos los vuelos IFR realizados en espacios aéreos controlados. Además, siempre que sea posible, se les suministrará servicio de información de vuelo y servicio de alerta. Sin embargo, el suministro de servicios de control de tránsito aéreo tiene prioridad sobre el suministro de servicios de información de vuelo.

Adicional

95. NAVEGACION EN RUTAS DESIGNADAS: En todas las rutas designadas, las aeronaves volarán lo más cerca posible del eje de las mismas.

Adicional

96. NIVELES DE CRUCERO: Los pilotos que se propongan volar dentro de rutas designadas deberán pedir niveles de crucero de acuerdo con la dirección del vuelo, según se indica en las correspondientes publicaciones de información aeronáutica.

NOTA: El pedido se refiere a la necesidad de contar con un permiso de control de tránsito aéreo.

Anexo 11
Capítulo 3
[illegible]
Parte III

[illegible]

97. APLICACION DE LA SEPARACION: Los servicios suministrados por las dependencias de control de tránsito aéreo proporcionan separación:

1°) entre vuelos IFR controlados;
2°) a vuelos IFR controlados de los vuelos VFR controlados, en aquellas partes del espacio aéreo que se publiquen en la documentación AIP;
3°) entre vuelos VFR controlados, en aquellas partes del espacio aéreo que se publiquen en la documentación AIP.

Excepto cuando lo solicite una aeronave, podrá concederse permiso sin proporcionar separación respecto a una parte específica del vuelo que se realice en condiciones meteorológicas de vuelo visual (Ver números 17, 27.2, 99, 100.5, 100.6 y 102.4).

4°) a los vuelos IFR controlados de los vuelos VFR especiales.
5°) entre vuelos VFR especiales.

El control del tránsito aéreo obtiene la separación vertical de las aeronaves asignando diferentes niveles de vuelo o altitudes; la longitudinal, proporcionando un intervalo mínimo de tiempo o distancia entre las aeronaves; y la lateral, asignando diferentes trayectorias de vuelo.

PANS-RAC
Parte III

97.1 APLICACION SELECTIVA DE LA SEPARACION LONGITUDINAL: A los pilotos que estén en comunicación directa entre sí por radio y que utilicen ayudas para la navegación que les permitan determinar frecuentemente su posición y velocidad, [illegible] que sean de conocimiento, autorizar una separación longitudinal mínima especificada entre sus respectivas aeronaves.

PANS-RAC
Parte III

97.2 [illegible]: A los pilotos que mantengan comunicación directa entre sí se les podrá pedir que se [illegible], que mantengan una separación vertical determinada entre sus respectivas aeronaves durante el ascenso o descenso.

NOTA: El procedimiento indicado puede consistir en la confirmación mutua de los niveles [illegible] por las propias aeronaves, de acuerdo al procedimiento [illegible] y la [illegible], de tal manera que la aeronave [illegible] sin que medien comunicaciones específicas para cada parte de las aeronaves.

[illegible] IFR DEL CONTROL DEL TRANSITO AEREO

Anexo 2
Capítulos
3 y 5
Adjunto

98. [illegible]: Antes del comienzo de vuelo o parte de cada vuelo IFR, dentro de espacio aéreo controlado, se deberá obtener el permiso del control de tránsito aéreo. [illegible] que en dicho vuelo IFR se efectúe, de conformidad con las condiciones especificadas, dentro de un área de control o de una zona de control, a efectos de prevenir colisiones entre aeronaves de las cuales el control de tránsito aéreo tenga conocimiento, pero no da derecho a violar ninguna disposición reglamentaria. El permiso se solicitará presentando el plan de vuelo a la dependencia de control de tránsito aéreo correspondiente.

NOTA: Es posible que los permisos sólo afecten una parte del plan de vuelo IFR presentado, según se indica en los mismos.

Anexo 11
Derivado

99. VALIDEZ: En condiciones meteorológicas visuales, el piloto es directamente responsable de evitar las demás aeronaves, aún cuando esté volando con un permiso IFR del control de tránsito aéreo.

NOTA: El permiso IFR del control de tránsito aéreo, proporciona separación de acuerdo a lo especificado en el Nº 97; si durante el vuelo se encuentran condiciones meteorológicas visuales, pueden encontrarse también otras aeronaves efectuando vuelos VFR de los cuales no tenga conocimiento el control del tránsito aéreo.

Anexo 2
Capítulo 3
Derivado

100. OBSERVANCIA DEL PERMISO: Cuando se haya obtenido un permiso del control de tránsito aéreo, el piloto al mando de la aeronave no se apartará de las indicaciones que en él se hagan, a menos que reciba una enmienda del permiso. Si se aparta de las instrucciones del permiso al ejercer el piloto al mando de la aeronave su autoridad en caso de emergencia, lo notificará al control de tránsito aéreo inmediatamente que sea posible, y de ser necesario solicitará la enmienda de su permiso original.

PANS-RAC
Parte II

100.1 [illegible] AL PERMISO: Si el permiso del control del tránsito aéreo no es conveniente para el piloto,

Derivado

podrá solicitar, y si fuera factible, obtener la enmienda del mismo. Los pilotos que deseen hacer un cambio de nivel de crucero, de ruta o de destino deben solicitar tal cambio en la forma prescripta en el número 88.3 - 3°) del Capítulo VIII y recibir la aprobación del control del tránsito aéreo correspondiente antes de hacerlo, salvo en caso de emergencia en que se procederá de acuerdo al número precedente.

Adicional

NOTA: Dicha solicitud podrá hacerse en consideraciones de tipo operativo, por ejemplo el efecto adverso que en el consumo de combustible tiene el vuelo de crucero a los niveles designados, o en información que haga más factible otra ruta, por ejemplo un [illegible] o volando VMC en vez de en espacio controlado.

El control del tránsito aéreo considerará dichas solicitudes de enmienda al permiso.

Adicional

100.2 MODIFICACIONES DEL PERMISO: Las modificaciones de los permisos para un vuelo se expedirán siempre que el control de tránsito aéreo estime que dicha medida es necesaria para acelerar el tránsito o atender a circunstancias imprevistas, así como para satisfacer en cambio la solicitud del piloto.

PANS-RAC
Parte III
Derivado

100.3 LIMITE DEL PERMISO: Los vuelos se autorizan hasta un punto o lugar determinado definido como límite del permiso. Este límite podrá ser el aeródromo de destino, un límite del espacio aéreo controlado u otro punto específico o lugar (posición fijada por radio o visualmente). El permiso inicial del control de tránsito aéreo concedido a una aeronave antes de su partida, autorizará normalmente el vuelo hasta el punto del primer aterrizaje previsto, aún cuando éste corresponda a la jurisdicción de un centro de control de área distinto del que incluye el aeródromo de partida y dicho permiso podrá incluir los niveles de crucero en las siguientes áreas de control hasta el límite del mismo. No obstante el piloto podrá pedir todo cambio de nivel de crucero que desee hacer en ruta, a la correspondiente dependencia de control de tránsito aéreo con jurisdicción en la parte de ruta afectada por el cambio que solicita. En cualquier momento, los pilotos de las aeronaves en vuelo podrán recibir una enmienda del permiso inicial, del control de tránsito correspondiente.

NOTA: Normalmente el permiso inicial de que se trata, es transmitido al piloto por conducto de la torre de control del aeródromo de partida, aún cuando el originador del mismo ha de ser el centro de control de área dentro de cuya jurisdicción se encuentra el aeródromo de partida y dicho permiso se [illegible] coordinado entre los centros de control de área que serán afectados por el vuelo.

Adicional

100.3.1 LIMITE DISTINTO DEL AERODROMO DE DESTINO: Siempre que se haya dado permiso a una aeronave para volar hasta un punto que no sea el aeródromo de destino, si el piloto llega al límite del permiso sin haber recibido ya sea una enmienda del mismo o instrucciones de espera de dicho límite, deberá solicitar inmediatamente un nuevo permiso y esperar en el límite especificado en el anterior de acuerdo con el circuito de espera tipo (Capítulo X, número 100.1) manteniéndose en el nivel de crucero últimamente asignado hasta que reciba el nuevo permiso, salvo en caso de producirse falla de radio en [illegible], en cuyo caso deberá [illegible] los procedimientos relativos a falla de comunicaciones (número 88.5, capítulo VIII y el [illegible] capítulo X).

NOTA: Normalmente, el control de tránsito aéreo asumirá la responsabilidad de expedir cualquier otro permiso que sea apropiado, o bien algunas horas, por lo menos, de que la aeronave llegue al límite del permiso, o de que el piloto haya recibido instrucciones sobre la espera y la hora en que probablemente recibirá un nuevo permiso y haga [illegible] de allí.

Adicional

100.4 [illegible] DEL PLAN DE VUELO [illegible]: El piloto deberá comprobar cuidadosamente el permiso de control de tránsito aéreo, en vez de suponer que la ruta y los niveles de crucero son los mismos que solicitó en el plan de vuelo. Los pilotos deberán tomar nota por escrito de los permisos en el momento que los reciban y verificarlos con el control de tránsito aéreo si tuviesen alguna duda.

NOTA: Generalmente, el control de tránsito aéreo trata de expedir un permiso de control de tránsito en el que especifique la ruta y los niveles de crucero presentados en el plan de vuelo. Sin embargo, debido a las condiciones de tránsito, es frecuentemente necesario que el control de tránsito aéreo especifique niveles de crucero o rutas distintas de las propuestas por el piloto.

Adicional

100.4.1 [illegible]: Los pilotos recibirán, siempre que sea posible, permisos abreviados por parte de las dependencias de control de tránsito aéreo, para describir toda ruta o parte de ella que sea idéntica a lo anotado en el plan de vuelo, mediante el uso de la frase "autorizado vía ruta presentada del vuelo". [illegible], en caso de duda el piloto podrá pedir una descripción detallada del permiso.

PANS-RAC
Parte III
Derivado

100.5 CANCELACION DEL PERMISO: Por razones de tránsito que exijan la cancelación de los vuelos de partida, el control de tránsito aéreo podrá incluir en el permiso inicial la hora de cancelación del mismo. Dicho [illegible] indicará que si la aeronave no está en vuelo a la hora indicada, será necesario obtener un nuevo permiso.

PANS-RAC
Parte III
Derivado

100.6 [illegible]: Las aeronaves con planes de vuelo que especifiquen VFR [illegible] nivel de crucero [illegible] del vuelo, [illegible] del control de área de [illegible] con el centro de control [illegible] el vuelo IFR [illegible] el permiso. El piloto [illegible]

PANS-RAC Parte III Enmiendas y Ampliado

100.7 VUELOS INICIADOS IFR Y CONTINUADOS VFR: Las aeronaves con planes de vuelo que especifiquen un nivel de crucero para la primera parte del vuelo, indicando con ello que dicha parte del vuelo se hará de acuerdo con el IFR y VFR para la última parte, normalmente obtendrán el permiso hasta el punto en que termine la parte IFR del vuelo. No es necesario obtener permiso para realizar el vuelo VFR más allá de ese punto y al notificar el piloto su llegada al límite del permiso queda automáticamente cancelado su plan de vuelo IFR. Si la aeronave vuela en condiciones meteorológicas instrumentales al llegar al límite del permiso, o si no es posible el vuelo VFR pasado ese límite, o si es necesario llevar a cabo un descenso por instrumentos, el piloto se mantendrá en espera en el nivel de crucero que se le haya asignado últimamente, notificará al control de tránsito aéreo la situación y sus intenciones y solicitará un nuevo permiso de vuelo IFR, excepto cuando se falle de radio en ambos sentidos en cuyo caso habrá que seguir los procedimientos relativos a fallas en las comunicaciones, siguiendo al mismo nivel de crucero últimamente asignado y si éste no es adecuado a la dirección del vuelo o no asegure la debida separación con el terreno, al nivel superior más próximo que contemple dichos requisitos.

Adicional

100.7.1 LIMITACION: Con respecto al límite que divide el espacio aéreo de jurisdicción de dos dependencias de control adyacentes, el nivel de crucero (que se especifique en el plan de vuelo para la primera parte del vuelo indicando con ello que se realizará IFR), se establecerá de acuerdo con lo siguiente:

a) ANTES DEL LIMITE: Hasta un punto de notificación ubicado a una distancia del límite, no menor a 30 minutos de vuelo de la aeronave.

b) DESPUES DEL LIMITE: Como mínimo hasta el primer punto de notificación.

NOTA: El procedimiento descrito tiene por objeto permitir a las dependencias de control adyacentes, coordinar con suficiente antelación, las providencias para asegurar la separación respectiva con otros tránsitos, en el caso de que la aeronave deba continuar con el procedimiento descrito en el número 100.7, si se produce la falla de las comunicaciones de la misma.

Adicional

100.8 PROSECUCION DEL IFR LUEGO DE SU CANCELACION: Si se ha solicitado y obtenido la cancelación de un plan de vuelo IFR y resulta necesario después proseguir en IFR, el piloto debe presentar un nuevo plan de vuelo IFR y recibir un nave deberá apartarse hacia la derecha hasta alcanzar el centro del haz que difiera 15° del haz de trayectoria, para efectuar entonces el cambio de nivel y volver luego al centro del haz de trayectoria.

NOTA: El control del tránsito aéreo podrá adoptar este procedimiento cuando para cambiar de nivel de crucero haya que pasar por el nivel de crucero de una aeronave que vuele IFR en dirección opuesta, con una separación de tiempo menor que la reglamentaria, pero no se usará a distancias menores de quince (15) millas náuticas del VOR.

PANS-RAC Parte III Derivado

101.5 CAMBIO DE NIVEL EN VMC: A solicitud del piloto podrá autorizarse, durante las horas diurnas, a las aeronaves a mantener la propia separación y a volar en condiciones meteorológicas visuales en trayectos limitados para el cambio de nivel de crucero en VMC intermedio. Los pilotos que realicen este permiso deben permanecer separados 300 metros (1000 pies) verticalmente por encima o por debajo y 1500 metros (1 milla) lateralmente de todas las nubes, manteniendo una visibilidad de 8 kilómetros (5 millas) y asumirán la responsabilidad de evitar las demás aeronaves durante dicha parte del vuelo.

SECCION 2da.

VUELOS FUERA DE ESPACIOS AEREOS CONTROLADOS

NORMAS GENERALES

PANS-RAC Parte VI Modificado

102. ALCANCE: Las normas y procedimientos de esta Sección incluyen la facilitación del Servicio de Información de Vuelo, o Servicio Asesor de Tránsito Aéreo, los cuales se suministrarán, de acuerdo a lo siguiente:

1°) EN RUTAS DESIGNADAS: Servicio Asesor a todos los vuelos realizados en rutas publicadas.

2°) FUERA DE RUTAS DESIGNADAS: Servicio de Información de Vuelo a todos los vuelos realizados fuera de rutas publicadas.

Operaciones que además de cumplir con las normas descritas en esta Sección deberán ajustarse a las disposiciones de los Capítulos IV, V y VIII.

NOTA: El servicio asesor de tránsito aéreo tiene por objeto que la información sobre peligros de abordaje sea más efectiva que mediante el simple suministro del servicio de información de vuelo. [illegible] permiso de tránsito antes de entrar en el espacio en que existen condiciones meteorológicas instrumentales.

Adicional

100.9 LIMITACIONES DEL EQUIPO DE RADIO: Es responsabilidad del piloto al mando de la aeronave, notificar inmediatamente al control de tránsito aéreo si su equipamiento radioeléctrico no puede recibir la clase de señales que debe emplear para dar cumplimiento a su permiso.

NOTA: Los permisos de tránsito aéreo incluyen datos para ayudar al piloto a identificar los puntos de posición determinados por radio.

CAMBIO DE NIVEL DE CRUCERO

Adicional

101. NORMA GENERAL: Las aeronaves que en cumplimiento de un permiso pasen a un nivel de crucero superior o inferior mientras están en ruta, excepto en los casos previstos en los procedimientos de aplicación, deberán comenzar el ascenso o el descenso inmediatamente después de sobrevolar el punto de posición más allá del cual habrá de seguir el nuevo nivel de crucero en ruta.

Adicional

101.1 NIVEL DE CRUCE ASIGNADO, SUPERIOR AL NIVEL DE CRUCERO: Las aeronaves que vuelen a un nivel de crucero en ruta más bajo que el nivel de cruce establecido en las publicaciones de información aeronáutica (AIP), para el punto de posición siguiente, deberán iniciar el ascenso antes de llegar al punto de posición, de manera que se pase éste al nivel de cruce establecido o a un nivel más alto si así se ha especificado en el permiso, para el tramo siguiente de la ruta.

Adicional

101.2 NIVEL DE CRUCE ASIGNADO, DISTINTO AL NIVEL DE CRUCERO: Si el control de tránsito aéreo especifica que se cruce un punto de posición a un nivel distinto del nivel de crucero en ruta a que se vuela, el ascenso o descenso debe iniciarse antes de llegar al punto de posición, a fin de cruzar éste al nivel estipulado.

Adicional

101.3 CAMBIO DE NIVEL ENTRE PUNTOS DE POSICION: El control de tránsito aéreo puede especificar que se haga el ascenso o descenso a una hora que no sea la de paso sobre un punto de posición.

PANS-RAC Parte III Derivado

101.4 CAMBIO DE NIVEL CON SEPARACION LATERAL: Cuando se permita cambiar de nivel de crucero al piloto al mando de una aeronave en vuelo, a lo largo de una aerovía marcada por un haz de radiofaro omnidireccional de muy alta frecuencia (VOR), se le podrán dar instrucciones para que se aparte a la derecha del haz de trayectoria. En este caso, la aero-

el grado de seguridad no puede asumir las mismas responsabilidades que las del servicio de control de tránsito aéreo que se facilita a los vuelos IFR dentro de espacios aéreos controlados, por tal razón, el servicio asesor de tránsito aéreo no emite "permisos", sino solamente "información de asesoramiento" y usa las palabras "aconseja o sugiere" cuando se proponen medidas a las aeronaves.

Anexo 2 Capítulo 3 Ampliado

103. NIVELES DE CRUCERO: Excepto al ascender o al descender o en rutas predeterminadas donde se hayan prescrito los niveles utilizables, los vuelos IFR realizados fuera de espacios aéreos controlados deberán efectuarse a un nivel de crucero adecuado a su derrota magnética, tal como se indica en la tabla del Apéndice [illegible], de los procedimientos de aplicación.

SERVICIO ASESOR DE TRANSITO AEREO

Adicional

104. VALIDEZ DEL ASESORAMIENTO: Cuando se "aconseja o sugiere" algo al piloto respecto a un vuelo realizado con servicio asesor de tránsito aéreo, corresponde al piloto decidir si aceptará el asesoramiento o sugerencia que ha recibido, o si adoptará otras medidas que en su opinión son más apropiadas de acuerdo con las circunstancias. En todos los casos y previo a la realización de la maniobra, el piloto deberá informar inmediatamente a la dependencia de los servicios de tránsito aéreo su decisión.

PANS-RAC Parte VI

105. PROCEDIMIENTOS PARA OBTENER EL SERVICIO ASESOR: Los pilotos que deseen ese servicio asesor de tránsito aéreo, dentro de lo posible y con las necesarias adaptaciones deberán aplicar procedimientos similares a los aplicables para los vuelos IFR dentro de espacios aéreos controlados, con excepción de que:

1°) El plan de vuelo y los cambios al mismo no están sujetos a permisos;

NOTA: Si se ha dado permiso para toda la ruta de un vuelo que se realice en espacio aéreo controlado y continúe posteriormente fuera de espacio aéreo controlado, el permiso será tal, o sus restricciones se aplicarán sólo a las partes del vuelo realizadas dentro del espacio aéreo controlado y se continuará como procedente o sugerencia conforme al resto de la ruta.

2°) Tendrán que mantener comunicación aeroterrestre con la dependencia de los servicios de tránsito aéreo designada para suministrar el servicio asesor de tránsito aéreo.

Adicional

105.1 ENTRADAS A RUTAS DESIGNADAS CON SERVICIO ASESOR: El punto de entrada elegido debe ser el punto de notificación exacto designado o de posición, el que más convenga para la ruta que se sigue. Si se trata de un océano, la misma deberá cruzarse a un ángulo de 090° respecto a su eje o lo más aproximadamente posible a este ángulo.

NOTA: La dependencia de los servicios de tránsito aéreo correspondiente podrá dispensar del cumplimiento de este número si lo considera factible.

INGRESO AL ESPACIO AEREO CONTROLADO

Adicional

106. CAMBIO DE TRANSITO: Cuando una aeronave que esté volando fuera de espacio aéreo controlado, no cuente con permiso IFR del control de tránsito aéreo y se necesite entrar o cruzar a uno de éstos, se deberá solicitar el correspondiente permiso a la dependencia a cargo de los servicios de control de tránsito aéreo dentro de dicho espacio.

Adicional

106.1 SOLICITUD DEL PERMISO: Las solicitudes de permiso correspondientes a los casos contemplados en el número precedente deben hacerse como mínimo diez minutos antes de la llegada al límite del espacio aéreo controlado si es posible la comunicación directa con la dependencia a cargo de dicho espacio, de no ser así, la petición deberá efectuarse veinte minutos antes por lo menos.

Adicional

106.2 ENTRADA AL ESPACIO AEREO CONTROLADO: El punto de entrada elegido debe ser el punto de notificación exacto, designado, o de posición, el que más convenga para la ruta que se sigue. Si se trata de una aerovía de rutas, la misma debe cruzarse a un ángulo de 090° respecto de su eje o lo más aproximadamente posible a este ángulo.

NOTA: La dependencia de control correspondiente podrá dispensar del cumplimiento de este número, si lo considera factible.

CAPITULO X

REGLAS Y PROCEDIMIENTOS DE VUELO POR INSTRUMENTOS PARA LAS SALIDAS Y LLEGADAS

PARTIDAS IFR

PANS-RAC Parte IV

107. DIRECCION DE DESPEGUE: Cuando el control de tránsito aéreo sugiera que el despegue se haga en una dirección que no sea opuesta a la del viento con el fin de facilitar la salida de los vuelos IFR, es responsabilidad del piloto decidir si hará así el despegue o si esperará hasta poder hacer un despegue normal en una dirección más favorable.

PANS-RAC Parte IV- Parte II- Derivado

107.1 PARTIDA EN VMC: A solicitud del piloto podrán autorizarse las salidas de vuelo IFR para trayectos limitados de ascenso con un permiso en VMC (ver 17 y 17.1).

107.2 PROCEDIMIENTOS DE SALIDA Y ASCENSO: Las operaciones de salida y ascenso deberán efectuarse siguiendo la trayectoria de los procedimientos que en cada caso el control especificará de aquellos prescriptos y publicados para ese aeródromo, ó en caso de no existir éstos, de acuerdo a las instrucciones que se reciban. En todos los casos cualquier viraje inmediato al despegue realizado por debajo de 150 metros (500 pies) de altura se efectuará de manera que el ángulo de ladeo de la aeronave no sea superior a los 10°.

PROCEDIMIENTOS DE ESPERA

PANS-RAC Parte IV

108. APLICACION DE LA ESPERA: La espera se hará de acuerdo con el procedimiento publicado, si lo hubiera y siguiendo las instrucciones del control.

PANS-OPS Derivado

108.1 CIRCUITO DE ESPERA TIPO: El procedimiento normal de espera consiste en seguir un circuito de espera tipo hipódromo de 1 minuto si se está a 4250 metros (14000 pies), o por debajo, o de 1 minuto y medio si se está por encima de 4250 metros (14000). Todos los virajes han de hacerse con un ángulo de inclinación lateral de 25° ó a la velocidad angular de 3° por segundo, lo que requiera la menor inclinación lateral. A menos que el permiso concedido por el control de tránsito aéreo contenga instrucciones contrarias, todos los virajes después de la entrada inicial en el circuito de espera se harán a la derecha. (Fig. 14)

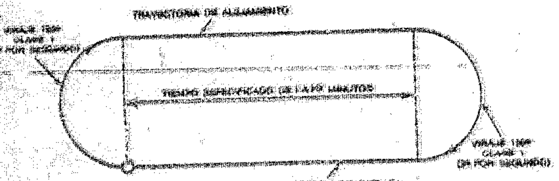

TRAYECTORIA DE ALEJAMIENTO
VIRAJE 180° CLASE 1 (3° POR SEGUNDO)
TIEMPO ESPECIFICADO DE [illegible] MINUTOS
VIRAJE 180° CLASE 1 (3° POR SEGUNDO)
TRAYECTORIA DE ENTRADA

Fig. 14

PANS-RAC Parte IV y Parte IX Derivado

108.2 INSTRUCCIONES PARA LA ESPERA: Si en el permiso otorgado para espera, se incluye la dirección y el punto de espera, ello indicará que debe así efectuarse de acuerdo al circuito de espera tipo, correspondiente de la dirección especificada al marcador [illegible] o radial de radioayuda direccional respectivamente, con el cual debe coincidir la trayectoria de entrada al punto de espera. Cuando el circuito presentado por la tipo hipódromo pero con los virajes hacia la izquierda o la trayectoria de alejamiento mayor o menor [illegible], el control incluirá en el permiso, además de la dirección y del punto de espera, los datos pertinentes.

Adicional

109. ESPERA NO PUBLICADA: Si por alguna razón no se ha publicado ningún procedimiento de espera, si el control especifica la dirección, ésta se realizará de acuerdo con el circuito de espera tipo, en el que la trayectoria de entrada será la trayectoria de vuelo de la aeronave.

Adicional

109.1 ENTRADA AL CIRCUITO DE ESPERA: Todos los virajes necesarios para entrar en un circuito de espera o mantenerse en él, se efectuarán preferentemente en la parte del área de espera correspondiente a la trayectoria de alejamiento.

NOTA: Los dibujos de la figura número 15 dan una guía respecto a la forma de entrar a un circuito de espera tipo, como se advierte, en algunos casos con las limitaciones del circuito especificado en 108.2 se excederá, como también se excederá la trayectoria de la aeronave dentro del área de protección de [illegible] 15°.

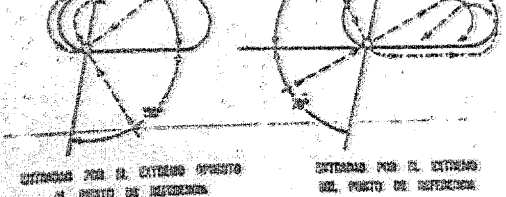

ENTRADA POR EL EXTREMO OPUESTO AL PUNTO DE REFERENCIA
ENTRADA POR EL EXTREMO DEL PUNTO DE REFERENCIA

Fig. 15

Adicional

109.2 SALIDA DE LA ESPERA: Cuando se reciban instrucciones que especifican la hora de salida del punto de espera, el piloto deberá ajustar su trayectoria de vuelo dentro de los límites del circuito de espera establecido, a fin de salir del punto de espera a la hora especificada.

NOTA: El ajuste del circuito presupone la posibilidad de acortar circuito hacia el interior del mismo en forma de abandonar la espera por la trayectoria que corresponda, sobrevolando el punto de espera a la hora de salida especificada.

Adicional

109.2.1 HORA PROBABLE DE SALIDA DE LA ESPERA: Si se ha acusado recibo de las instrucciones que contengan la indicación sobre la hora probable de salida de la espera o límite en que probablemente recibirá un nuevo permiso o la hora en que probablemente recibirá un nuevo permiso o nuevas instrucciones, dichas horas deberán ser consideradas por el piloto como límite inicial de salida de la espera en caso de una eventual falla de las comunicaciones. En todos los casos en que las instrucciones contengan las indicaciones mencionadas en forma conjunta, se deberá tomar como límite inicial de salida, la hora probable de salida.

Adicional

109.3 VELOCIDAD DE LA AERONAVE EN ESPERA: La espera se efectuará en todos los casos a velocidad reducida compatible con las limitaciones que la operación segura de las mismas tenga a ese respecto.

NOTA: Para aviones de reacción, la velocidad máxima prevista en estos casos es de 280 Kt ó 0,8 Mach, la que resulte menor, para casos de turbulencia y de 240 Kt para casos sin turbulencia, y de 175 Kt para las aeronaves a hélice. El incumplimiento de este número anula las previsiones respecto a las áreas de protección de las esperas y hace peligrar la separación respecto a otro tránsito IFR. Los valores de velocidad corresponden a velocidad indicada (IAS).

Adicional

109.4 INSTRUCCIONES DE ESPERA: Normalmente, a la llegada de un vuelo IFR, el piloto obtendrá permiso de un centro de control de área hasta un punto de espera (radiofaro, radiobaliza ILS, o cualquier otro punto de posición determinado por radio). Según corresponda, se indicarán instrucciones relativas a las comunicaciones con el control de aproximación y de ser necesario la frecuencia específica que deberá usarse.

NOTA: Según sean los arreglos locales, el control de aproximación puede suministrarse por un centro de control de área, en cuyo caso se identificará como "CONTROL", por una torre de control de aeródromo, que se identificará como "TORRE", o por una dependencia distinta denominada Oficina de Control de Aproximación.

Adicional

109.5 NOTIFICACION DE LLEGADA A LA ESPERA: Cuando la aeronave llegue al punto de espera, el piloto al mando hará una llamada a la dependencia de control de tránsito aéreo que facilita el servicio de control de aproximación, notificando la hora y nivel a que llega al punto de espera, en la forma indicada en el número 39.6 y hará escucha en la frecuencia correspondiente o indicada en el permiso para recibir nuevas instrucciones. Los pilotos no necesitan establecer contacto con la dependencia que facilita el servicio de control de aproximación hasta no haber llegado sobre el punto de espera especificado, a no ser que el centro de control de área les de instrucciones para que se pongan en comunicación a una hora determinada o en cierto punto de la ruta.

Adicional

109.6 OTRAS NOTIFICACIONES EN LA ESPERA: Posteriormente el piloto en la espera, deberá notificar de acuerdo a lo especificado en los números 39.7 y 39.8, cuando:

1°). Abandone cualquier nivel de vuelo para alcanzar otro nuevo nivel.

2°). Deje el punto de espera.

PANS-RAC Parte IV Derivado

109.7 HORA DE SALIDA DE LA ESPERA: Cuando se efectúen aproximaciones cronometradas, es decir con intervalos fijos entre una y otra los pilotos recibirán anticipadamente la hora en que deben dejar el punto de espera para efectuar la aproximación al aeródromo. Como consecuencia de lo anterior, deberán ajustarse al circuito como lo indicado en el número 109.2 para abandonar la salida, lo más exactamente posible a la hora designada y sin necesidad de nuevo permiso.

NOTA: Normalmente se requieren cinco minutos para ejecutar un circuito de espera tipo, completo, con viento en calma. A menos que haya viento de frente en la trayectoria de entrada, los pilotos deberán poder volver siempre al punto de espera en tres minutos o menos. Al recibir la hora de salida de la espera, los pilotos deberán emplear el tiempo disponible ajustando su trayectoria de vuelo hacia el interior de los límites del circuito de espera especificado, para llegar al punto de espera precisamente a la hora indicada, o lo antes posible después de esa hora. Los cálculos de tiempo que han de hacer los pilotos son relativamente sencillos y se basan en el hecho de que un viraje de 180° requiere un minuto de tiempo de vuelo. Combinando la velocidad angular de los virajes con las trayectorias en línea recta, es posible variar con precisión la trayectoria de espera.

PANS-RAC Parte IV Derivado

110. PROCEDIMIENTOS DE ALTERNATIVA: Si el piloto al mando no puede seguir los procedimientos de espera o de comunicaciones, podrá solicitar procedimientos de alternativa. Los mismos serán aprobados si las condiciones del tránsito lo permiten.

LLEGADAS IFR

Adicional

111. VALIDEZ DE UN PERMISO DE APROXIMACION IFR: El permiso de aproximación concedido a un piloto, lo autoriza a efectuar solamente una aproximación. Si se efectúa el aterrizaje después de una aproximación por instrumentos, el piloto, a menos que el control de tránsito aéreo le dé otras instrucciones, seguirá el procedimiento de aproximación frustrada especificado y pedirá al control de tránsito aéreo un nuevo permiso.

NOTA: El control de tránsito aéreo determinará en estos catamente un nuevo intento, o si se lo autorizará a que espere en un circuito de espera a determinado nivel, hasta que aterricen o despeguen otras aeronaves que están de turno. Esa decisión se basará en las condiciones de tránsito que existan, a menos que [illegible] la situación de emergencia.

PANS-RAC Parte IV Derivado — 111.1 MINIMAS DE ATERRIZAJE: Cuando, al existir aeronaves en espera, las mínimas [illegible] aproximación intermedia y las condiciones meteorológicas son inferiores a los mínimos de aterrizaje de la aeronave número uno en el orden de aproximación, ésta podrá optar por esperar que el tiempo mejore al recibo para ello permiso de control, en lugar de dirigirse a un aeródromo de alternativa. Si las condiciones meteorológicas notificadas son superiores a las mínimas correspondientes a otras aeronaves en el orden de aproximación, la aeronave número uno recibirá instrucciones para que pase a un punto de posición adyacente o para ascender y colocarse en el nivel más alto del orden de aproximación a fin de que puedan aterrizar las demás aeronaves en espera.

NOTA: Las mínimas de aterrizaje son las aprobadas por la autoridad aeronáutica.

Adicional — 111.2 OPCION POR LA ALTERNATIVA: La decisión de desviar la aeronave a un aeropuerto de alternativa especificado en el plan de vuelo, deberá ser tomada por el piloto en cuyo caso deberá notificarlo al control de tránsito aéreo y obtener un permiso de tránsito.

NOTA: Dicha decisión podría surgir de una disposición del control de operaciones de la empresa explotadora previa coordinación, siempre que sea posible, con el personal correspondiente del control de tránsito aéreo. Cuando no sea posible llevar a efecto la coordinación que se menciona en la última parte de este número, las instrucciones del control de operaciones no eximen al piloto de la responsabilidad de obtener el debido permiso de la respectiva dependencia del control de tránsito aéreo antes de dirigirse a la alternativa.

APROXIMACION VISUAL

PANS-RAC Parte IV — 111.3 APLICACION: A solicitud podrá autorizarse la aproximación visual a los vuelos IFR, si el piloto notifica que puede mantener continuamente referencia visual con el terreno y tiene el aeródromo a la vista y:

1°) En la aproximación inicial, si el techo notificado en el aeródromo no es inferior al nivel de vuelo mínimo establecido para la aproximación inicial y si éste se ha asignado a la aeronave, según el sector de entrada o las trayectorias IFR publicadas, o bien:

2°) Si la aeronave una vez alcanzado el nivel de vuelo mínimo establecido para la aproximación inicial notifica en cualquier momento durante el procedimiento de aproximación por instrumentos que la visibilidad permite una aproximación con referencia visual con el aeródromo a la vista y tiene seguridad de que puede [illegible] el aterrizaje.

NOTA: Los permisos que otorgan las dependencias de control tienen por objeto separar aeronaves independientemente de las condiciones meteorológicas VMC ó IMC. Esto no exime al piloto de ninguna responsabilidad en caso de que viole las reglas y/o disposiciones que sean aplicables en cuanto a otros tipos de información o procedimientos, especialmente en lo que se refiere a valores meteorológicos que puedan limitar operaciones o procedimientos por parte de las aeronaves.

PANS-RAC Parte IV-5 y Parte III SUPPS-RAC Parte 2 — 111.4 APROXIMACION EN VMC: A solicitud del piloto podrán autorizarse los tramos de vuelo IFR para trayectos distintos de descenso con un permiso en VMC, si los informes meteorológicos y/o del piloto indican que esto es posible (ver 17 y 17.1).

Adicional — 111.5 APROXIMACION CON CIRCULACION VISUAL: Cuando se efectúe el procedimiento prescrito de aproximación por instrumentos en una pista distinta de la pista en uso, ello constituye una aproximación visual (Nº 111.3), que implicará circular a la vista del aeródromo para enfrentar la pista en uso en el tramo final de la aproximación. Cuando se efectúen operaciones de este tipo, la altura a que deba efectuarse la circulación visual no deberá ser inferior a 150 metros (500 pies) con anticipación del tramo final de la aproximación a la pista en uso.

APROXIMACION POR INSTRUMENTOS

Adicional — 112. APLICACION: Los pilotos al mando deberán conocer los procedimientos de aproximación prescritos por la autoridad aeronáutica, en los aeródromos previstos en los planes de vuelo presentados, incluyendo los procedimientos de aproximación frustrada. Cualesquiera sean las condiciones meteorológicas existentes, los vuelos IFR de llegada deberán efectuarse de conformidad con los procedimientos de aproximación y aterrizaje establecidos para cada aeródromo, excepto que el piloto haya cancelado su plan de vuelo IFR o el control de tránsito aéreo autorice al piloto otro procedimiento.

NOTA: Si el piloto considera que puede proseguir el vuelo hasta el aeródromo de destino en condiciones meteorológicas visuales, podrá cancelar su plan de vuelo IFR y continuar VFR de acuerdo a las reglas generales de vuelo y a las reglas de vuelo visual.

PANS-RAC Parte IV Derivado — 112.1 [illegible] El control dará permiso a una aeronave para que ejecute determinado procedimiento de aproximación por instrumentos o procedimiento especificado. Si el piloto no conoce el procedimiento especificado, podrá solicitar información detallada. Cuando el control no especifique un determinado procedimiento, el piloto podrá realizar, a discreción, cualquier procedimiento autorizado.

NOTA: Los procedimientos de aproximación por instrumentos están numerados y se especifican en las publicaciones de información aeronáutica.

de aproximación [illegible] o de base), ésta se efectuará dentro de la distancia que especifique el procedimiento, excepto que esté establecido o el control determine, el punto en que se iniciará el viraje, expresado en tiempo de vuelo, de la trayectoria de salida, respecto a la instalación de radionavegación correspondiente.

PANS-RAC Parte IV Derivado — 112.3 REFERENCIA VISUAL ANTES DE FINALIZAR EL PROCEDIMIENTO: Si se establece referencia visual con el terreno antes de completar el procedimiento de aproximación, tendrá que realizarse, no obstante, todo el procedimiento, a menos que el piloto solicite y obtenga permiso para una aproximación visual de acuerdo al número 111.3.

PANS-RAC Parte IV Derivado — 112.4 APROXIMACIONES CRONOMETRADAS: Cuando se apliquen técnicas de aproximación con separaciones en tiempo reducido, cada aeronave iniciará la aproximación directa a la hora señalada y descenderá al nivel de aproximación final cuando se le dé el permiso. Si en el momento de abandonar el punto de espera no ha recibido autorización para descender al nivel de aproximación final, el piloto deberá mantener el último nivel asignado y pedir nuevo permiso.

Adicional — 112.5 NOTIFICACIONES EN LA APROXIMACION: Además de las notificaciones de posición relacionadas con la espera (números 100.5 y 109.6), los pilotos que sigan procedimientos de control de aproximación notificarán aún que no les sean solicitadas específicamente:

1°) La hora en que se inicia el viraje de procedimiento y en la aproximación final, cuando sea de aplicación.

2°) Cuando efectúan el procedimiento de aproximación por instrumentos continúan a ver el suelo.

3°) Las aproximaciones frustradas, incluyendo el motivo de nuevas instrucciones o decisión [illegible] al aeródromo de alternativa.

Adicional — 113. INFORMACION ACERCA DE LAS CONDICIONES DEL AERODROMO: Las dependencias que suministran servicio de control de área y las que suministran servicio de control de aproximación, siempre que sea posible, dispondrán para su transmisión a las aeronaves, a petición, inmediatamente antes del descenso, la información sobre las condiciones predominantes en la pista del aeródromo en que se intente aterrizar.

APENDICE A - SEÑALES

NOTA - Véase Nos. 42 y 43 Capítulo II, Sección 2da.

1. SEÑALES DE SOCORRO, URGENCIA Y SEGURIDAD.

NOTA: Ninguna de las disposiciones impedirá que toda aeronave en peligro use cualquier medio de que pueda disponer para atraer la atención, dar a conocer su posición y obtener auxilio.

1.1 Señales de Socorro

Las señales siguientes, usadas conjuntamente o por separado, significan que una aeronave está amenazada de peligro grave e inminente y que se pide ayuda inmediata:

1) Una señal transmitida por radiotelegrafía, o por cualquier otro medio para hacer señales, consistentes en el grupo SOS (. . . — — — . . . del Código Morse).
2) Una señal emitida por radiotelefonía, consistente en la palabra MAYDAY.
3) Cohetes o bombas que proyecten luces rojas, lanzados uno a uno a cortos intervalos.
4) Una luz de bengala roja con paracaídas.

NOTA: El Artículo 36 del Reglamento de Radiocomunicaciones de la UIT (Números 1463, 1465 y 1466) proporciona información sobre las señales de alarma para accionar los sistemas automáticos de alarma radiotelegráficos y radiotelefónicos:

1463 - La señal radiotelegráfica de alarma se compone de una serie de doce rayas, de cuatro segundos de duración cada una, transmitidas en un minuto, con intervalos de un segundo entre raya y raya. Podrá transmitirse manualmente, pero se recomienda la transmisión automática.

1465 - La señal radiotelefónica de alarma consistirá en dos señales, aproximadamente sinusoidales, de audiofrecuencia, transmitidas alternativamente; la primera de ellas tendrá una frecuencia de 2200 c/s., y la otra, de 1300 c/s. Cada una de ellas se transmitirá durante 250 milisegundos.

1466 - Cuando la señal radiotelefónica de alarma, se genere automáticamente, se transmitirá, de modo continuo durante treinta segundos como mínimo, y un minuto como máximo; cuando se produzca por otros medios, la señal se transmitirá del modo más continuo posible durante un minuto, aproximadamente.

1.2 Señales de urgencia.

1.2.1 Las señales siguientes, usadas conjuntamente o por separado, significan que una aeronave desea avisar que tiene dificultades que la obligan a aterrizar, pero no necesita asistencia inmediata:

1) Apagando y encendiendo sucesivamente los faros de aterrizaje;
2) Apagando y encendiendo sucesivamente las luces de navegación de forma tal que se distingan de las luces de navegación de destellos.

1.2.2 Las señales siguientes, usadas conjuntamente o por separado, significan que una aeronave tiene que transmitir un mensaje urgentísimo relativo a la seguridad de un barco, aeronave u otro vehículo, o de alguna persona que esté a bordo o a la vista:

1) Una señal hecha por radiotelegrafía o por cualquier otro método de señales consistentes en el Grupo XXX.
2) Una señal transmitida por radiotelefonía consistente en la enunciación de la palabra PAN.

1.3 Señales de Seguridad.

Las señales siguientes, usadas conjuntamente o por separado, significan que una aeronave está a punto de transmitir un mensaje relativo a la seguridad de la navegación o de dar avisos meteorológicos importantes:

todo de señales consistente en el grupo TTT;

2) Una señal transmitida por radiotelefonía consistente en la enunciación de la palabra SECURITE.

2. SEÑALES VISUALES EMPLEADAS PARA AVISAR A UN PILOTO NO AUTORIZADO QUE ESTA VOLANDO EN UNA ZONA RESTRINGIDA, PROHIBIDA O PELIGROSA O QUE ESTA A PUNTO DE ENTRAR EN ELLA.

De día y de noche, una serie de proyectiles disparados a intervalos de 10 segundos, que al explotar produzcan luces o estrellas rojas y verdes, indicarán a toda aeronave no autorizada que está volando en una zona restringida, prohibida o peligrosa, o que está a punto de entrar en ella, y que la aeronave ha de tomar las medidas necesarias para salir de ella o evitarla.

NOTA: Estas señales pueden hacerse desde tierra o desde otra aeronave.

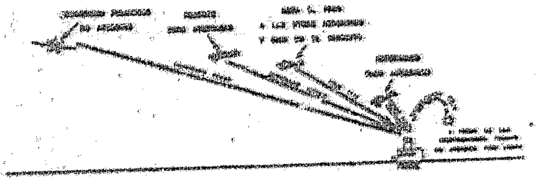


Fig. 1

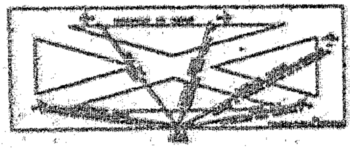


Fig. 1

3. SEÑALES PARA EL TRANSITO DE AERODROMO

3.1 Señales luminosas.

3.1.1 Desde el control de aeródromo (Fig. 1):

	Tipo	A las aeronaves en vuelo	A las aeronaves en tierra
Dirigida hacia la aeronave de que se trata	Verde fija.	Autorizado para aterrizar.	Autorizado para despegar.
	Roja fija.	Cede el paso a las otras aeronaves y siga en el circuito.	Alto.
	Serie de destellos verdes.	Regrese para aterrizar. *	Autorizado para rodaje.
	Serie de destellos rojos.	Aeródromo peligroso, no aterrice.	Apártese del área de aterrizaje en uso.
	Serie de destellos blancos.		Regrese al punto de partida en el aeródromo.
	Luz pirotécnica roja.	A pesar de las instrucciones previas, no aterrice por ahora.	

* A su debido tiempo se le dará permiso para aterrizar y para el rodaje.

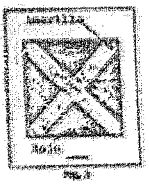


Fig.2

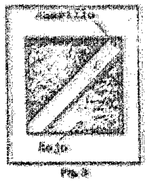


Fig.3

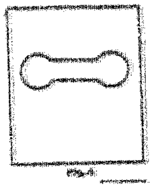


Fig.4

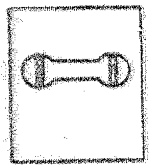


Fig.5

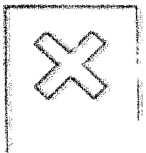


Fig.6

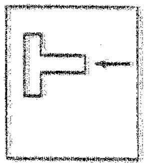


Fig.7

3.2 Prohibición de aterrizar.

Un panel cuadrado, rojo y horizontal con diagonales amarillas (Fig.2) indica que están prohibidos los aterrizajes en el aeródromo en cuestión, y que es posible que dure dicha prohibición.

3.3. Necesidad de precauciones especiales durante la aproximación y el aterrizaje.

Un panel cuadrado, rojo y horizontal, con una diagonal amarilla [illegible]ción para aterrizar, o durante el aterrizaje.

3.4 Uso de pistas y calles de rodaje.

3.4.1 Una señal blanca y horizontal en forma de pesas (Fig. 4) indica que las aeronaves deben aterrizar, despegar y rodar únicamente en las pistas y en las calles de rodaje.

3.4.2 La misma señal blanca y horizontal en forma de pesas descrita en 3.4.1, pero con una barra negra perpendicular al eje de las pesas a través de cada una de sus porciones circulares (Fig. 5) indica que las aeronaves deben aterrizar y despegar únicamente en las pistas, pero que las demás maniobras no necesitan limitarse a las pistas ni a las calles de rodaje.

3.5 Area de maniobras inservible.

Cruces de un solo color llamativo, preferiblemente blanco (Fig.6), colocadas horizontalmente en el área de maniobras, indican que el área no es utilizable para el movimiento de aeronaves.

3.6 Instrucciones para el aterrizaje y el despegue.

3.6.1 Cuando se use una u otra de las señales siguientes, indican la dirección que ha de seguir la aeronave para aterrizar o despegar:

1) Una "T" de aterrizaje, horizontal, de color blanco o anaranjado (Fig. 7), en dirección paralela al trazo largo de la "T" y hacia su travesaño.

2) Un tetraedro de color anaranjado o negro por la cara izquierda y blanco o aluminio por la derecha, visto desde abajo hacia la cúspide (Fig. 8), en la dirección hacia la cual apunta el tetraedro.

3.6.2 Un grupo de dos cifras (Fig. 9) colocado verticalmente en la torre de control del aeródromo, o cerca de ella, indica a las aeronaves que están en el área de maniobras la dirección de despegue expresada en decenas de grados, redondeando al número entero más próximo al rumbo magnético de que se trate.

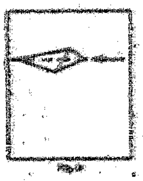


Fig.8

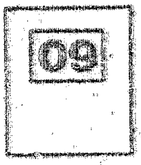


Fig.9

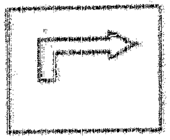


Fig.10

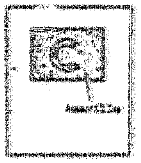


Fig.11

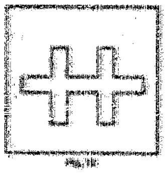


Fig.12

3.7 Rodaje hacia la derecha.

Una flecha hacia la derecha y de color llamativo en un área de señales, u horizontalmente en el extremo de una pista o en el de una franja en uso (Fig. 10), indica que los virajes [illegible] deben efectuarse hacia la derecha antes del aterrizaje y después del despegue.

3.8 Oficina de notificación de los Servicios de Tránsito Aéreo.

Letra "C" en negro colocada verticalmente sobre un fondo amarillo (Fig. 11) indica el lugar en que se encuentra la oficina de notificación de los servicios de tránsito aéreo.

3.9 Planeadores en vuelo.

Una doble cruz blanca, colocada horizontalmente (Fig.12) en el área de señales, indica que el aeródromo es utilizado por planeadores y que se están realizando vuelos de esta naturaleza.

4. Señales para maniobrar en tierra.

4.1 Del señalero a la aeronave.

NOTA 1: Estas señales se han ideado para que las haga el señalero, con sus manos iluminadas si es necesario para facilitar la observación por parte del piloto, y mirando hacia la aeronave desde un punto:

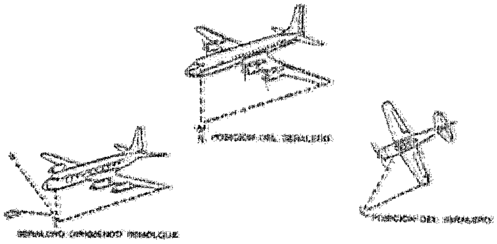
a) para aeronaves de ala fija, delante del extremo del ala izquierda, y bien a la vista del piloto; y

b) para helicópteros, en el lugar donde mejor pueda ser visto por el piloto.

NOTA 2: El significado de la señal sigue siendo el mismo ya se empleen palas, toletes iluminados o linternas.

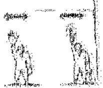
NOTA 3: Los motores de las aeronaves se numeran, para el señalero situado frente a la aeronave, de derecha a izquierda (es decir, el motor Nº 1 es el motor externo de babor).

NOTA 4: Las señales que llevan un asterisco están previstas para utilizarlas cuando se trate de helicópteros en vuelo estacionario.



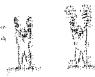
1.- PARA CONTINUAR BAJO LA GUIA DEL ENCARGADO DE SEÑALES.

El encargado de señales que dirige al piloto [illegible] del aeródromo [illegible].



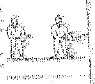
[illegible]

Brazos por encima de la cabeza en posición vertical, con las palmas hacia dentro.



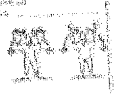
3.- DIRIJASE AL SIGUIENTE ENCARGADO DE SEÑALES

Brazo derecho o izquierdo hacia abajo, el otro brazo extendido transversalmente al cuerpo [illegible] en dirección del [illegible].



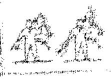
4.- AVANCE DE FRENTE

Los brazos algo separados y con las palmas hacia atrás, se mueven repetidamente hacia arriba y hacia atrás desde la altura de los hombros.

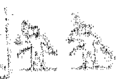


1.- VIRAJE

a) Viraje a la izquierda: El brazo derecho hacia abajo, el izquierdo se mueve repetidamente hacia arriba y hacia atrás. La rapidez con que se mueve el brazo indica la velocidad de viraje.

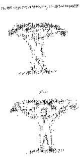


b) Viraje a la derecha: el brazo izquierdo hacia abajo, el derecho se mueve repetidamente hacia arriba y hacia atrás. La rapidez con que se mueve el brazo indica la velocidad de viraje.



6.- ALTO

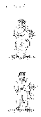
[illegible]



7.- FRENOS

a) Aplicar frenos: [illegible]

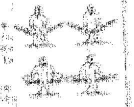
b) Soltar frenos: [illegible]



8.- CALZOS

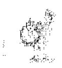
a) [illegible]

b) [illegible]



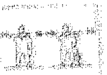
[illegible]

[illegible]



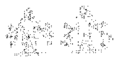
[illegible]

[illegible]



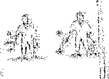
[illegible]

[illegible]



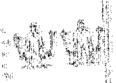
[illegible]

[illegible]



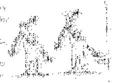
[illegible]

[illegible]

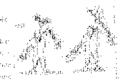


[illegible]

a) [illegible]

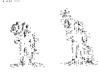


b) [illegible]



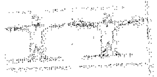
[illegible]

[illegible]



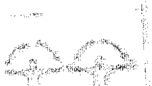
[illegible]

[illegible]



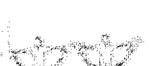
[illegible]

[illegible]



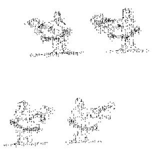
[illegible]

[illegible]



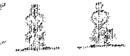
[illegible]

[illegible]



[illegible]

[illegible]



4.2 Del Piloto de una aeronave al señalero

NOTA 1: Estas señales están previstas para que las haga un piloto en su puesto, con las manos bien visibles para el señalero, e iluminadas según sea necesario para facilitar la observación por el señalero.

NOTA 2: Los motores de la aeronave se numeran en relación con el señalero que está mirando a la aeronave, desde su derecha a su izquierda (es decir, el motor Núm. 1 es el motor externo de babor).

1. FRENOS

NOTA: El momento en que se cierra la mano o que se extienden los dedos indica, respectivamente, el momento de accionar o soltar el freno.

a) Frenos accionados - Levantar brazo y mano, con los dedos extendidos, horizontalmente delante del rostro, luego cerrar la mano.

b) Frenos sueltos - Levantar el brazo, con el puño cerrado, horizontalmente delante del rostro, luego extender los dedos.

2. CALZOS

a) Poner calzos - Brazos extendidos, palmas hacia fuera, moviendo las manos hacia dentro cruzándolas por delante del rostro.

b) Quitar calzos - Manos cruzadas delante del rostro, palmas hacia afuera, moviendo los brazos hacia afuera.

3. PREPARADO PARA PONER EN MARCHA LOS MOTORES

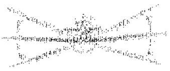
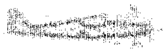
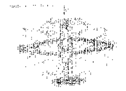
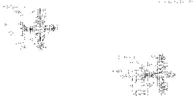
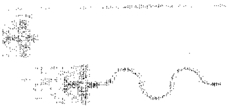
Levántese el número apropiado de dedos en una mano indicando el núm. del motor que ha de arrancarse.

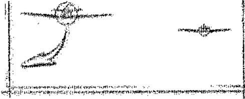
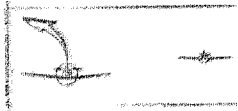
4. [illegible]

4.1 [illegible]

[illegible]	Contestación
1. En la posición en que se encuentre la aeronave, [illegible] (alerones y aletas). De noche, encender y apagar [illegible] (s).	[illegible]
2. Mueva los alerones y timón de profundidad repetidas veces. De noche, [illegible]	2. Entendido.
3. Mueva el timón de dirección repetidas veces. De noche, [illegible] (s).	3. No. [illegible]

[illegible]

[illegible]		[illegible]
1. [illegible]		[illegible]
2. [illegible]		[illegible]
3. [illegible]		[illegible]
4. [illegible]		[illegible]
5. [illegible]		[illegible]

6. En la posición de 4, pero ligeramente más alta que la otra aeronave, se efectúa un viraje en picada suave hacia la izquierda.		Aterrice inmediatamente.
7. En la posición de 4, pero ligeramente más baja que la otra aeronave, se efectúa un viraje en trepada suave hacia la derecha.		Puede proseguir su vuelo.

APENDICE B.

LUCES QUE DEBEN OSTENTAR LAS AERONAVES

Sección 1. LUCES QUE DEBEN OSTENTAR LOS AVIONES

NOTA 1: Véase Nº 40, Capítulo IV Sección 2 del Reglamento.

NOTA 2: Todavía no se han preparado normas para aeronaves distintas a los aviones.

NOTA 3: En esta sección sólo se describen las luces que deben ostentarse en el aire y en tierra. Las luces que han de ostentar los aviones en el agua se describen en la Sección 2.

NOTA 4: Para los fines de esta sección:

a) Por eje longitudinal del avión se entiende el que se elija paralelo a la dirección de vuelo a la velocidad normal de crucero y que pase por el centro de gravedad del avión;

b) Por plano horizontal del avión se entiende el que comprende el eje longitudinal y es perpendicular al plano de simetría del avión;

c) Por planos verticales se entienden los perpendiculares al plano horizontal definido en b).

1.1 Luces de navegación.

1.1.1 Las luces de navegación que han de ostentarse de acuerdo con el número 40, Capítulo IV Sección 2, son las siguientes (véase Fig. 13):

a) Una luz roja sin obstrucción, proyectada por encima y por debajo del plano horizontal en un ángulo de 110 grados desde la proa hacia la izquierda (babor);

b) Una luz verde sin obstrucción, proyectada por encima y por debajo del plano horizontal en un ángulo de 110 grados desde la proa hacia la derecha (estribor);

c) Una luz blanca sin obstrucción, proyectada por encima y por debajo del plano horizontal, hacia atrás, en un ángulo de 140 grados repartido por igual a la izquierda (babor) y a la derecha (estribor).

1.1.2 Las luces descritas en 1.1.1 pueden ostentarse ya sea como luces fijas o como luces de destellos.

1.1.2.1 Cuando las luces descritas en 1.1.1 se ostenten como luces de destellos, se podrá ostentar una o ambas de las luces siguientes adicionales:

a) Una luz roja de destellos [illegible]

b) Una luz blanca de destellos visible en todas las direcciones que alterne con la señal emitida por las luces descritas en 1.1.1 a), b) y c).

1.1.2.2 Cuando las luces descritas en 1.1.1 se ostenten como luces fijas, se podrá ostentar una luz o luces rojas de destellos adicionales visibles, en cuanto sea posible, en todas las direcciones dentro de 30° por encima y por debajo del plano horizontal del avión.

NOTA: La luz (o luces) roja(s) descrita(s) en el párrafo 1.1.2.2 se denomina(n) comúnmente luz (o luces) anticolisión.

1.1.3 Las intensidades mínimas de las luces especificadas en 1.1.1 serán las siguientes:

Luz	Intensidad en Bujías Centesimales
Luz roja de babor	5
Luz verde de estribor	5
Luz posterior	5

1.1.4 Además se pueden instalar luces de guarda del ala, que son luces fijas de los colores descritos en 1.1.1 a) y b) para las luces de navegación, si no hay luces de este tipo dentro de 1.50 metros de los extremos de las alas.

Sección 2. LUCES QUE DEBEN OSTENTAR LOS AVIONES EN EL AGUA.

NOTA 1: Véase Nº 41, Capítulo IV Sección 2 del Reglamento.

NOTA 2: Para los fines de esta sección.

a) Un avión que se halle sobre la superficie del agua [illegible]

b) [illegible]

c) Un avión [illegible]

d) [illegible]

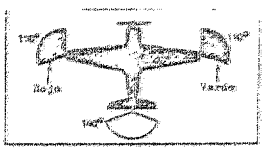


Fig. 13

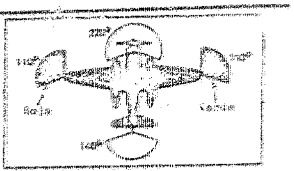


Fig. 14

Las luces que deben ostentar de acuerdo con el Nº 41, Capítulo IV, son las siguientes:

2.1 Cuando estén en movimiento.

Las luces descritas en 1.1 como luces fijas y además una luz blanca fija (Fig. 14) visible por delante en todo un ángulo diedro de 220 grados, cuyo plano bisector sea el vertical que pasa por el eje longitudinal de la aeronave, y visible a una distancia de por lo menos 5 millas marinas, excepto que:

a) al remolcar a otra aeronave o embarcación, ostentará además una segunda luz blanca fija (Fig. 15) de la misma construcción y características que la luz blanca fija adicional ya mencionada y que se halle situada verticalmente por lo menos 2 metros por encima o por debajo de tal luz;

b) al ser remolcado, ostentará solamente las luces fijas descritas en 1.1;

c) cuando no esté bajo mando, ostentará dos luces rojas fijas (Fig. 16) colocadas donde resulten más visibles, una verticalmente sobre la otra a una distancia no menor de 1 metro entre sí, y de tal naturaleza que se vean desde todos los puntos del horizonte; cuando esté avanzando, no ostentará las luces roja y verde descritas en 1.1 (Fig. 17).

2.2. Cuando estén anclados.

a) Si el avión tiene menos de 50 metros de longitud, ostentará una luz blanca fija en el lugar que sea más visible desde todos los puntos del horizonte, a una distancia de por lo menos 2 millas marinas (Fig. 18).

b) Si el avión tiene 50 metros de longitud, o más, ostentará en los lugares en que puedan verse mejor, una luz blanca fija en la parte delantera y otra luz blanca fija en la parte trasera (Fig. 19), ambas visibles desde todos los puntos del horizonte, a una distancia de por lo menos 3 millas marinas.

c) Si el avión tiene 50 metros o más de envergadura, ostentará una luz blanca fija a cada lado (Figs. 20 y 21) para indicar su envergadura máxima, ambas luces visibles, en lo posible, desde todos los puntos del horizonte a una distancia de por lo menos 1 milla marina.

2.3 Cuando estén varados.

Ostentarán las luces descritas en 2.2 y además dos luces rojas fijas colocadas verticalmente una sobre la otra a una distancia no menor de 1 metro de manera que sean visibles desde todos los puntos del horizonte.

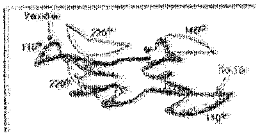


Fig. 15

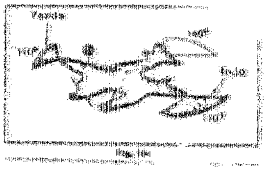


Fig. 16

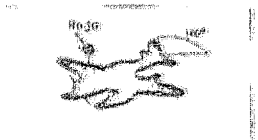


Fig. 17

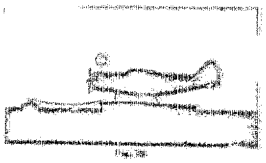


Fig. 18

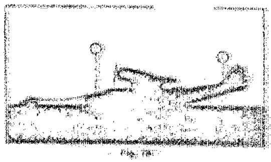


Fig. 19

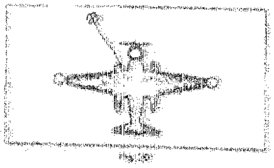


Fig. 20

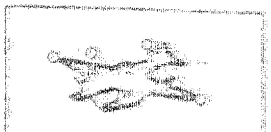


Fig. 21

APENDICE C

TABLA DE NIVELES DE CRUCERO APLICABLES A TODO EL ESPACIO AEREO DE JURISDICCION DE LOS SERVICIOS DE TRANSITO AEREO DE LA REPUBLICA DE PANAMA

DERROTA MAGNETICA												
De 000° a 179°						De 180° a 359°						
Columna 1			Columna 2			Columna 3			Columna 4			
VUELOS IFR			VUELOS VFR			VUELOS IFR			VUELOS VFR			
FL	ALTITUDES Y ALTURAS		FL	ALTITUDES Y ALTURAS		FL	ALTITUDES Y ALTURAS		FL	ALTITUDES Y ALTURAS		
	metros	pies		metros	pies		metros	pies		metros	pies	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	150	500	SEPARACION MINIMA Entre vuelos VFR o IFR: 300 Metros(1000Ft) Entre vuelos VFR e IFR: 150 Metros(500Ft)
-	300	1000	-	450	1500	-	600	2000	-	750	2500	
-	900	3000	-	1050	3500	-	1200	4000	-	1350	4500	
-	1500	5000	-	1700	5500	-	1850	6000	-	2000	6500	
-	2150	7000	-	2300	7500	-	2450	8000	-	2600	8500	
-	2750	9000	-	2900	9500	-	3050	10000	-	3200	10500	
-	3350	11000	-	3500	11500	-	3650	12000	-	3800	12500	
-	3950	13000	-	4100	13500	-	4250	14000	-	4400	14500	
-	4550	15000	-	4700	15500	-	4900	16000	-	5050	16500	
-	5200	17000	-	5350	17500	-	5500	18000	-	5650	18500	
190	5800	19000	-	5950	19500	200	6100	20000	-	-	-	
210	6400	21000	-	-	-	220	6700	22000	-	-	-	
230	7000	23000	-	-	-	240	7300	24000	-	-	-	
250	7600	25000	-	-	-	260	7900	26000	-	-	-	
270	8250	27000	-	-	-	280	8550	28000	-	-	-	
290	8850	29000	-	-	-	310	9450	31000	-	-	-	SEPARACION MINIMA 600 Mts (2000 Ft)
330	10050	33000	-	-	-	350	10650	35000	-	-	-	
370	11300	37000	-	-	-	390	11900	39000	-	-	-	
410	12500	41000	-	-	-	430	13100	43000	-	-	-	
450	13700	45000	-	-	-	470	14350	47000	-	-	-	
490	14950	49000	-	-	-	510	15550	51000	-	-	-	
etc.	etc.	etc.				etc.	etc.	etc.				

INDICACIONES ALTIMETRICAS

La utilización de las columnas correspondientes a Niveles de Vuelo (FL) y Altitudes y Alturas, se hará en base a lo siguiente:

NIVELES DE VUELO (FL): Cuando el altímetro esté ajustado a 1013,25 mb.(29,92 in)

ALTITUDES: Cuando el altímetro esté ajustado en QNH

ALTURAS: Cuando el altímetro esté ajustado en QFE

NOTA: Cuando el altímetro esté ajustado en QNH o QFE, se deben usar únicamente los valores de las columnas metros (o pies).

AIREP

	ANOTESE Según proceda:	DIGASE:	SAY:
1	† (Identificación)	†	†
2	(latitud/longitud) (lugar) ABM (lugar) 1, 2, 3, 4 ó 5	POSICION SOBRE TRAVES 1, 2, 3, 4 ó 5	POSITION OVER ABEAM 1, 2, 3, 4 or 5
3	(hora)	A	AT
4	F (número) ALT (altitud/M o FT) ASC (F /número o altitud/M o FT) DES (F /número o altitud/M o FT)	NIVEL DE VUELO ALTITUD ASCENDIENDO A DESCENDIENDO A	FLIGHT LEVEL ALTITUDE CLIMBING TO DESCENDING TO
5	(posición siguiente/hora)	PROXIMA POSICION A	NEX POSITION AT
6	ETA (lugar/hora)	Hs. PREVISTA DE LLEG	ESTIMATING ARRIVAL
7	(horas) HR (minutos)	AUTONOMIA Hs.	ENDURANCE HOURS
8	PS (grados) MS (grados)	MAS MENOS	PLUS MINUS
9	(dirección/nudos) (SPOT) (latitud/longitud)	(SPOT) A	(SPOT) AT
10	TURB MOD TURB SEV	TURB MODERADA TURB FUERTE	TURBULENCE MODERATE TURBULENCE SEVERE
11	ICE MOD ICE SEV	ENGELAMIENTO MOD ENGELAMIENTO FUER	ICING MODERATE ICING SEVERE
12	RA SN FZR WTSPT TOR TS FRONT SCT BKN CNS CB BASE FL (número) TOP FL (número)	LLUVIA NIEVE LLUVIA ENGELANTE TROMBA MARINA TORNADO TORMENTA PASAJE FRONTAL DISPERSAS FRAGMENTADAS CONTINUAS CUMULONIMBUS NIV. DE VUELO DE BASE NIV. DE VUELO DE CIMA	RAIN SNOW FREEZING RAIN WATERSPOUT TORNADO THUNDERSTORM FRONT SCATTERED BROKEN CONTINUOUS CUMULONIMBUS BASE FLIGHT LEVEL . . . TOP FLIGHT LEVEL
	TURB MOD } Si se observan antes de los últimos 10 minutos	TURB MODERADA	TURBULENCE MODERATE
	ICE MOD } Si se observan antes de los últimos 10 minutos	ENGELAM MODERADO	ICING MODERATE
	VALOR DE D PS (diferencia/M o FT)	VALOR DE D MAS	D VALUE PLUS
	VALOR DE D MS (diferencia/M o FT)	VALOR DE D MENOS	D VALUE MINUS
	Ecos radar significativos	. . . . . .	. . . . . .
	Diferencias entre condiciones meteorológicas observadas y pronosticadas	. . . . . .	. . . . . .
	A (posición de los fenómenos notificados en el Concepto 12 si es distinta de la notificada en el Concepto 2)	A	AT . . . . . .

Para usarlo también en la transmisiones por telegrafía (inclusive transmisiones por teletipo).

† Precedida por el indicador "AIREP ESPECIAL" si corresponde.

Empresa .... Vuelo Nº .... Comandante ....

Salida de .... Fecha .... Hora .... GMT

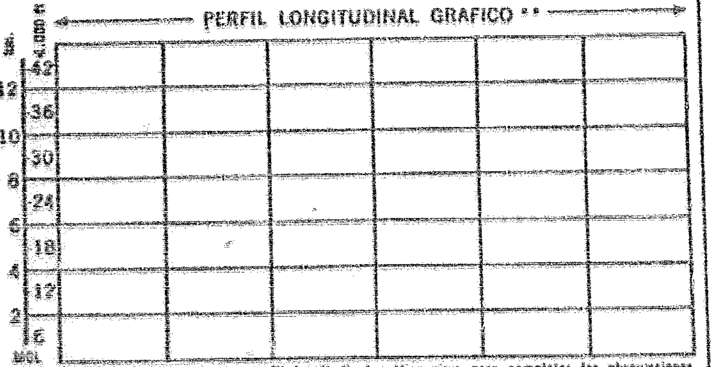
Llegada a .... Fecha .... Hora .... GMT

		Destinatario						
Sección 1	1	Identificación						
	2	Posición						
	3	Hora						
	4	Nivel de vuelo o altitud						
	5	Posición siguiente y hora a que se sobrevolará						
Sec. 2	6	Hora prevista de llegada						
	7	Autonomía						
Sección 3	8	Temperatura del aire						
	9	Viento instantáneo o viento medio y su posición						
	10	Turbulencia						
	11	Engelamiento en la aeronave						
	12	Información adicional						
		Hora de transmisión						

SIMBOLOS

LLUVIA	≡ NIEBLA
LLUVIA ENGELANTE	TEMPESTAD DE POLVO O ARENA
▲ NIEVE GRANULADA	VENTISCA
AGUANIEVE	TROMBA MARINA O TORNADO
∗ NIEVE	TURBULENCIA MODERADA
▲ GRANIZO	TURBULENCIA FUERTE
ENGELAMIENTO MODERADO	TURBONADA
ENGELAMIENTO FUERTE	TORMENTA
TORMENTA GIRATORIA TROPICAL	RELAMPAGOS
	ONDAS OROGRAFICAS ACENTUADAS

PERFIL LONGITUDINAL GRAFICO **



**La información anotada en este perfil longitudinal gráfico sirve para completar las observaciones anotadas en este formulario cuando, en opinión del piloto al mando, la representación gráfica ampliará o contribuirá útilmente a aclarar las observaciones que figuran en otras partes de este formulario.

INSTRUCCIONES PARA LA ANOTACION Y NOTIFICACION AIREP

1. — ANOTACION DE AERONOTIFICACIONES ORDINARIAS

1. 1 La Sección 1 es obligatoria. Los Procedimientos Suplementarios Regionales no autorizan su omisión. La Sección 2 se añade, en su totalidad o en parte, cuando así lo solicite el explotador o su representante designado o cuando el piloto la estime necesaria. La Sección 3 se añade en su totalidad o en parte, de conformidad con los PANS-MET y los procedimientos Suplementarios Regionales, Parte 4 - Meteorología (Ver Nota Nº 1).

1. 2 La Sección 3 se compila del modo siguiente:

a) La temperatura del aire y el viento se anotan cada vez que se hace una observación;

b) La turbulencia moderada, el engelamiento moderado o ambos, se anotan si se han encontrado en los últimos 10 minutos;

c) La información adicional, tal como alturas de las bases y/o de las cimas de las nubes que puedan evaluarse con exactitud, tormentas fuera de la derrota prevista, paso por un frente, el valor de D, etc. se anota si, a juicio del piloto al mando, tiene interés aeronáutico.

2. — ANOTACION DE AERONOTIFICACIONES ESPECIALES

2. 1 La Sección 1 y las partes apropiadas de la Sección 3 se necesitan de todas las aeronaves, en todas las rutas:

a) Siempre que se encuentre engelamiento fuerte, o turbulencia fuerte, o

b) Siempre que se encuentren otras condiciones meteorológicas tales como otros fenómenos incluidos en la definición de información SIGMET que, en opinión del piloto al mando, puedan afectar a la seguridad de las operaciones de otras aeronaves o afectar considerablemente su eficiencia.

Nota: El término "información SIGMET" se refiere a los siguientes fenómenos:

A.

A NIVELES DE CRUCERO SUBSONICO
- Área de tormenta activa
- Tormenta giratoria tropical
- Línea de turbonada fuerte
- Granizada fuerte
- Turbulencia fuerte
- Engelamiento fuerte
- Ondas orográficas acentuadas
- Tempestad extensa de arena/polvo

B.

A NIVELES DE VUELO TRANSONICO Y DE CRUCERO SUPERSONICO
- TURBULENCIA MODERADA O FUERTE
- CUMULONIMBUS
- GRANIZO

2. 2 Todos los elementos de la Sección 1 y los fenómenos de la Sección 3 que justifiquen la aeronotificación especial, se anotan en los lugares apropiados del formulario.

2. 3 Las aeronotificaciones especiales llevan el indicador "AIREP SPECIAL" y se hacen tan pronto como se pueda después de que se ha observado un fenómeno que exija una aeronotificación especial.

2. 4 Si en el momento o lugar donde se ha de hacer una aeronotificación ordinaria, o cerca de tal momento o lugar, se observa un fenómeno que justifique una aeronotificación especial, en vez de la aeronotificación ordinaria se hace una notificación que contenga los datos requeridos en las aeronotificaciones ordinarias, junto con el fenómeno que justifique la aeronotificación especial. Semejante aeronotificación lleva también el indicador "AIREP SPECIAL".

3. — ANOTACION DE INFORMACION SOLICITADA

3. 1 Cuando las observaciones en una aeronave se hacen respondiendo a la solicitud de una oficina meteorológica o por acuerdo entre el explotador y una autoridad meteorológica, se anotan en el formulario AIREP según sea necesario.

4. — USO DE ABREVIATURAS

4. 1 Las abreviaturas que se dan más adelante entre paréntesis y las que figuran en la primera columna del formulario AIREP se utilizan para la anotación de los elementos por los pilotos durante el vuelo y por personal de tierra que reciba y retransmita el informe utilizando medios de comunicación distintos de los orales.

5. — TRANSMISION DE AERONOTIFICACIONES

5. 1 Los datos contenidos en una aeronotificación se notifican en el mismo orden en que se han anotado en el formulario, usando las expresiones de la columna DIGASE del anverso.

DESTINATARIO. Anotar la estación a que se llama y, de ser necesario, la retransmisión requerida.

Concepto 1 — IDENTIFICACION. Anotar la identificación dada en el plan de vuelo, precedida de "AIREP SPECIAL" si corresponde.

Concepto 2 — POSICION. Anotar la posición en latitud y longitud o como un punto de notificación (identificación mediante el nombre o en relación con una característica geográfica destacada, o mediante identificación de la ayuda para la navegación en el punto de notificación). Añádase al nombre del punto de notificación el prefijo "través (ABM)" cuando la aeronave no esté justamente sobre el mencionado punto de notificación. Indíquese como se ha determinado la posición añadiendo una de las cifras siguientes a la posición, excepto cuando por acuerdo regional no se requiera la notificación de ninguna de las cifras 1 a 4 inclusive. Cuando no se disponga de una ayuda para la navegación para determinar la posición, insértense las cifras 1 ó 5, según proceda.

1 — Punto de posición visual.
2 — Tres o más líneas de posición o determinación positiva de la posición.
3 — Dos líneas de posición.
4 — Posición en línea sencilla.
5 — Navegación a estima.

Cuando corresponda debiera notificarse invariablemente la cifra 5.

Concepto 3 — HORA. Notificar la hora en horas y minutos GMT siempre que se envíen las Secciones 1 y 3 o 1, 2 y 3. Notificar la hora en minutos después de la hora cuando sólo se envíe la Sección 1 o las Secciones 1 y 2. La hora notificada debe ser la hora verdadera en que está la aeronave en la posición y no la hora de origen o de transmisión. Las horas debieran anotarse siempre en horas y minutos GMT cuando se hace una notificación especial.

Concepto 4 — NIVEL DE VUELO (FL) o ALTITUD (ALT). Anotar el número de nivel de vuelo si el reglaje del altímetro aneroide es el normal; los números de los niveles de vuelo se dan en los PANS-OPS. Anotar la altitud en metros o pies enteros cuando se use QNH. Anotar "ascendiendo a (ASC)" o "descendiendo a (DES)", cuando se asciende o desciende a un nuevo nivel después de pasar el punto de notificación. (Ver Nota Nº 2).

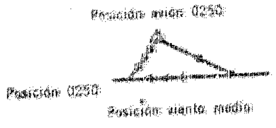
Concepto 5 — POSICION SIGUIENTE Y HORA A QUE SE SOBREVOLARA. Anotar el siguiente punto o puntos de notificación y hora u horas previstas de paso sobre dicho punto o puntos, expresada en minutos después de la hora entera o anotar la posición a que se prevé llegar una hora después, cuando sea necesario.

Concepto 6 — HORA PREVISTA DE LLEGADA (ETA). Anotar el nombre del aeródromo del primer aterrizaje previsto y hora de llegada a él expresada en minutos, después de la hora entera o en horas y minutos, cuando sea necesario.

Concepto 7 — AUTONOMIA. Anotar la autonomía de combustible en horas y minutos.

Concepto 8 — TEMPERATURA DEL AIRE (PS o MS). Anotar la temperatura en grados Celsius enteros, corregida por error instrumental y velocidad relativa.

Concepto 9 — VIENTO INSTANTANEO O VIENTO MEDIO Y SU POSICION. Siempre que sea posible, anótese el viento en un momento dado (viento instantáneo) seguido de la palabra "SPOT". El viento instantáneo normalmente se refiere a la posición dada en el concepto 2; cuando se da un viento instantáneo para cualquier otro lugar, anótese su posición después de la palabra "SPOT". Cuando no sea posible anotar el viento instantáneo, anótese el viento medio entre puntos de posición, añadiendo la posición del punto medio del sector sobre el cual se ha calculado el viento medio (véase diagrama). La dirección del viento se da en grados geográficos y la velocidad en nudos. Si se requiere la posición del viento, sea del viento instantáneo o del viento medio, se da en latitud y longitud redondeadas al grado entero más próximo, usándose los indicadores N o S y E o W, según corresponda.



Concepto 10 — TURBULENCIA (TURB). Anotar y notificar la turbulencia fuerte (SEV) tan pronto como sea posible después de la ocurrencia. ELLO EXIGE UN AIREP ESPECIAL. Anotar la turbulencia moderada (MOD), si se encuentra dentro de los 10 últimos minutos antes de alcanzar la posición indicada en el Concepto 2. Si la turbulencia se produce dentro de nubes, añádase INC. Abstenerse si sólo se observa turbulencia ligera o nula. Son pertinentes las siguientes especificaciones:

Moderada	Se anda difícilmente.
	o
Fuerte	Se desplazan los objetos sueltos.

Concepto 11 — ENGELAMIENTO EN LA AERONAVE (ICE). Anotar y notificar engelamiento fuerte (SEV) en cuanto sea posible. ELLO EXIGE UN AIREP ESPECIAL. Anotar el engelamiento moderado (MOD) ocurrido durante los últimos 10 minutos. Abstenerse si se produce un engelamiento ligero o nulo. Son pertinentes las siguientes especificaciones:

Moderado	Puede ser conveniente cambiar de rumbo y/o de altitud.
o	
Fuerte	Se considera esencial cambiar inmediatamente de rumbo y/o de altitud.

Concepto 12 — INFORMACION ADICIONAL. Anotar la información solicitada o datos que a juicio del piloto al mando sean de interés aeronáutico. Los siguientes ejemplos servirán de orientación:

Lluvia	(RA)
Nieve	(SN)
Lluvia engelante	(FZR)
Tromba marina	(WTSPT)
Tornado	(TDO)
Tormentas en la trayectoria de vuelo o fuera de ella	(TS)
Frente	(FRONT)

Alturas (FL) de las bases y/o cimas (BASE/TOP) de nubes que puedan evaluarse con exactitud, especialmente cumulonimbus (CB) y la cantidad de esas nubes: dispersas (SCT) si predominan espacios despejados, fragmentadas (BKN) si predominan masas nubosas, o continuas (CSN).

Turbulencia moderada o engelamiento moderado observados con antelación a los últimos 10 minutos (TURB MOD, ICE MOD).

Valor de D. — La lectura del radioaltímetro menos la lectura baroaltímetro reglado a 1013,2 mb y corregido por errores de calibración y de posición, anotándose la diferencia (PS o MS) en metros o pies.

Ecos radar meteorológicos significativos para las operaciones (eco o línea de ecos), marcación verdadera del centro del eco o línea y distancia desde la aeronave en millas marinas; si es apropiado, indicar si intensificándose o decreciendo, y si se observa que no hay claros, que hay algunos claros o que hay frecuentes claros.

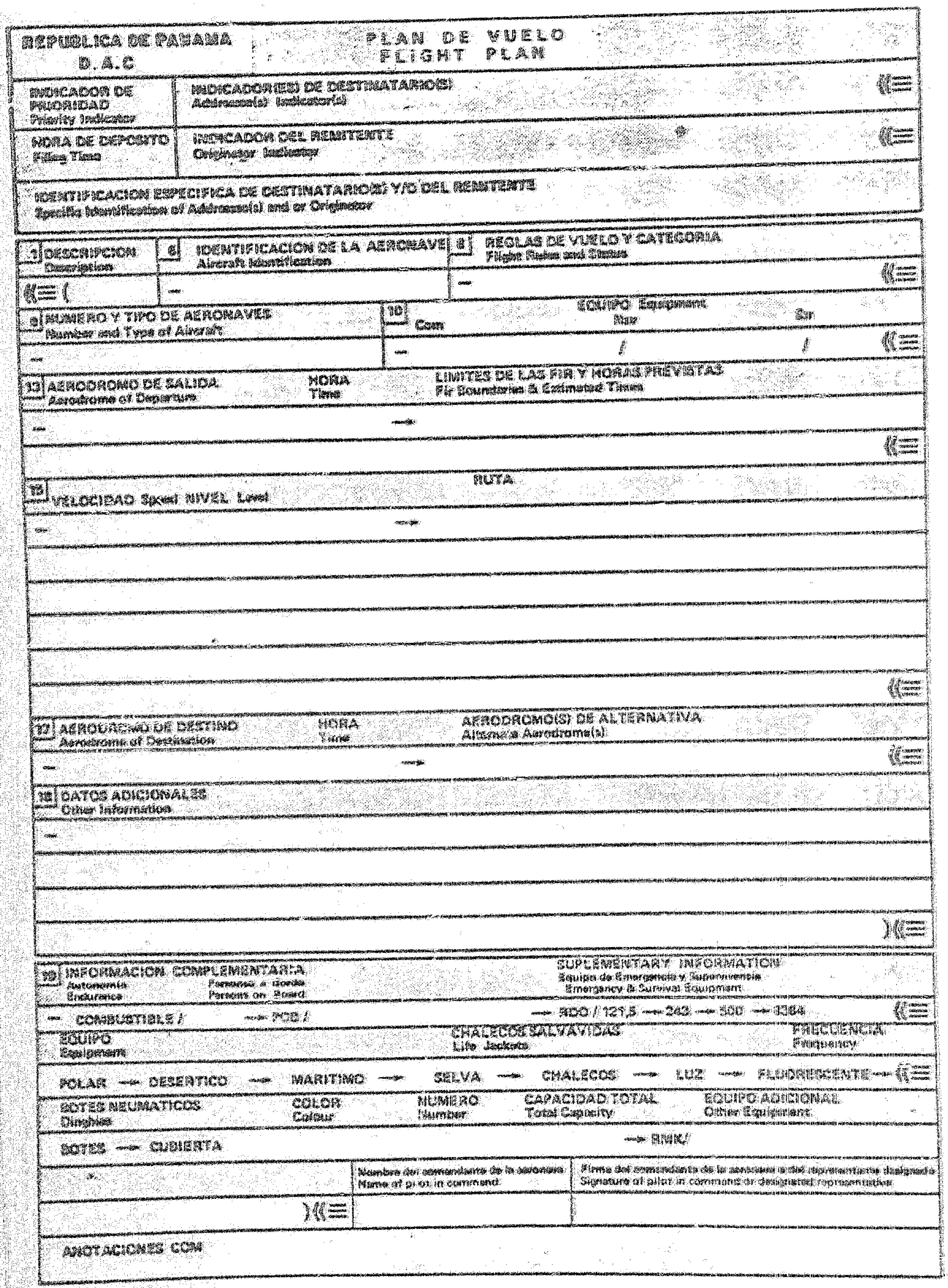
Diferencias significativas, entre las condiciones encontradas y las pronosticadas para el vuelo, es decir, tormentas pronosticadas no observadas, o lluvia engelante no pronosticada.

Si la posición del fenómeno notificado no es la misma que la posición indicada en el Concepto 2, notificarla después del fenómeno.

HORA DE TRANSMISION. — Anotarla únicamente cuando se transmita la Sección 2.

NOTA Nº 1: EL GRADO DE APLICACION EN LA REPUBLICA DE PANAMA ESTA DADO POR EL REGLAMENTO DEL AIRE, PARRAFO [illegible]

NOTA Nº 2: LOS NIVELES DE CRUCERO DEBEN SER EXTRAIDOS DE LA TABLA DE NIVELES DE CRUCERO CONTENIDA EN EL REGLAMENTO DEL AIRE, COMO APENDICE C.



REPUBLICA DE PANAMA
D.A.C

PLAN DE VUELO
FLIGHT PLAN

INDICADOR DE PRIORIDAD Priority Indicator	INDICADOR(ES) DE DESTINATARIO(S) Addressee(s) Indicator(s) ((≡
HORA DE DEPOSITO Filing Time	INDICADOR DEL REMITENTE Originator Indicator ((≡

IDENTIFICACION ESPECIFICA DE DESTINATARIO(S) Y/O DEL REMITENTE
Specific Identification of Addressee(s) and or Originator

1 DESCRIPCION Description	6 IDENTIFICACION DE LA AERONAVE Aircraft Identification	8 REGLAS DE VUELO Y CATEGORIA Flight Rules and Status
((≡ (	—	— ((≡

9 NUMERO Y TIPO DE AERONAVES Number and Type of Aircraft	10 EQUIPO Equipment Com	Nav	Ssr
—	—	/	/ ((≡

13 AERODROMO DE SALIDA
Aerodrome of Departure
HORA
Time
LIMITES DE LAS FIR Y HORAS PREVISTAS
Fir Boundaries & Estimated Times

— →

((≡

15 VELOCIDAD Speed NIVEL Level
RUTA

— →

((≡

17 AERODROMO DE DESTINO
Aerodrome of Destination
HORA
Time
AERODROMO(S) DE ALTERNATIVA
Alternate Aerodrome(s)

— → ((≡

18 DATOS ADICIONALES
Other Information

—

)((≡

19 INFORMACION COMPLEMENTARIA
Autonomía
Endurance
Personas a Bordo
Persons on Board
SUPLEMENTARY INFORMATION
Equipo de Emergencia y Supervivencia
Emergency & Survival Equipment

— COMBUSTIBLE / → POB / → RDO / 121,5 → 243 → 500 → 8364 ((≡

EQUIPO
Equipment
CHALECOS SALVAVIDAS
Life Jackets
FRECUENCIA
Frequency

POLAR → DESERTICO → MARITIMO → SELVA → CHALECOS → LUZ → FLUORESCENTE → ((≡

BOTES NEUMATICOS
Dinghies
COLOR
Colour
NUMERO
Number
CAPACIDAD TOTAL
Total Capacity
EQUIPO ADICIONAL
Other Equipment

BOTES → CUBIERTA → RMK/

	Nombre del comandante de la aeronave Name of pilot in command	Firma del comandante de la aeronave o del representante designado Signature of pilot in command or designated representative
)((≡		

ANOTACIONES COM

INSTRUCCIONES PARA COMPLETAR EL FORMULARIO PLAN DE VUELO

Generalidades: Todas las horas en GMT. Los partes sombreadas en los primeros tres líneas y la última, han de llenarse únicamente por el ATS y los servicios COM.

Nota: Los números de las casillas del formulario corresponden a los de la sección tipo en los mensajes ATS.

Instrucciones y conceptos que han de consignarse: Llénense las casillas 5 a 19 según se indica.

CASILLA 5: **Identificación de la aeronave:** Una sola identificación de siete caracteres como máximo y únicamente como se expresa en radiotelefonía durante el vuelo:

1º) El distintivo de llamada de 5 letras (E: HP 505)
2º) El designador OACI, de 2 letras de la empresa seguido del distintivo de 5 letras (E: OPHP505)
3º) El designador OACI, de 2 letras de la empresa seguido del número de vuelo (E: OP 702), o
4º) Las marcas de matrícula de la aeronave (E: HP 555) si se utilizara en radiotelefonía o si la aeronave no está equipada con radio.

CASILLA 8: **Reglas de vuelo y categoría:** Insertar una de las siguientes letras para indicar la clase de reglas de vuelo que el piloto se propone observar "I" si son IFR; "V" si son VFR; "Y" si son IFR, primero, luego VFR; "Z" si son VFR primero, luego IFR.

Categoría: Cuando esté justificado y sea aceptable para el ATS insértese la letra "S" para indicar que se requiera trato especial por parte de los servicios de tránsito aéreo; la razón (aeronave hospital, persona muy importante a bordo, misión especial, etc.) ha de insertarse en la casilla 18 precedida de la abreviatura STS/.

CASILLA 9: **Número y tipo de aeronaves:** Insértese el número de aeronaves únicamente si es más de una y el designador apropiado según el AIP-RAC 1 y/o el documento 8643 de la OACI (Ver nota 1).

CASILLA 10: **Equipo de radiocomunicaciones.** Insertar una o más de las siguientes letras para describir el equipo que se lleva: N si se lleva equipo COM normal para la ruta que ha de volarse, N si no se lleva equipo COM o si el equipo no funciona.

A VHF
B UHF
C HF (RTF)
D HF (SSB)
E RTT
F VHF limitado
G MF/HF RTG
H Otro equipo

Nota: Si anota F o H, inserte información adicional en casilla 18, precedida de la abreviatura COM/.

Ayudas para la navegación y la aproximación: Insertar una letra como sigue: S, si se llevan ayudas "RUTA/APROXIMACION" normalizadas para la ruta que ha de volar; N, si no se llevan ayudas o si las ayudas no funcionan, o, insertar una o más de las siguientes letras para describir las que se llevan:

A ILS
B Radiocompás
C VOR
D DME
E TACAN
F DECCA
G LORAN NORMAL
H NAV DOPPLER
I NAV INERCIAL
J Altímetro de precisión
K DECTRA
L LORAN C
M VOR de precisión
O RNM/DME (ILS no normalizado)
P Otras ayudas que se lleven

Nota: Si se usa la letra P, entonces ha de insertarse información adicional en la casilla 18 precedida de la abreviatura NAV/.

Equipo SSR: (Puede omitirse este concepto para los vuelos que operen dentro de áreas donde no se utilice el SSR). Insértese sólo una de las siguientes letras para describir el equipo SSR que se lleva:

N no se lleva respondedor, o no funciona
E respondedor — sin clave
F respondedor — 64 claves — Modo A
G respondedor — 64 claves — Modos A y B
H respondedor — 4096 claves — Modo A
H respondedor — 4096 claves — Modos A y B
I respondedor — 4096 claves — Modos A y C
(x) J respondedor — 4096 claves — Modos A, B y C
(x) K respondedor — 4096 claves — Modos A, B y C

(x) Insértese únicamente J o K si puede hacerse la transmisión automática de altitud de presión.

CASILLA 13: **Aeródromo de salida y límites de las FIR:** Insertar el indicador del aeródromo de salida; o si el plan de vuelo se ha presentado durante el vuelo, insertar la sigla AFIL (Ver nota 1). Luego, sin ningún espacio, para los planes de vuelo presentados antes de la salida, insertar la hora prevista de salida en un grupo de 4 cifras, o para los recibidos de la aeronave en vuelo insertar la hora prevista sobre el primer punto de la ruta.

Horas previstas sobre los límites de la FIR: Después de la flecha insertar en orden cronológico el primer límite de FIR o UIR que ha de cruzarse en la ruta con el indicador (Ver nota 1) del ACC o FIC que preste servicios dentro de la FIR o UIR en que ha de entrarse, seguido, sin ningún espacio por la hora prevista de llegada sobre este límite, expresada en 4 cifras. Después de un espacio, insertar los datos análogos respecto al límite siguiente y el ETA, y así sucesivamente.

CASILLA 15: **Ruta:** Insertar, sin ningún espacio entre ellos:

a) Velocidad de crucero, en 4 caracteres la velocidad verdadera en nudos (Ej.: 0485);
b) Nivel de crucero, en 5 caracteres como máximo. Para los vuelos IFR y VFR controlados (Ver nota 2), insértese el nivel de crucero expresado mediante la letr
"F" seguida de tres cifras para indicar el número de nivel de vuelo (Ej.: F143
o "M" seguida de 4 cifras para indicar la altitud en decenas de metros (Ve
nota 2), o "A" seguida de tres cifras para indicar la altitud en centenares d
pies. Para vuelos VFR no controlados, insertar el nivel de crucero empleando un
de los signos anteriores, o "VFR" si el vuelo no se efectuará a un nivel de cr
cero determinado (Ver nota 2).

A continuación de la flecha, completar la descripción de la ruta. Para vuelo
dentro de rutas ATS designadas: Insértese el punto de encuentro con la primer
ruta ATS, si este punto es distinto del aeródromo de salida; luego una indica
ción de la primera ruta ATS, seguida de una indicación del punto en que ha d
hacerse un cambio a otra ruta ATS, luego una indicación de esta ruta ATS s
guiente y así sucesivamente. (Ver nota 2). Para vuelos fuera de rutas AT
designadas: insertar los puntos importantes que normalmente no estén a má
de 30 minutos de tiempo de su vuelo. No deberán exceder las 200 mill
marinas.

En ambos casos insértese también los puntos en los que se proyecta un camb
de derrota, un cambio de velocidad de crucero del 5 % o más, un cambio d
nivel de crucero o un cambio de las reglas de vuelo:

c) Indicaciones permitidas para hacer las anotaciones precedentes:
i) Indicación de ruta ATS (máximo 5 caracteres), por ejemplo UA13, A4, e
ii) Indicación de un punto importante (máximo 11 caracteres), el designad
cifrado de 2 ó 3 letras de un punto en ruta, o 4 cifras que describan
latitud seguidas de 5 cifras que describan la longitud (grados en 3 cifras
minutos en 2), (E: 1041N08237W) o 2 cifras de latitud en grados y
cifras de longitud en grados (E: 10N080W).
iii) Indicación de un punto en el cual ha de hacerse un cambio (máximo 1
caracteres), expresando como en ii) anterior, seguido de una barra oblicu
seguido de la velocidad y del nivel de crucero sin ningún espacio entr
ellos, incluso cuando sólo se cambie una de estas cantidades:
Ej. ABC/0305 F270, 1041N08237W/0420 F350
iv) Indicación del cambio de reglas de vuelo: "Y" o "Z". Esta indicaci
sólo debe aparecer después de una del tipo ii) o del tipo iii).

CASILLA 17: **Aeródromo de destino y aeródromos de alternativa:** Insertar el indic
dor del aeródromo de destino seguido de la hora prevista de llegada en 4 cifras. De
pués de la flecha insertar el indicador del aeródromo de alternativa, y después de
espacio en forma similar al de cualquier otro (Ver nota 1).

CASILLA 18: **Datos adicionales:** Insértese 0 (cero) si no ha de anotarse informaci
en esta casilla, o cualesquiera indicaciones necesarias en el orden que se indic
continuación, después de la abreviatura apropiada y una barra oblicua.

EST/ Horas previstas de llegada sobre puntos importantes de la ruta.
PER/ Para los vuelos IFR insértense los siguientes datos de performance de la aer
nave:
1º) Velocidad relativa verdadera (TAS) en nudos (4 cifras) durante el asce
posterior al despegue hasta alcanzar el nivel de crucero, y a continuac
sin espacio.
2º) Tiempo en minutos (2 cifras) que se prevé que durará dicho ascenso.
SEL/ Insértese la clave SELCAL cuando sea necesario.
REG/ [illegible] de matrícula nacional de la aeronave, sólo si es necesario.
RTG/ El distintivo radiotelegráfico si es necesario.
OPR/ Nombre del explotador si es necesario.
STS/ Razón respecto al tratamiento especial por el ATS (E: ~~[illegible]~~ hosp
"HOSP" - persona muy importante a bordo "VIP").
TYP/ Tipo (s) de aeronave (1).
COM/ Indicación de como está limitado el equipo VHF (E: "Canal único").
NAV/ El equipo NAV adicional.
DEP/ Insértese el indicador de lugar o el nombre del lugar de la dependencia ATS
la cual puedan obtenerse datos de plan de vuelo suplementario, si se ha in
tado AFIL en la casilla 13.
ALTN/ Nombre del aeródromo (s) de alternativa.
DEST/ Nombre del aeródromo de destino, si se ha insertado ZZZZ en la casilla 17.
RMK/ Cualquier otra observación en lenguaje claro, que el ATS o el piloto consid
necesario para el suministro de estos servicios.

CASILLA 19: **Información complementaria.**

Autonomía: Insértese después de COMBUSTIBLE, la cantidad total llevada a bo
expresada en horas y minutos de autonomía en 4 cifras.

Personas a bordo: Después de POB, el número total de personas (pasajeros y
pulantes) que van a bordo.

Equipo de emergencia y supervivencia: RDO/ Táchense las frecuencias de la r
portátil enumeradas que no se llevan.

EQUIPOS, CHALECOS, BOTES: Táchese lo que no se posea.

FRECUENCIA: Insértese RDO/ y luego frecuencias de transrecepción si se p
radio de chaleco salvavidas. Indíquense los datos requeridos debajo de COLOR, NÚ
MERO, CAPACIDAD referidas a botes. Indíquese después de RMK cualquier otro e
de supervivencia u observaciones en la casilla de EQUIPO ADICIONAL.

Nota Nº 1: Utilizar los designadores de lugar que figuran en el AIP COM 3,
letras para vuelos dentro del país y de 4 letras para operaciones internacionales.

Para las Casillas 9, 13 y 17: si no se han asignado indicadores específicos de
de aeronave o de un lugar o aeródromo, insertar en la casilla correspondiente al
ZZZZ y consignar en la casilla correspondiente (casilla 18) el nombre en texto
precedido de las siglas TYP/, DEP/, DEST/, o ALTN/, según corresponda.

Nota Nº 2: Para su llenado en el ámbito de la República de Panamá, debe
tarse lo especificado en el AIP-RAC 1.

Ejemplo: En la República DE PANAMA NO SE APLICA:
1) El VFR controlado, salvo donde lo determine la autoridad competente.
2) NO SE ASIGNA NIVEL DE CRUCERO A LOS VUELOS VFR.

El ingreso a las rutas ATS designadas debe hacerse complementando el AIP R
número [illegible]

ADJUNTO I

CONTENIDO

INTRODUCCION - Formulación de los designadores de tipos de aeronave.......RAC 1-122 al 123

Indice de los Identificadores de Fabricantes.......RAC 1-124 al 125

SECCION 1

LISTA DE DESIGNADORES DE TIPOS DE AERONAVES POR ORDEN ALFABETICO (CIFRADO).......RAC 1-126 al RAC 1-137

SECCION 2

LISTA DE DESIGNADORES DE TIPOS DE AERONAVE POR ORDEN ALFABETICO (DESCIFRADO).......RAC 1-138 al RAC 1-148

SECCION 3

LISTA DE NOMBRES DE AERONAVES POR ORDEN ALFABETICO (DESCIFRADO).......RAC 1-149 al RAC 1-154

INTRODUCCION

Este Adjunto I contiene los designadores de aquellos tipos de aeronaves a los que se proporciona más comúnmente un servicio de tránsito aéreo. Los designadores que figuran en él, formado por cuatro caracteres como máximo, se utilizarán para completar los planes de vuelo y los correspondientes mensajes de los servicios de tránsito aéreo. También se indican, según corresponda, los designadores militares que difieren del designador del Nomenclátor relativo al mismo tipo de aeronave.

Además de la información relacionada con los designadores de aeronaves, se proporcionan los datos siguientes:

- Nombre del fabricante de la aeronave.
- Designación (nombre o número) del modelo de fabricación.
- Clasificación de los tipos de aeronaves, en la siguiente forma:

L	avión terrestre	1	monomotor
S	hidroavión	2	bimotor
A	anfibio	3	trimotor
H	helicóptero	4	cuatrimotor
P	hélice		
T	turbohélice		
J	turborreactor		

Ejemplo: L2T avión terrestre con dos grupos motopropulsores de turbohélice.

La Sección que contiene el cifrado, enumera los fabricantes de aeronaves por orden alfabético, mientras que las Secciones 2 y 3, que contienen el descifrado, los enumeran de acuerdo con los designadores de aeronave y sus nombres, respectivamente.

FORMULACION DE DESIGNADORES DE TIPOS DE AERONAVE

1. El designador de un tipo de aeronave está formado normalmente por un elemento nemotécnico que representa el nombre del fabricante de la aeronave, y al que siguen caracteres numéricos derivados del número del modelo de fabricación.
2. Cuando no se disponga del número del modelo de fabricación de la aeronave, se puede emplear un designador formado únicamente por un elemento nemotécnico que representa el nombre del modelo.
3. Los designadores de tipos de aeronaves están formados por dos caracteres alfanuméricos como mínimo y cuatro como máximo.
4. Se asignarán designadores de tipos de aeronaves a aquellas aeronaves a las que se proporcionan normalmente servicios de tránsito aéreo.
5. La asignación de designadores de tipos de aeronave, así como las modificaciones que se hagan a los mismos, se incluirán en el Nomenclátor.

IDENTIFICADORES DE LOS FABRICANTES

Aero Boero	AB
Aero Commander	AC
Aeronca	AR
Airspeed	AS
Alon	FN
Alpavia	AL
Antonov	AN
Aviation Traders	AT
Avro	AV
Baumann	BM
Beagle	BY
Beech	BE
Bell	BH
Bellanca	BL
Grumman	G
Hamburger	HF
Handley Page	HP
Hawker de Havilland	HS
Hawker Siddeley	JS
Helio	HE
Hiller	HL
Hispano	HA
Howard	HW
Hughes	HU
Hurel Dubois	HD
Omnipol	O
[illegible]	OE
Piaggio	P
Piasecki	PI
Pilatus	PL
Piper	PA
Potez	PT
Produccion Soko	PS
[illegible]	RA
Republic	RC
Riley	[illegible]
Blackburn	BB
Boeing	B
Boeing-Vertol	BV
Bolkow	BO
Brantly	BT
Breguet	BG
Bristol	BR
British Aircraft	BA
Britten-Norman	BN
[illegible]	CA
Camair	CM
Canadair	CL
CASA	CS
Centre-Est	CE
Cessna	C
Champion	CH
Chance Vought	CH
Convair	CV
Curtiss-Wright	CW
Dassault	DA
De Havilland	DH
Dinfia	IA
Doman	DM
Dornier	DO
Douglas	DC
Fairchild	FA
Fiat	FI
Fokker	FK
Ilyushin	IL
Junkers	JU
Kaman	KM
Lake	LA
Lear	LR
Lockheed	L
LTV	
Macchi	MC
Mahine	MH
Martin	M
McDonnell	MD
MFI	MF
MIL	MI
Mitsubishi	MU
Mooney	MO
Nardi	NA
Nihon	NI
Noorduyn	NO
Nord-Aviation	ND
North American	N
Northrop	NR
SAAB	SB
SAN	SA
Scottish Aviation	SC
Short	SH
SIAI-Marchetti	SM
Sikorsky	SK
Silvaire	SL
Simmering-Graz-Pauker	SG
Snow	SN
Spartan	SP
Sud-Aviation	S
Stinson	ST
Swearingen	SW
Taylorcraft	TC
Transporter Allians	TA
Tupolev	TU
VFW	VF
Vickers	VC
Victa	VT
Wassmer	WA
Westland	[illegible]
Yakolev	

SECCION 1 - DESIGNADORES DE TIPOS DE AERONAVES

CIFRADO

Constructor y Modelo	Descripción	Designador Civil	Mil
1	2	3	4
AERO BOERO Morteros S.A. Argentina	L1P	AB95	
AERO COMMANDER Division Rockwell Standard Corp. U.S.A.			
Alti-Cruiser	L2P	AC72	
Commander 100	L1P	AC10	
Commander 200	L1P	AC20	
Commander 520	L2P	AC52	U9
Commander 500/560	L2P	AC50	U4
Grand Commander 680	L2P	AC68	U9
Jet Commander 1121	L2J	AC21	
Turbo Commander 680T	L2T	AC6T	
AERONCA MANUFACTURING CORP. U.S.A.			
Aeronca	L1P	[illegible]	
Chief/Super Chief 11	L1P	AR11	
Sedan 15	L1P	AR15	
Scout (60,58,65)	L1P	AR65	
[illegible] Co. U.S.A. (Ver Alon Inc.)			
AIRSPEED cf. Hawker Siddeley Aviation Ltd.			
ALON Inc. U.S.A.			
Aircoupe A2	L1P	ERCO	
Aircoupe A4	L1P	[illegible]	

Constructor y Modelo	Descripción	Designador Civil	Mil
1	2	3	4
[illegible] A810	L4P	A810	
[illegible] A816	L4P	A816	
AVIATION TRADERS ENGINEERING Ltd. U.K.			
Carvair ATL98	L4P	AT98	
AVRO cf. Hawker Siddeley Aviation Ltd.			
BAUMANN AIRCRAFT CORP. U.S.A.			
Brigadier B290	L2P	BM29	
De Luxe Brigadier B360		BM36	
Super Brigadier B?60	L2P	[illegible]	
BEAGLE AIRCRAFT Ltd. U.K.			
Airedale A109	L1P	[illegible]	
[illegible] B206	L2P	[illegible]	
[illegible] B242	L2P	[illegible]	
AOP A115	L1P	[illegible]	
Husky A113	L1P	[illegible]	
Terrier A61	L1P	[illegible]	
OUT	L1P	[illegible]	
Pup B121	L1P	[illegible]	
BEECH AIRCRAFT CORP. [illegible] U.S.A.			
[illegible]	L2P	[illegible]	
[illegible]	L1P	[illegible]	
[illegible]	[illegible]	[illegible]	
[illegible]	[illegible]	[illegible]	
[illegible]	[illegible]	[illegible]	

1	2	3	4
ALPAVIA France			
RF3	L1P	AL3	
ANTONOV (Oleg K. Antonov) U.S.S.R.			
AN12	L4T	AN12	
AN22	L4T	AN22	
AN24	L2T	AN24	
Kolkhoznik AN2	L1P	AN2	
Pchelka AN14	L2P	AN14	
BELL HELICOPTER Company U.S.A.			
Iroquois 204/205	H1T	B204	
Ranger 47J-2A		B47J	
Sioux/Trooper (47G/47H)	H1P		H13
Model 61	H1P	[illegible]	
Model 206	H1T		H6
BELLANCA AIRCRAFT CORP. U.S.A.			
Aircruiser	L1P	BL66	
Cruisair 260	L1P	BL26	
Cruisair 14/Cruisemaster 14-19	L1P	BL14	
Skyrocket	L1P	BL31	
BLACKBURN cf. Hawker Siddeley Aviation Ltd.			
BOEING Company, The U.S.A.			

1	2	3	4
Bonanza 35	L1P	BE35	
King Air 90	L2T	BE90	[illegible]
Baron 55	L2P	BE55	T42
Musketeer 23	L1P	BE23	
Queen Air 65	L2P	BE65	U8
Queen Air 80	L2P	BE80	
Staggerwing	L1P	BE17	
Super Debonair	L1P	[illegible]	
Super H18	L2P	BE18	
Super Queen Air 88	L2P	BE88	
Travel Air 95	L2P	BE95	
Twin Bonanza/ 50 Seminole	L2P	BE50	
Turbo Baron 56	L2P	BE56	
[illegible]	[illegible]	[illegible]	
[illegible]	[illegible]	[illegible]	
[illegible]	[illegible]	[illegible]	
[illegible]	[illegible]	[illegible]	
[illegible]	[illegible]	[illegible]	
BRISTOL cf. British Aircraft Corp. Ltd.			
BRITISH AIRCRAFT CORP. Ltd. U.K.			
BAC Canberra	L2J		[illegible]
BAC Jet Provost	L1J		[illegible]
BAC Lightning	L2J		[illegible]
BAC One-Eleven	L2J	BA11	
BAC Super VC10-1150	L4J	VC10	
BAC VC10-1100	L4J	VC10	
BAC 221	L1J	BA21	
Bristol Britannia 300	L4T	BR30	
Bristol Britannia 175	L4T	BR75	
Bristol Britannia 310	L4T	BR31	
[illegible]			

[illegible] 727 L4J B727
Intercontinental 707 L4J B707

(320/420 series)
Model 737 L2J B737

Vickers [illegible] L4T [illegible]
Vickers Vanguard
VC950 L4T [illegible]
Vickers Viking VC1 L2? VC1
Vickers Viscount
VC2-700 L4T VC7

1	2	3	4
Stearman	L1P	B75	
Stratocruiser	L4P	B377	C97
Stratofortress	L4J		B52
Stratofreighter	L4P		C97
Stratojet	L6J		B47
Stratolifter 717	L4J		C135
Stratoliner 707 (120/200 series)	L4J	B707	C137
Stratoliner 720	L4J	B720	
Stratotanker 717	L4J		C135
Super Fortress	L4P		B50
BOEING-VERTOL Division The Boeing Company U.S.A.			
Chinook 114	H2T	B107	H47
[illegible]	H	[illegible]	
Retriever	H1P		H25
[illegible]	H2T		H46
[illegible]	H2P	[illegible]	H21
BÖLKOW-BLOHM [illegible]			
Bo 105	H2T	[illegible]	
Bo 207	L1P	[illegible]	
Junior Bo 208 C	L1P	[illegible]	
BREGUET (SOCIÉTÉ ANONYME DES ATELIERS D'AVIATION LOUIS BREGUET) France			
CASA (CONSTRUCCIONES AERONÁUTICAS S.A.) Spain			
Alcotan 201	L2P	[illegible]	
Azor	L2P	[illegible]	
Halcón 207	L1P	[illegible]	
CENTRE-EST AÉRONAUTIQUE France			
Ambassadeur DR 1050	L1P	[illegible]	
DR 220/221	L1P	[illegible]	
DR 250	L1P	[illegible]	

1	2	3	4
Vickers Viscount VC2-800	L4T	VC8	
BRITTEN-NORMAN Ltd. U.K.			
Islander BN2	L2P	BN2	
CALLAIR Inc. U.S.A.			
Cadet/Super Cadet	L1P	[illegible]	
CAMERON Division of Cameron Iron Works, Inc. U.S.A.			
Model 480	L1P	CH48	
CANADAIR Ltd. Canada			
Argus CL28	L4P	CL28	CP107
CL44	L4T	CL44	[illegible]
CL215	A2P		
North Star DC4M	L4P	CL4M	
Silver Star	L1J		T33
Starfighter CL90	L1J		CF104
Tutor (CL41)	L1J		CT114
Yukon CL44	L4T	CL44	CC106
CONVAIR Division General Dynamics Corp. U.S.A.			
Canso/Catalina	A2P	CV14	PBY5
Convair 580	L2T	CV58	
Convair 600	L2J	CV60	
Convair 880	L4J	CV88	
Coronado 990	L4J	CV99	
Cosmopolitan 540	L2T	CV54	
Delta Dagger	L1J		F102
Delta Dart	L1J		F106
Hustler	L4J		B58
Liner/Flying Classroom 240	L2P/T	CV24	T29

1	2	3	4
Ciclo Scout?	L1P	[illegible]	
CESSNA AIRCRAFT Company U.S.A.			
Agwagon 180	L1P	C180	
Bird Dog 305	L1P	C305	O1
Centurion 210	L1P	C210	
Cessna 140	L1P	C140	
Cessna 140	L1P	C140	
Cessna 150	L1P	C150	
Cessna 170	L1P	C170	
Cessna 180	L1P	C180	
Cessna 190	L1P	C190	
Cessna 195	L1P	C195	U20
Cessna 205	L1P	C205	
Cessna 401	L2P	C401	
Cessna 411	L2P	C411	
Cessna 620	L4P	C620	
Cessna [illegible]/Skyhook	H1P		H41
Skyhawk 172	L1P	C172	T41
Skylane/Super Skylane 182	L1P	C182	L19A
Skylark 175	L1P	C175	
Skyknight 320	L2P	C320	
Skymaster 336	L2P	C336	
Skymaster 337	L2P	C337	H19?
Skywagon 185	L1P	C185	U17A
Super Skymaster 337	L2P	C337	O2A
Super Skywagon 206	L1P	C206	
Twin Cessna 310	L2P	C310	U3
Dragonfly 318	L2J		T37
Cessna 401	L2P	C401	
Cessna 402	L2P	C402	
CHAMPION AIRCRAFT CORP. U.S.A.			
Citabria 7ECA	L1P	CH7	
Citabria 7GCA	L1P	CH7G	
Challenger	L1P	CH7	
Lancer 402	L2P	CH40	
Traveler/Tri-Traveler 7EC	L1P	CH7	
CONSTRUCCIONES AERONÁUTICAS cf. CASA (Construcciones Aeronáuticas S.A.)			

1	2	3	4
Liner/Samaritan 240?	L2P	CV24	C131
Metropolitan 440	L2P	CV44	
Model F111	L2J		F111
Privateer	L4P		P4
Sentinel	L1P		O1?
Super Metropolitan 440	L2P	CV44	
Valiant 36 (Vultee)	L1P	CV13	
CONTINENTAL-WRIGHT CORP. U.S.A.			
Commando C46	L2P	C46	C46
DASSAULT (GÉNÉRALE AÉRONAUTIQUE MARCEL DASSAULT) France			
Étendard IV	L1J		ET4M
Flamant MD 315	L2P	FLAM	FLAM
Mirage III	L1J		MIR3
Mirage IV	L2J		MIR4
Mystère 20 Falcon	L2J	DA20	
Mystère IV	L1J	MYS4	
Mystère SMB II?	L1J		SMB2?
Super Mystère	L1J		SMB2
DE HAVILLAND AIRCRAFT OF CANADA Ltd., The Canada			
Beaver 2	L1P	DH2	U6
Buffalo 5	L2T		C8?
Caribou 4A	L2P	DH4	CV2
Chipmunk 1	L1P	DH1	
Otter 3	A1P	DH3	U1
Turbo Beaver 2	L1T	DH2T	
Twin Otter 6	L2T	DH6	
DE HAVILLAND cf. Hawker De Havilland Australia Pty. Ltd. cf. Hawker Siddeley Aviation Ltd.			

1	2	3	4
DINFIA (DIRECCIÓN NACIONAL DE FABRICACIONES E INVESTIGACIONES AERONÁUTICAS) Argentina			
Guarani II IA50	L2T	IA50	
[illegible]/Pandora IA35	L2P	IA35	
IA52	L1P	IA52	
IA53	L1P	IA53	
Ranquel IA46	L1P	IA46	
Ranquel IA51	L1P	IA51	
DOMAN HELICOPTERS, Inc. U.S.A.			
D-10B	H1P	D10B	
DORNIER-WERKE GmbH. Deutschland			
Do27	L1P	DO27	
Do28-A Skyservant?	L2P	DO28	
Do28-D	L2P	[illegible]	
Do29	H1T?	DO29	

1	2	3	4
Provider C123	L2P		C123
FIAT (SOCIETÀ PER AZIONI FIAT) Italia			
G91	L1J	FG91	
FOKKER (N.V. KONINKLIJKE NEDERLANDSE VLIEGTUIGENFABRIEK FOKKER) Nederland			
Fellowship F.28	L2J	FK28	
Friendship F.27	L2T	FK27	
Instructor S.11	L1P	FK11	
GENERAL DYNAMICS cf. Convair Division			
GRUMMAN AIRCRAFT ENGINEERING CORP.			

DOUGLAS AIRCRAFT Company Inc., The
U.S.A.

1	2	3	4
DC7	L4P	DC7	
Cargomaster C133	L4T		C133
DC9	L2J	DC9	
Destroyer B66	L2J		B66
Globemaster	L4P		C124
Invader	L2P		B26
Jetliner DC8 Series 10	L4J	DC81	
Jetliner DC8 Series 20	L4J	DC82	
Jetliner DC8 Series 30	L4J	DC83	
Jetliner DC8 Series 40	L4J	DC84	
Jetliner DC8 Series 50	L4J	DC85	
Jet Trader DC8	L4J	DC8F	
Liftmaster DC6/DC6B	L4P	DC6	C118
Seven Seas/Speedfreighter DC7C	L4P	DC7C	
Skyhawk A4	L1J		A4
Skymaster DC4	L4P	DC4	C54
Skyknight	L2J		F10
Skyraider	L1P		A1
Skyray	L1J		F6

1	2	3	4
[illegible]			
Albatross G64/G111	A2P	[illegible]	[illegible]
Cougar G93	L1J		F9
Goose/Super Goose	A2P	G21	
Greyhound	L2T		C2
Gulfstream G159	L2T	G159	C4
Hawkeye	L2T		E2
Intruder	L2J		A6
Mohawk G134	L2T	G134	V1
Mallard G73	A2P	G73	
Panther	L1J		F9
Tiger G98	L1J		F11
Tracer	L2P		E1
Tracker G89	L2P	G89	S2
Trader	L2P		C1
Widgeon/Super Widgeon	A2P	G44	
HAMBURGER FLUGZEUGBAU GmbH. (HFB) Deutschland			
Hansa Jet 320	L2J	HF20	

1	2	3	4
Skytrain/Dakota DC3	L2P	DC3	C47, C117
Skywarrior	L2J		A3
Super DC3	L2P	DC3S	C117
Super 61/62 DC8	L4J	DC86	
FAIRCHILD HILLER CORP. U.S.A.			
Cornell 62	L1P	FA62	
Flying Box Car/Packet C82	L2P	FA26?	C119
Friendship 227/Fairchild?	L2T	FA27	
Model 710	L1P	FA71	
Packet C119	L2P		C119
HANDLEY PAGE Ltd.? / [illegible] AVIATION Ltd. U.K.			
Andover 748MF	L2T	HS74	
Argosy 650	L4T	HS65	
Argosy 660	L4T	HS66	AW660
Airspeed Ambassador 57	L2P	AS57	
Airspeed Consul	L2P	AS65	
Avro Anson	L2P	AV52	
Avro Shackleton 696	L4P	AV96	
Avro Vulcan 698	L4J		VULC
Avro 748	L2T	AV74	
Blackburn Beverley C1	L4P	BB1	
Blackburn Buccaneer S2?	L2J		BUC
De Havilland Comet 4 106	L4J	DH06	
De Havilland Dominie 125	L2J	DH25	
De Havilland Dove 104	L2P	DH04	DOVE
De Havilland Heron 114	L4P	DH14	
De Havilland Beaver 89	L2P	DH6?	
De Havilland Sea Vixen 110	L2J		VIXN
De Havilland Trident 121	L3J	HS21	
De Havilland Vampire	L1J		VAMP
Folland Gnat	L1J		GNAT
Gloster Javelin GA5	L2J		JAV
Gloster Meteor GA1	L2J		MET
Hawker Harrier	L1J		HAR
Hawker Hunter	L1J		HUNT
Hawker Kestrel	L1J		KEST
HELIO AIRCRAFT CORP. U.S.A.			

1	2	3	4
HANDLEY PAGE Ltd. U.K.			
Hastings	L4P		HAST
Herald H.P.R.7	L2T	HP7	
Jetstream H.P.137	L2T	HP15?	
Victor H.P.80	L4J		VICT
HAWKER DE HAVILLAND AUSTRALIA Pty. Ltd. Australia			
Drover DHA-3	L3P	DH3	
Model 500 (HA20)?	L2P	HA5	
HUGHES TOOL Company Aircraft Division U.S.A.			
Model 269/300	H1P	HU30	H55
Model 369/500?	H1T	HU50	H6
HUREL DUBOIS (SOCIÉTÉ DE CONSTRUCTIONS DES AVIONS HUREL-DUBOIS) France			
HD321?	L2P	HD32	
ILYUSHIN (Sergei V. Ilyushin) U.S.S.R.			
IL-12	L2P	IL12	
IL-14	L2P	IL14	
IL-62	L4J	IL62	
Moscow IL-18	L4T	IL18	
JUNKERS FLUGZEUG-UND MOTORENWERKE GmbH. Deutschland			
JU52/3	L3P	JU52	
JU52/3	L3P	JU52	

1	2	3	4
Courier Helio 11 H-250?	L1P	H250	
Courier H-395	L1P	H395	
Stallion HST-550/600	L1T	H550	
Strato Courier H-550?	L1P	H550?	
Super Courier H-295	L1P	H295	U10
Twin Courier H-500	L2P		U5
HFB cf. Hamburger Flugzeugbau			
HILLER AIRCRAFT Division Fairchild – Hiller Corp. U.S.A.			
12/H12	H1P	H12	
12/H23	H1P	H23?	
Model FH1100 (1099)	H1T	H1100?	
1100	H1T		OH5?
Raven	H1P	HR12	H23
HISPANO – AVIACIÓN S.A. España			
Saeta HA200	L2J	HA200	
HUNTING AERO [illegible] Division of Hawker Siddeley Aircraft Corporation			
[illegible]/Jetprovost (HA100)	L1P	[illegible]	
Sea Star	L1P		F5
Shooting Star	L1J		P80/F80
Starfighter	L1J		F104
Starfire? 94A	L1J		F94
Starfire?	L4P	L049	
Super Constellation 1049G?	L4P	L49G	C121
Super Constellation 1049H	L4P	L49H	
Super Constellation 1049C?	L4P	L49C	
Super Constellation 1049D	L4P	L49D	
Super Constellation 1049E	L4P	L49E	
U2	L1J		U2
[illegible] Star	L4P		C121
LTV AEROSPACE Corporation of LING-TEMCO-VOUGHT, Inc. U.S.A.			
Corsair II	L1J		A7

1	2	3	4
KAMAN AIRCRAFT CORP. U.S.A.			
Huskie [illegible]	H1P	[illegible]	H43
Seasprite	H2T		H2
LAKE AIRCRAFT Division of Consolidated Aeronautics, Inc.			
C2 Skimmer 1?	A1P	LA4	
LEAR JET CORP. U.S.A.			
Learjet L-23/24	L2J	LR23	
Learstar? L-25	L2J	LR25	
LOCKHEED AIRCRAFT CORP. U.S.A.			
Constellation?	L4P	L049	
Constellation 649	L4P	L649	C121
Constellation 749	L4P	L749	C121
Electra 188	L4T	L188	
Hercules 100?	L4T		C130
Jet Star 1329	L4J	L329	C140
Lodestar?	L2P	L18	C56
Model 10?	L2P		C36
Neptune	L2P		P2
Orion 185	L4T		P3
MBB (Bölkow & HFB) U.S.S.R.?			
Mi-1?	H1P	MI1	
Mi-4	H1P	MI4	
Mi-6	H2T	MI6	
Mi-10?	H2T	MI10	
MITSUBISHI JUKOGYO KABUSHIKI KAISHA Japan			
MU2	L2T	MU2	
MOONEY AIRCRAFT INC. U.S.A.			
Mark 21/Statesman? 10	L1P	MO20	

[illegible]	L1J		F8
LTV Hiller-Ryan XC-142	L4T		C142

MACCHI (AERONAUTICA)
(AERMACCHI S.p.A.)
Italia

AL60	L1P	MC6	
MB326	L1J	M326	

MAKINE VE KIMYA
ENDUSTRISI KURUMU
(M.K.E.K.)
Turkiye

[illegible] 3	L1P	MK3	
Ugur 4	L1P	MK4	
5	L1P	MK5	

MARTIN Company Division
Martin-Marietta Corp.
U.S.A.

Airliner 2-0-2	L2P	M202	
Airliner 4-0-4	L2P	M404	G5
[illegible]	L2P	M???	B57
Martin 377	A4J	M377	P5
Seamaster	S4J		P6

McDONNELL AIRCRAFT CORP.
U.S.A.

Banshee	L1J		F2
Phantom II	L2J		F4
Voodoo	L2J		F101

MFI (AB MALMO
FLYGINDUSTRI)
Sverige

Junior 9	L1P	MF9	
[illegible] 9B	L1P	MF9B	
Vipan 10	L1P	MF10	

NORTH AMERICAN
AVIATION, INC.
U.S.A.

Bronco NA300	L2T	P300	V10

1	2	3	4
Buckeye T2J	L1J		T2
Fury	L1J		FJ
Mitchell	L2P		B25
NA305	L4P	[illegible]	
Navion N165	L1P	N165	N16
Sabre	L1J		F86
Sabreliner NA265	L2J		T39
Savage	L2P		AJ
Super Sabre	L1J		F100
Texan	L1P		T6
Trojan	L1P		T28
Valkyrie	L6J		B70
Vigilante	L2J		A5

NORTHROP CORP.
U.S.A.

[illegible] N156	L2J		F5
Scorpion	L2J		F89
Talon	L2J		T38

NARODNI PODNIK
[illegible]
(Czechoslovakia)

Aero 145	L2P	A145	
AVIA 14-32	L2P	I14	
Brigadyr L60	L1P	L60	
Delfin L29	L1J	L29	
[illegible] HC 102	H1P	[illegible]	
[illegible] 3??	L1P	[illegible]	
[illegible] L40	L1P	L40	
Morava L200	L2P	L200	
Super Aero	L2P	A45S	
Trener Z126	L1P	Z126	
Trener Z126/326	L1P	Z326	
Trener Master Z126	L1P	Z526	

OSRODEK KONSTRUKCJI
LOTNICZYCH
Polska

Gawron PZL 101	L1P	SK01	
Zurav PZL [illegible]	L1P		[illegible]
Koo PZL 102	L1P	[illegible]	
LIM-5	L1J		LIM5
MD PZL 12	L1P	MD12	
[illegible] PZL 24	L1P	[illegible]	
[illegible]	L1P	[illegible]	

1	2	3	4

PIAGGIO (INDUSTRIE
AERONAUTICHE E
MECCANICHE RINALDO
PIAGGIO S.p.A.)
Italia

Portofino P166	L2P	P166	
P136	A2P	P136	
Vespa-Jet	L2J	P808	
(Piaggio-Douglas) P808			

PILOT AERONAUTICAS CORP.
U.S.A.

Model 65/Rocket	L1P	RY65	
Turbo-Executive/400	L2T	RY40	

SAAB (AB)
Sverige

Draken 35	L1J		J35
Lansen 32	L1J		J32
Safir 91 A,B,C,D,E	L1P	S91	SK50
Scandia 90 A-2	L2P	S90	A37
Viggen 37	L1J		J37
105	L2J	SB	J105

SAN (SOCIETE AERONAUTIQUE
NORMANDE)
France

[illegible]	L1J		[illegible]
Sabre 4R/PP-1a Ficoa/			
Martin?	L1P	[illegible]	

R.A.N.C.

cf. Hiller Aerospace
Manufacturing Company
Ltd.

RAYTHEON AIRCRAFT Company
U.S.A.

Hasgemaster	L2P	R4	Y10
55-XL Executive	L2P	RA5	
Twin Navion	L2P	RAN	

NIHON AEROPLANE
MANUFACTURING Company
Ltd.
Japan

YS11	L2T	YS11	

NORSEMAN? [illegible]
AIRCRAFT Ltd.
Canada

Norseman MK.V	L1P	NR5	
Norseman MK.VI	L1P	NR6	
Norseman MK.VII	L1P	NR7	

NORD-AVIATION (SOCIETE
NATIONALE DE CONSTRUC-
TION AERONAUTIQUE)
France

Noratlas SC 200?	L2P	NATS	
Nordatlas 2502	L2P	N2501	
Super Broussard 260/			
262	L2T	N262	
Transall C160	L2T	N160	

PIASECKI AIRCRAFT CORP.
U.S.A.

Airbrflying 16H	H1T	P116	

1	2	3	4

PILATUS FLUGZEUGWERKE AG
Switzerland

Porter PC-6	A/L1P	PL6	
Turbo-Porter PC-6A	L1T	PL6T	

PIPER AIRCRAFT CORP., The
U.S.A.

Apache/Aztec PA-23	L2P	PA23	U11
Cherokee PA-28	L1P	PA28	
Clipper? PA-20	L1P	PA20	
Clipper PA-16	L1P	PA16	
Comanche PA-24	L1P	PA24	
Cub J3	L1P	PA3	
Cub Special	L1P	PA11	
Family Cruiser PA-14	L1P	PA14	
Navajo PA-31	L2P	PA31	
Pacer PA-20	L1P	PA20	
Pawnee PA-25	L1P	PA25	
Super Cruiser PA-12	L1P	PA12	
Super Cub 150 PA-18	L1P	PA18	
Tri-Pacer/Colt/	L1P	PA22	
Caribbean PA-22			
Twin Comanche PA-30	L2P	PA30	
Vagabond Trainer PA-15	L1P	PA15	
Vagabond PA-17	L1P	PA17	

POTEZ ETABLISSEMENTS
(HENRY POTEZ)
France

Fouga Magister CM170	L2J	M170	
Fouga CM175?	L2J	[illegible]	
Potez 840/841/842	L4T	P84	
Super Magister CM173	L2J	[illegible]	

PRVA PETOLETKA? [illegible]
Yugoslavija

Galeb G2	L1J	[illegible]	

REIMS AVIATION
France

Broussard? [illegible]	L1P	[illegible]	

1	2	3	4

REPUBLIC AVIATION
Division,
Fairchild-Hiller Corp.
U.S.A.

Thunderchief (F-105-1)	L1J		F105
Thunderflash/Thunder-	L1J		F84
jet/Thunderstreak			
Seabee RC3	A1P	RC3	

RILVAIRE AIRCRAFT Company
U.S.A.

Observer/Lancaster 6/	L1P		6L6
Silvaire			

SIMMERING-GRAZ-PAUKER
AG (SGP)
Osterreich

Flamingo 222	L1P	M222	

SNOW AERONAUTICAL CORP.
U.S.A.

450 S-2C/600 S-2D	L1P	SN2	

SNCB.

Bonaventure? 8150	L2P	[illegible]	

SCOTTISH AVIATION Ltd.
U.K.

Prestwick Pioneer	L1P	SCP	
Twin Pioneer	L2P	SCTP	

SHORT BROTHERS &
HARLAND Ltd.
U.K.

Belfast SC.5/10	L4T	SB5	SC5
Skyvan SC.7	L2T	SH7	

1	2	3	4

SIAI MARCHETTI S.p.A.
Italia

Riviera F.N. 333	A1P	[illegible]	
S.205	L1P	SM205	
S.F. 250?	L1P	[illegible]	
S.V. 6	H1P	SM6	

SIKORSKY AIRCRAFT Division
United Aircraft Corp.
U.S.A.

Chickasaw S55	H1P	SK55	H19
Choctaw S58/Seahorse/	H1P	SK58	H34
Seabat			
Model S51	H1P	SK51	
Model S52	H1P	SK52	
Model S59	H1P	SK59	
Model S62	H1T	SK62	H52
Model S65	H2T		H53
Skycrane S64	H2T	SK64	H54
Sea King S61	H2T	SK61	H3
Skycrane S64	H2T	SK65	H54

SPARTAN? [illegible] AIRCRAFT
U.S.A.

Merlin I	L2P	SW1	
Merlin II	L2T	SW2	

TRANSPORT ALLIANZ
Deutschland

Transall C160	L2T	TA16	

TAYLORCRAFT
U.S.A.

Sportsman 19	L1P	TC19	
Topper 20?	L1P	TC20	
Tourist 19?	L1P	TC21	

1	2	3	4

TUPOLEV
(Andrei Nikolaevitch)
U.R.S.S.

Tu-134	L2J	T134	
TU16	L2J	TU16	
TU20	L4T	TU20	
TU104	L2J	T104	
TU124	L2J	T124	
TU134	L2J	T134	

UNITOL

cf. Saalnge? Ferval

VFW (VEREINIGTE
FLUGTECHNISCHE
WERKE GmbH.)
Deutschland

614	L2J	VF14	

VICKERS

cf. British Aircraft
Corp.

VICTA Ltd.
(Aviation Division)
Australia

Airtourer	L1P	VI11	
Airtourer	L1P	VI10	

WASSMER AVIATION
France

Jodel D112	L1P	WA12	
Jodel D120	L1P	WA12	
Wassmer Super IV	L1P	WA40	
WA40A/41			

Model 7?	L1P	[illegible]	

STINSON AIRCRAFT Co.
U.S.A.

Model S/9/12	L1P	S9S0	
Sentinel (Voyager)	L1P	S77	
Sentinel (Voltee)	L1P	ST6	
Voyager/Station Wagon	L1P	S75	
(125/100)			

1	2	3	4

SUD-AVIATION (SOCIETE
NATIONALE DE
CONSTRUCTIONS
AERONAUTIQUES
SUD AVIATION)
France

Alouette II SA/318H	H1T	S318	A318
Alouette II SA/3180	H1T	S318	A318
Astazou			
Alouette III SA/316B	H1T	S316	A319
Caravelle SE/210	L2J	S210	
Horse 16/95	L1P		C16A
Djinn SO/1221	H1P		S1221
Baroudeur? SE/805?	L1P	S805	
Jodler? H160	L1P	S160	
Rallye? D140/M??	L1P	S40	
Rallye Club MS/880/880B	L1P	S880	
Rallye Commodore	L1P	S890	
MS/892/893			
SA330	H2T	S330	
Super Caravelle SE210	L2J	S210	
Super Frelon SA/321	H3T	S321	S321
Super Rallye MS/885/	L1P	S885	
886			
Vautour SE4050	L2J		VAUT

WESTLAND AIRCRAFT Ltd.
U.K.

Belvedere B.R.	H2T	WB3	
Mk.I			
Fairey Gannet AEW	L2T		GANN
Fairey Gannet A/W	L2T		GANN
& T5			
Sioux A.B. Mk. 1	H1P	WL7	
Skeeter	H1P	WL3	
Wessex? 725	H2T	WS71	
Wasp [illegible]	H1T	WL2	
Wessex H.A.S. Mk.	H2T	WL5	
1 & 2			
Wessex H.C. Mk.2 & 5	H2T	WL5	
Whirlwind H.A.R.	H1P	WL8	
Mk. 9 & 10			
Whirlwind H.A.R.	H1P	WL8	
Mk. 1-8			
	H1P	WL8	

1	2	3	4

YAKOVLEV
U.R.S.S.

YAK-40	L3J	YK40	

[illegible] — TIPOS DE AERONAVES [illegible]

DESIGN./DESCRIP. 1	2	MODELO 3	CONSTRUCTOR 4
A1	L1P	Skyraider	Douglas
A2	L2P	Savage	North American
A3	L2J	Skywarrior	Douglas
A4	L1J	Skyhawk A4	Douglas
A5	L2J	Vigilante	North American
A6	L2J	Intruder	Grumman
	L2P	Cornell? 15	LTV
A57	L2P	[illegible] 50 A-2	[illegible]
AC10	L1P	Commander 100	Aero Commander
AC20	L1P	Commander 200	Aero Commander
AC21	L2J	Jet Commander 1121	Aero Commander
AC50	L2P	Commander 500/560	Aero Commander
AC52	L2P	Commander 5??	Aero Commander
AC68	L2P	Grand Commander 680	Aero Commander
AC72	L2P	Alti-Cruiser 720	Aero Commander
AC6T	L2T	Turbo Commander	Aero Commander
[illegible]		4002	
AGSY	L4T	ARGOSY 660	Hawker Siddeley

DESIGN./DESCRIP. 1	2	MODELO 3	CONSTRUCTOR 4
B25	L2P	Mitchell	North American
B26	L2P	Invader	Douglas
B45	L4J	Tornado	North American
B47	L6J	Stratojet	Boeing
B50	L4P	Super Fortress	Boeing
B52	L8J	Stratofortress	Boeing
B57	L2J	Canberra	Martin
B58	L4J	Hustler	Convair
B66	L2J	Destroyer B66	Douglas
B70	L6J	Valkyrie	North American
B75	L1P	Stearman	Boeing
B247	L2P	Model 247	Boeing
B377	L4P	Stratocruiser	Boeing
B70?	L4J	Intercontinental 707/320/420	Boeing
B70?	L4J	Stratoliner 707 120/220	Boeing
B720	L4J	Stratoliner 720	Boeing
B727	L3J	Astrojet 727	Boeing
B737	L2J	Model 737	Boeing
BA11	L2J	BAC One-Eleven	British Aircraft

[illegible]

1	2	3	4
		Comet 4 106	
DH14	L4P	De Havilland Heron 114	Hawker Siddeley
L49D	L4P	Super Constellation 1049D	Lockheed
L49E	L4P	Super Constellation 1049E	Lockheed
L49G	L4P	Super Constellation 1049G	Lockheed
L49H	L4P	Super Constellation 1049H	Lockheed
L60	L1P	[illegible]	Lockheed
L164	L4P	Starliner 1649	Lockheed
L188	L4T	Electra 188	Lockheed
L329	L4J	Jet Star 1329	Lockheed
[illegible]9	L4P	Constellation 649	Lockheed
L749	L4P	Constellation 749	Lockheed
LA4	A1P	C2 Skimmer IV	Lake
LA60	L1P	[illegible]	[illegible]
LR18	L2P	Lear Star [illegible]	Lear
LR23	L2J	Lear Jet 23/24	Lear
LTNG	L2J	BAC Lightning F6/T5	British Aircraft

M

1	2	3	4
M202	L2P	Airliner 2-0-2	Martin
M237	S2P	Martin 237	Martin
M4??	L2P	[illegible]	Martin
M404	L2P	Airliner 4-0-4	Martin
[illegible]	L2P	[illegible] 701/702	[illegible]
MC60	L1P	[illegible]	Macchi
M326	L1J	MB326	Macchi
MET	L2J	Gloster Meteor/[illegible]	Hawker Siddeley
MFI9	L1P	Junior 9	MFI

1	2	3	4
MFI9B	L1P	Militrainer 9B	MFI
MFI10	L1P	Vipan 10B	MFI
MI4	H1P	MI4	MIL
MI6	H2T	MI6	MIL
MI8	H2T	MI8	MIL
MI10	H2T	MI10	MIL
MIR3	L1J	Mirage III	Dassault
MIR4	L2J	Mirage IV	Dassault
[illegible]	L1P	Model 1	[illegible]
M4	L1P	[illegible] 4	Maule
M5	L1P	5	Maule
	L1P	7	Maule
MO20	L1P	Mark 20/Master 20	Mooney
MO21	L1P	Mark 21/Super 21	Mooney
MO22	L1P	Mark 22/[illegible]	
MU2	L2T	MU2	Mitsubishi
MYS2	L2J	Mystere 20	Dassault
PA22	L1P	Tri-Pacer/Colt/Caribbean PA-22	Piper
[illegible]	L2P	Apache/Aztec PA-23	Piper
PA24	L1P	Comanche PA-24	Piper
~~PA25~~	~~L1P~~	~~Pawnee PA-25~~	Piper
PA28	L1P	Cherokee PA-28	Piper
PA25	L1P	Pawnee PA-25	Piper
PA30	L2P	Twin Comanche PA-30	Piper
PA31	L2P	Navajo PA-31	Piper
PA32	L1P	Cherokee Six PA-32	Piper
[illegible]	L2P	[illegible]	[illegible]
[illegible]	L1P	[illegible]	[illegible]

1	2	3	4
[illegible]	L2P	Pembroke [illegible]	Hunting
[illegible]	L1J	Jet Provost [illegible]	Hunting
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
PC6	L1P	Porter PC6	Pilatus
[illegible]	L1P	[illegible]	Pilatus
[illegible]	L1T	Turbo-Porter [illegible]	Pilatus
[illegible]	[illegible]	Jet Provost	British Aircraft
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	L2P	[illegible]	[illegible]

1	2	3	4
L49C	L4P	Super Constellation 1049C	Lockheed

N

1	2	3	4
NA45	L1P	Navion NA 145	North American
N265	L2J	NA265	North American
N300	L2T	Bronco NA300	North American
NAV	L1P	Rangemaster	Navion
NAV	L1P	[illegible]	Navion
NAVT	L2P	Twin Navion	Navion
N262	L2T	[illegible]	Nord-Aviation
N26	L2T	Super Broussard 260/262	Nord-Aviation
NORD	L2P	Noratlas 2501	Nord-Aviation
N?5	L1P	Norseman Mk V	Noorduyn
N?6	L1P	Norseman Mk VI	Noorduyn
N?7	L1P	Norseman Mk VII	Noorduyn

O

1	2	3	4
O1	L1P	Bird Dog 305	Cessna
O2A	L2P	Super Skymaster 337	Cessna
O14	L2P	Avia 14-32	Omnipol
O29	L1P	[illegible]	Omnipol
O57	L1P	[illegible] 257	Omnipol
O60	L1P	[illegible] L60	Omnipol
O45S	L2P	Aero Super	Omnipol
O60	L1P	[illegible]	Omnipol
O102	L1P	[illegible] 102	Omnipol
O145	L2P	Aero 145	Omnipol
O200	L2P	Morava L200	Omnipol
O226	L1P	Trener 226	Omnipol
O526	L1P	Trener-Master Z526	Omnipol
O101	L1P	[illegible]	Orlican
O102	L1P	[illegible] 102	Orlican
O104	L1P	[illegible] 104	Orlican
O112	L1P	[illegible]	Orlican
O124	L1P	[illegible]	Orlican

1	2	3	4

P

1	2	3	4
P2	L2P	Neptune	Lockheed
P3	L4T	Orion 185	Lockheed
P4	L4P	Privateer	Convair
P5	S2P	Marlin 237	Martin
P6	S4J	Seamaster	Martin
P136	A2P	P136	Piaggio
P166	L2P	Portofino P166	Piaggio
P808	L2J	Vespajet/Piaggio Douglas PD808	Piaggio
PA12	L1P	Cruiser 12	Piper
PA14	L1P	[illegible]	Piper
PA18	L1P	Super Cruiser PA18	Piper
PA20	L1P	[illegible] PA20	Piper
PA16	L1P	[illegible] PA16	Piper
PA16	L1P	Clipper PA-16	Piper
PA17	L1P	Vagabond PA-17	Piper
PA18	L1P	Super Cub 150 PA18	Piper
PA20	L1P	Pacer PA20	Piper
[illegible]	L2P	[illegible]	[illegible]
[illegible]	L1P	[illegible] G. & S.	[illegible]
[illegible]	L1P	[illegible] 50	[illegible]
[illegible]	L4P	[illegible]	British Aircraft
[illegible]	L1P	[illegible]	Scottish Aviation
[illegible]	L2P	Twin Pioneer	Scottish Aviation
[illegible]	L1P	[illegible] 222	[illegible]
[illegible]	L4P	[illegible]	[illegible]
[illegible]	L2P	[illegible]	[illegible]
[illegible]	L2P	[illegible]	[illegible]

1	2	3	4
[illegible]	H1P	[illegible]	Sikorsky
[illegible]	H1P	[illegible]	Sikorsky
[illegible]	H2P	[illegible]	Sikorsky
[illegible]	H2P	[illegible]	Sikorsky
[illegible]	H2T	[illegible]	Sikorsky
[illegible]	H1P	[illegible]	Sikorsky
[illegible]	H2T	[illegible]	Sikorsky
[illegible]	H2T	[illegible]	Sikorsky
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	Sud-Aviation
[illegible]	[illegible]	[illegible]	Sud-Aviation
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

1	2	3	4
		SE/3160	
S318	H1T	Alouette II SE/3180 Astazou	Sud-Aviation
S321	H3T	Super Frelon SA/321	Sud-Aviation
S330	H2T	SA/330	Sud-Aviation
S360	S2P	Joyplan 3360	Sud-Aviation
S380	L1P	Rallye Club MS880/885	Sud-Aviation
S885	L1P	Super Rallye MS/885/886	Sud-Aviation
S892	L1P	Rallye Commodore MS/892/893	Sud-Aviation
SA14	L2P	Trompeuse [illegible]	SAB
SA15	L2P	Jodel [illegible]	SAB

1	2	3	4
SA50	L1P	Ambassadeur	SAN
SA52	L1P	Excellence	SAN
T10	L2T	Falcón	Mooney
T39	L2J	Sabreliner	North American
T41	L1P	Skyhawk 172	Cessna
T42	L2P	Baron 55/265	Beech
TA16	L2P	Trasmall C 160	Transporter Allianz
TC15	L1P	Tourist 15A	Taylorcraft
TC19	L1P	Sportsman 19	Taylorcraft
TC20	L1P	Topper 20A	Taylorcraft
T421	L1P	[illegible] 7011	Cessna
TU04	L2J	TU104	Tupolev
TU14	L4T	Russia	Tupolev
TU16	L2J	TU16	Tupolev
TU20	L4T	TU20	Tupolev
TU24	L2J	TU124	Tupolev
TU34	L2J	TU134	Tupolev

V

1	2	3	4
U1	A1P	Otter 3	De Havilland
U2	L1J	U2	Lockheed
	L2P	Twin Cessna 520	Cessna
U4	L2P	Commander 500/560	Aero Commander
U5	L2P	Twin Courier H-528	Helio
U6	A1P	Beaver 2	De Havilland
U7	L1P	Super Cub 2/18	Piper
U8	L2P	Queen Air 65	Beech
U9	L2P	Commander 520/680	Aero Commander
U10	L1P	Super Courier H-625	Helio
U11	L2P	Aztec PA23	Piper
U16	A2P	Albatross G64/G111	Grumman
U17	L1P	Skywagon 185	Cessna
U18	L1P	Navigator	Ryan
U19	L1P	Sentinel 76	Convair
U20	L1P	Cessna 195	Cessna

1	2	3	4

V

1	2	3	4
V1	L2T	Mohawk G134	Grumman
V10	L2T	Mohawk G134	Grumman
V10	L2T	Bronco NA 300	North American
VAMP	L1J	De Havilland Vampire 115	Hawker Siddeley
VAUT	L2J	Vautour SO/4050	Sud-Aviation
V01	L2P	Vickers Viking VO1	British Aircraft
V07	L4T	Vickers Viscount VO2-700	British Aircraft
V08	L4T	Vickers Viscount VO2-800	British Aircraft
V09	L4T	Vickers Vanguard VO950	British Aircraft
VC10	L4J	BAC VC10-1 150	British Aircraft
VC15	L4J	BAC Super VC10-1 150	British Aircraft
VDOR	L2J	Victor B.2.B2	Handley Page
VFW6	L2J	614	VFW
VT10	L1P	Cinnamer	Victa
VT15	L1P	Airtourer	Victa
VTOR	L2J	De Havilland Sea Vixen 120	Hawker Siddeley
VULC	L4J	Avro Vulcan 698	Hawker Siddeley

1	2	3	4
TW1	L1P	Martin 1	Swearingen
TW2	L2P	Martin II	Swearingen

T

1	2	3	4
T1	L1J	Sea Star	Lockheed
T2	L2J	Buckeye T-2B	North American
T28	L1P	Trojan	North American
T29	L2P	Liner/Flying Classroom 240	Convair
T29	L2P	Flying Classroom 240	Convair
T31	L1P	[illegible]	Chipmunk
T33	L1J	[illegible]	Lockheed

1	2	3	4
T34	L1P	Mentor 45	Beech
T37	L2J	Cessna T37-C 318	Cessna

W

1	2	3	4
WL1	H1P	Whirlwind H.A.S. Mk. 1-3	Westland
WL2	H1P	Scout A.H.Mk.1	Westland
WL3	H1T	Wasp H.A.S.Mk.1	Westland
WL4	H1T	Commander	Westland
WL5	H1P	Wessex H.A.S. Mk. 1 & 3	Westland
WL6	H1T	Whirlwind H.A.R. Mk. 9 y 10	Westland
WL7	H2T	Belvedere H.C. Mk.1	Westland
WL8	H2T	Wessex H.C. Mk. 2 & 5	Westland

Y

1	2	3	4
YK12	L1P	Y12	Yakov
YK40	L3J	YK 40	Yakovlev

SECCION 3 - LISTA DE NOMBRES DE AVIONES POR ORDEN ALFABETICO [illegible]

Nombre de Aeronave	Designador		Nombre de Aeronave	Designador		Nombre de Aeronave	Designador	
1	2	3	1	2	3	1	2	3
A			[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	
Aero [illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	
[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	
Air Car	[illegible]		[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	
Airliner	[illegible]		[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	
Airtourer	VT15		[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	
[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	
Albatross	U16		[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	
Alouette II	[illegible]		[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	
Alouette III	[illegible]		[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	
Ambassadeur	SA50		[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	
Apache	[illegible]		[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	
Aztec	[illegible]		[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	
[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	

Apache	PA23	U21
Argus	CL28	CP107
Argosy	HS65	
Argosy	HS66	[illegible]
Astrojet	B727	

Cherokee Arrow	PA32	
Chief	AR11	
Chickasaw	SK55	H19
Chinook	BV07	H47
Chipmunk	DH1	
Choctaw	SK58	H34
Citabria	CH9	

Dove	DH04	[illegible]
Draken	–	J35
Drover	DH3	
E		
Electra	L188	

Scorpion	–	F89
[illegible]	WS2	
[illegible]	AA65	
Seabat	SK58	H34
Seabee	RC3	
Sea Hawk	–	[illegible]
Seahorse	SK58	H34
Sea King	SK61	H3
[illegible]	–	H46
[illegible]	–	F6
[illegible]	–	H2
[illegible]	–	F5
Sea Star	–	T1
Seneca	B20	
Sea Viixen	–	VL21
Sedan	AE15	
Seminole	BE50	
Seneca CH20	B62	
Seneca	H62	
Sentinel	ST76	

Stratocruiser	B377	C97
Stratofortress	–	B52
Stratofreighter	–	C97
Stratojet	–	B47
Stratolifter	–	C135
Stratoliner	B707	
Stratoliner	B720	C137
Stratotanker	–	C135
Super 21	M021	
Super Aero	[illegible]	
Super Bonanza	BE35	
Super Brigadier	M148	
Super Broussard	[illegible]	
Super Cadet	CA1	
Super Caravelle	S210	
Super Chief	AR12	
Super Constellation	L400	C121
Super Constellation	L490	C121
Super Constellation	L49H	C121

Tracker	G89	S2
Trader	–	C1
Travelair	BE95	
Traveler	C97	
Tremor	C274	
Trooper Master	C126	
Trident	HS21	
Tri-Pacer	PA22	
Tri-Traveler	C97	
Trojan	–	T28
Trooper	–	H13
Turbo Beaver	DH2T	
Turbo Commander	AC90	
Turbo Executive	C140	
Turbo-Porter	PC6A	
Tutor	–	CT
Twin Bonanza	BE50	
Twin Comanche	C310	U3

1	2	3	1	2	3	1	2	3

Atlantic	[illegible]	
Avia	014	
Avro	AV74	
Azor	C507	
Aztec	PA23	U11
B		
Baron	BE55	T42
Beaver	DH2	U6
Belfast	SH5	
Belvedere	WL5	
Beverly	[illegible]	
Bird Dog	C305	O1
Fouga Magister	[illegible]	
Freighter/Wayfarer	BR70	
[illegible]		
Friendship	F27	
Friendship	FA27	
Fury	–	F1
G		
Galeb	[illegible]	
Gannet	–	GA01
Gaucho	GK01	
Globemaster		C124
Gnat	–	GNAT
Goose	G21	
Grand Commander	AC68	U9
Guarani	IA50	
Gulfstream	G159	[illegible]

Citabria	CH10	
Clipper	PA16	
Cmelak / Bumble Bee	Z37	
Colt	PA22	
Comanche	PA24	
Comet 4	DH06	
Commander	AC10	
Commander	AC20	
Commander	AC52	U9
Commander	AC50	U4
Commando	CW46	C46
Constellation	L049	C121
Constellation	L749	C121
Consul AS	AS65	
Cornell	FA62	
[illegible]	CV02	
[illegible]	CV03	
[illegible]	CV04	
[illegible]	DC85	
[illegible]	DC73	
[illegible]	–	[illegible]
Jetstream	HP15	
Jet Star	L329	C140
Jet Trader	DC8F	
Jetmaster	M00	
Jodel	D11	
Jodel	D12	
Jodel Mousquetaire	D115	
K		
[illegible]		SR11
Kaman	–	[illegible]
King Air	BE90	U8
Kolibri	AK2	
[illegible]	GK02	

[illegible]		BT??
Explorer	SA52	
Expediter	BE18	C45
F		
Falcon	DA20	
Family Cruiser	PA14	
Fokker	AF52	
Fellowship	FK28	
Flamant	DA51	
Flamingo	SN55	
Flying Box Car	FA24	
Flying Classroom	CV24	T29
[illegible]	C154	V1
Mohawk	GR56	H37
Mojave	–	
[illegible]	0200	
Mohawk	1110	
Mescalero	–	
Mousquetaire	D11	
Mystere 20	DA20	
Mystere IV		M75
N		
Navajo	PA31	
Navion	N145	
Neptune		P2
Noratlas	–	N2
Nord	–	[illegible]
Norseman Mk V	N85	
Norseman Mk VI	N86	
Norseman Mk VII	N87	
North Star	C14M	
O		
Observer		[illegible]

1	2	3	1	2	3	1	2	3

Sentinel	–	U19
Seven Seas	DC7C	
[illegible]	AE06	
[illegible]	W144	[illegible]
Shooting Star	–	[illegible]
Sicilia	C552	
Silvaire	[illegible]	
Silver Star	–	[illegible]
[illegible]	–	[illegible]
Skyline	VL27	
[illegible]	L44	
Skyranger	SE66	[illegible]

Super Constellation	L49G	C121
Super Constellation	L49H	C121
Super Courier	HE29	U10
Super Cruiser	PA12	
Super Cub	PA18	L21
Super DC3	DC3S	C117
Super [illegible]	DC86	
Super Frontiers	–	[illegible]
Super Frelon	–	[illegible]
Super Goose	G21	
Super H 10	[illegible]	
Super Magister	–	[illegible]
Super Rallye	[illegible]	
Super Metropolitan		
Super Mystere		[illegible]

Twin Comanche	PA30	
Twin Courier	–	U5
Twin Hiro	[illegible]	
Twin Beech	[illegible]	
Twin Otter	DH6	
Twin Pioneer	SCTP	
U		
[illegible]		NK4
Uprania	AN10	
Uprania	AN16	

V		
Vagabond	PA17	
Vagabond Trainer	PA15	
Vampire		VAMP
Valiant	[illegible]	
Valkyrie	–	B70
Vanguard	V09	
Vautour		VAUT
Venom	VE06	
[illegible]	–	V078
Viceroy	–	J37
Vigilante	–	A5
Viking	V01	
Viscount	[illegible]	
Viscount	V07	
Viscount	V08	
Voodoo	–	F101
Voyager	[illegible]	
Vulcan	–	VOLM
W		
Wren	W70	
[illegible]	[illegible]	C121

1	2	3	1	2	3	1	2	3

H		
Halcon	[illegible]	
Hansa Jet	[illegible]	
Harvard	–	[illegible]
Helio-Baby	H10?	
Herald	HP7	
Hercules	–	C130
Heron	DH14	
Horizon	G00	
[illegible]	1435	
Husky	–	[illegible]
[illegible]	[illegible]	
I		
Instructor	HE11	
[illegible]	H707	
Interceptor	–	[illegible]
Invader	–	[illegible]
Iroquois	BE04	
Islander	–	BN2
J		
Javelin		
Jet Commander	AC21	
Jetliner	[illegible]	
K		
Kallyre-Club	S880	
Kallyre-Commodore	[illegible]	

L		
Lancer	CH60	
Lancer	–	[illegible]
Learjet	LR23	
Learstar	LR18	
Liftmaster	DC6	C118
Lightning	–	[illegible]
Liner	CV24	[illegible]
Liner/Excaliber	CT54	C131
Lodestar	L18	C56
Lockheed	L18	
M		
Magister	–	[illegible]
Mallard	C75	
Marlin	N020	
Master	H237	[illegible]
Merlin	[illegible]	
Mercury	–	
Messenger	[illegible]	
Mentor	B245	[illegible]
Merlin I	SW1	
Merlin II	SW2	
Metroliner	[illegible]	
Meteor	[illegible]	
Metropolitan	CV44	
[illegible]	[illegible]	
Mirage III	–	[illegible]
Mirage IV	–	[illegible]
Mitchell	–	[illegible]
[illegible]	–	[illegible]
Skyhawk	C172	[illegible]
Skyhawk	H41	
Skyhook	–	[illegible]
Skyknight		

Orion	–	P3
Otter	DH3	U1
P		
Pacer	PA20	
Paris	–	[illegible]
Pawnee	PA25	
Pembroke	PA36	
Pathfinder	PA28	
Pawnee	PA25	
Percival	[illegible]	
Pirate	AP5	
Pembroke	–	[illegible]
Phantom	–	F4
Porter	PC6	
Porter Pilatus	PC6	
Prestwick Pioneer	SCP	
Privateer	–	P4
Provider	–	C123
Pup		B12
Q		
Queen Air	BE65	[illegible]
Queen Air	BE80	
Super Sabre		F100
Super Queen Air	BE88	
Super Skyline	C182	L19
Super Skymaster	C337	

Vamp	V12	
Vampire Super/T	VA40	
Venture	V12	
Venom	V13	
Viscount	V11	
Viscount	V12	
Vulcan	S44	
Vulcan	[illegible]	
[illegible]	[illegible]	[illegible]
X - Y - Z		
Yak-40	YK40	
Yukon	CL44	CC06

1	2	3	1	2	3	1	2	3

Rangemaster	N17	U10
Ranger	M047	
Ranger	1146	
Regent	1151	
Regent	[illegible]	
Rapide	DH89	
Raven	E812	H23
Riviera	[illegible]	
Reliant	S777	[illegible]
Rotorcraft	–	
Riviera	[illegible]	
Rover	SV65	
Royalite	[illegible]	
S		
Sabre	–	F86
Sabreliner	–	T39
Safir	S91	[illegible]
Shark	[illegible]	
Savage	–	[illegible]
Scimitar	[illegible]	
Scandia	S90	

Skyknight	C320	
Skylane	C182	L19
Skylark	C175	
Skymaster	DC4	C54
Skymaster	C336	
Skyraider	–	A1
Skyray	–	F6
Skytrain	DC3	C47
Skytrain	–	C117
Skyrocket	D152	
Skyvan	SH7	
Skywagon	C180	
Skywarrior	–	A3
Speedfreighter	[illegible]	
Spirale	[illegible]	
Sportsman	[illegible]	
Stagger Wing	BE17	
Stallion	H250	
Starfighter	–	F104
Starfighter	–	F104
Starlifter	–	C141
Starliner	L164	C121
Station Wagon	S775	
Stearman	S75	
Stinson Courier	[illegible]	

Super Skymaster	C336	O2
Super Widgeon	G44	
Sycamore	BR73	
T		
Talon	–	T38
Tarpan	[illegible]	
Tamarine	1451	
Terrier	B76	
Thunderchief	–	F105
Thunderflash	–	F84
Thunderjet	–	F84
Thunderstreak	–	F84
Tiger		PX1
Tomcat	TC20	
Tourist	TS15	
Tornado	–	B45
Tracer	–	E1
Tracer	B016	
Tracer	11	

Dado en la ciudad de Panamá a los

COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE.

[illegible] JUAN MATERNO VÁSQUEZ
PRESIDENTE

LCDO. DAMIÁN CASTILLO
DIRECTOR

LIC. JUAN [illegible] Rs.
SECRETARIO

CAPITÁN [illegible] [illegible]
DIRECTOR

AVISOS Y EDICTOS

EDICTO EMPLAZATORIO No. 98

EL QUE SUSCRIBE, JUEZ TERCERO DEL CIRCUITO DE PANAMA, POR MEDIO DEL PRESENTE, AL PUBLICO,

HACE SABER

Que en la solicitud de apertura del juicio de Sucesión Testamentaria de quien en vida se llamó Je Ming Che o Che Je Min, propuesta por Santos María Barría de Chen, en su doble condición de cesionaria y de representante legal de los menores Minerva Chen y Ana Raquel Chen y otros se ha dictado una resolución que es del tenor siguiente:

JUZGADO TERCERO DEL CIRCUITO. Panamá, dieciséis de agosto de mil novecientos setenta y dos.

VISTOS: . . . .

el que suscribe Juez Tercero del Circuito de la República y por autoridad de la ley, DECLARA que está abierto el juicio de Sucesión Testamentaria Je Ming Chen o Che Je Min, desde el día cinco de febrero de mil novecientos setenta, fecha en que ocurrió su defunción, que son sus herederos universales según la cláusula Testamentaria, CHEN KAM FUN, JORGE ANTONIO CHEN, y a las menores de edad, MINERVA CHEN y ANA RAQUEL CHEN, todos los anteriores hijos del causante, y JUCKIN WONG CHONG CHEN, sobrino del causante; que es el Albacea Testamentario CHE KAM YUN, a quien se le releva de la obligación de constituir fianza de manejo, y se tiene como cesionaria de los derechos hereditario de los señores CHEN KIM YEN y JUCKIN WONG CHONG CHEN, a la señora SANTOS MARIA BARRIAS DE CHEN, y se ordena que comparezcan a estar a derechos todas las personas que tengan interés en la testamentaria, y que se fije y publique el edicto emplazatorio de que trata el artículo 1601 del Código Judicial.

Cópiese y notifíquese, (fdo) Juan S. Alvarado. (fdo) Guillermo Morán A. Srio.

Por tanto se fija el presente edicto en lugar visible de la Secretaría del Tribunal y copia del mismo se ponen a disposición de la parte interesada para que, contado diez días a partir de su última publicación en un periódico de la localidad, se presenten a estar a derecho en el juicio todas las personas que tengan algún interés en él.

Panamá, dieciséis de agosto de mil novecientos setenta y dos.

El Juez, (fdo) Juan S. Alvarado.
(fdo) Guillermo Morán A. Secretario.
L67-678222 única publicación.

EDICTO EMPLAZATORIO No. 115

EL SUSCRITO, JUEZ TERCERO DEL CIRCUITO DE PANAMA, POR MEDIO DEL PRESENTE,

EMPLAZA:

A: EDDIE LEE BOLDEN, para que por sí o por medio de apoderado judicial, comparezca a estar a derecho y a justificar en ausencia en el Juicio de Divorcio que en su contra ha instaurado en este tribunal la señora OLIVE ADAMS DE BOLDEN, por medio de apoderado judicial.

Se le hace saber al emplazado, que si no compareciera al tribunal dentro del término de diez (10) días, contados a partir de la última publicación de este edicto en un periódico de la localidad, se le nombrará un Defensor de Ausente, con quien se seguirá el Juicio hasta su terminación.

Panamá, 19 de julio de 1973.

El Juez,
fdo. Juan S. Alvarado S.
fdo. Guillermo Morán A., El Secretario.
L678221 única publicación.

EDICTO EMPLAZATORIO

El que suscribe, Juez Segundo del Circuito de Panamá, por medio del presente edicto,

EMPLAZA

A la ausente, MITZA OLINDA GUZMAN DUARTE, cuyo paradero actual se ignora, para que dentro del término de diez días contados desde la fecha de la última publicación del presente edicto, comparezca a este tribunal por sí o por medio de apoderado a hacer valer sus derechos en el juicio de divorcio que en su contra ha instaurado su esposo, LAWRENCE ROBERT ROBINSON, advirtiéndole que si así no le hace dentro del término expresado, se le nombrará un defensor de ausente, con quien se continuará el juicio.

Por tanto, se fija el presente edicto en lugar público de la Secretaría del Tribunal hoy, doce de septiembre de mil novecientos setenta y tres; y copias del mismo se tiene a disposición de la parte interesada para su publicación.

(fdo) Lic. Francisco Zaldívar S.
Juez Segundo del Circuito.

(fdo) Jesús Palacios Barría,
Secretario.

L678226 única publicación.

EDICTO EMPLAZATORIO

El Juez Primero del Circuito de Chiriquí, por medio de este edicto, al público,

HACE SABER:

Que en la sucesión testamentaria de EMILIANO MIRANDA MENDOZA, se ha dictado un auto, cuya parte resolutiva dice así:

"JUZGADO PRIMERO DEL CIRCUITO DE CHIRIQUI.- Auto No. 309-DAVID, siete (7) de septiembre de mil novecientos setenta y tres (1973).

VISTOS: . . . .

. . . .

Por tanto, el Juez Primero del Circuito de Chiriquí, administrando justicia en nombre de la República y por autoridad de la Ley, DECLARA:

PRIMERO: Que está abierta la sucesión testamentaria de EMILIANO MIRANDA MENDOZA, desde el día ocho (8) de junio de mil novecientos setenta y tres (1973) fecha de su defunción;

SEGUNDO: Que es heredera testamentaria GIOIA BATISTA DE MIRANDA; y

TERCERO: Que son legatarios, ZOILA MIRANDA DE BRAUCHLE, ESTHER MARIA MIRANDA VIUDA DE CORTES, SARA EMILIA MIRANDA DE OLARTE, HARMODIO MIRANDA y OLMEDO MIRANDA ARAUZ.

Se ordena comparecer a estar a derecho en el juicio, a todas las personas que tengan algún interés en él, lo mismo que se fije y publique el edicto a que se refiere el artículo 1601 del Código Judicial.

Se tiene al Licenciado Harmodio Miranda como apoderado especial de Zoila Miranda de Brauchle, Gioia Batista viuda de Miranda, Esther María Miranda viuda de Cortés y Sara Emilia Miranda de Olarte en los términos del poder que le ha sido conferido.

Cópiese y notifíquese.—(fdo) FRANKLIN A. JIMENEZ, Juez Primero del Circuito. (fdo) FELIX A. MORALES, Secretario".

Por tanto, se fija el presente edicto en el lugar de costumbre de la Secretaría del Tribunal, hoy doce (12) de septiembre de mil novecientos setenta y tres (1973), por el término de diez (10) días.

DAVID, 12 de septiembre de 1973
El Juez: (fdo) Franklin A. Jiménez.
El Secretario: (fdo) Félix A. Morales.
L678213 única publicación.

EL SUSCRITO, JUEZ CUARTO DEL CIRCUITO DE PANAMA, POR MEDIO DEL PRESENTE,

CITA:

A los colindantes desconocidos y a las personas que puedan tener interés en la solicitud de Deslinde y Amojonamiento sobre la Finca No. 41.015, ubicada en la Provincia de Panamá, Distrito de Panamá, Corregimiento de Río Abajo, de propiedad de Agencias de Sedas, S.A., la cual se llevará a cabo el día cinco -5- de octubre del año en curso-1973- a las tres de la tarde, y ha sido formulada por DIEGO DE SEDAS DE LEON en representación de AGENCIA DE SEDAS, S.A. a fin de que dentro del término de diez -10- días contados a partir de la última publicación de este edicto concurran al Tribunal a hacer valer los derechos que consideren tener en la presente solicitud.

Por tanto, se fija el presente edicto en lugar público de la Secretaría del Tribunal, hoy trece de septiembre de mil novecientos setenta y tres; y copias del mismo se entregan al interesado para su correspondiente publicación.

El Juez,
(fdo) ELIAS N. SANJUR MARCUCCI
(fdo) G. de Grosso (Srla)
L678148 única publicación.

EDICTO EMPLAZATORIO

El que suscribe, Juez Primero del Circuito de Panamá, por este medio EMPLAZA a ZULMA ORTIZ GARCIA, para que dentro del término de diez (10) días, de acuerdo con el Decreto de Cabinete número 113 a 22 de abril de 1969, contados a partir de la última publicación de este edicto en un periódico de la localidad comparezca por sí o por medio de apoderado a estar a derecho en el Juicio de Divorcio propuesto en su contra por su esposo el señor CRUZ RUIZ VEGA.

Se advierte a la emplazada que si no comparece al Despacho dentro del término indicado, se le nombrará un defensor de ausente con quien se seguirán todos los trámites del juicio relacionadas con su persona hasta su terminación.

Por tanto se fija el presente edicto emplazatorio en lugar público del despacho y copias del mismo se entregan al interesado para su publicación legal, hoy treinta y uno (31) de agosto de mil novecientos setenta y tres (1973).

El Juez,
(fdo) RICARDO VILLARREAL A.
(fdo) LUIS A. BARRIA,
Secretario.
L678165 única publicación.

PUBLICACION

Para cumplir con lo preceptuado en el Artículo 777 del Código de Comercio, se hace saber que Casa C.H., S.A. adquirió desde el 28 de agosto de 1973 todos los activos y pasivos de Casa Chong, S.A. propietaria del establecimiento comercial que ha operado bajo el nombre de Casa Chong S.A.

L67-8189 única publicación.

JAIME DE LEON

Sub-Director General del Registro Público, a solicitud de parte interesada,

CERTIFICA:

1. Que al Folio 3, Asiento 108,492B del Tomo 940 de la Sección de Personas Mercantil del Registro Público se encuentra inscrita la sociedad anónima denominada DAVENPORT CORPORATION.

2. Que al Folio 8, Asiento 111,377B del Tomo 993 de la misma Sección de Personas Mercantil de este Registro Público se encuentra inscrito el Acuerdo de Disolución de dicha sociedad, que en parte dice:

"RESUELVESE que DAVENPORT CORPORATION suspenda de inmediato toda actividad y se disuelva a partir de esta fecha..."

Dicho acuerdo fue protocolizado por la Escritura No. 6650 de 16 de agosto de 1973, de la Notaría Segunda del Circuito de Panamá, y la fecha de su inscripción es 22 de agosto de 1973.

Expedido y firmado en la Ciudad de Panamá, a las diez de la mañana del día 31 de agosto de 1973.

JAIME DE LEON
Sub-Director General del Registro Público

L-83987
(Unica Publicación).

EDICTO EMPLAZATORIO No. 26

El suscrito, Juez Primero del Circuito de Coclé, por medio del presente edicto al público en general,

HACE SABER:

Que en el juicio de sucesión intestada de NICOLASA AGUILAR GUERRERO en favor de ISIDRA JAEN AGUILAR, se ha dictado el auto que en su parte pertinente dice:

"JUZGADO PRIMERO DEL CIRCUITO DE COCLE.- Penonomé, treinta de agosto de mil novecientos setenta y tres.

VISTOS:-

En mérito de las consideraciones antes expresadas, quien suscribe, Juez Primero del Circuito de Coclé, administrando justicia en nombre de la República y por autoridad de la Ley,

DECLARA:

PRIMERO:- Que está abierto en este Juzgado, el juicio de sucesión intestada de la señora NICOLASA AGUILAR GUERRERO, desde el día de su defunción ocurrida el día nueve (9) de marzo de mil novecientos sesenta y nueve, en Antón, Provincia de Coclé;

SEGUNDO:- Que es su heredera sin perjuicio de terceros, su hija ISIDRA JAEN AGUILAR, en su condición de hija de la causante;

Y ORDENA:

PRIMERO:- Que comparezcan a estar a derecho en el presente juicio, todas aquellas personas que consideren tener algún derecho legal en él;

SEGUNDO:- Que se fije y publique el Edicto Emplazatorio de que trata el Artículo 1601 y 1625 del Código Judicial, de conformidad con lo dispuesto en el Decreto de Gabinete No. 113 del 22 de abril de 1969, y para los efectos de la publicación en la prensa y en la Gaceta Oficial, la parte interesada puede retirar las copias que le serán suministradas en secretaría.

Cópiese y notifíquese.- (Fdo)- JORGE HO. CASTILLO.- Juez 1o. del Circuito de Coclé.- (Fdo) Ignacio García G.- Secretario".-

Por tanto, se fija el presente edicto emplazatorio en lugar público de esta secretaría, por el término legal de diez (10) días y copias del mismo pueden ser retiradas en la secretaría por la parte interesada para su debida publicación en un diario de la ciudad de Panamá por tres (3) veces consecutivas y una (1) vez en la Gaceta Oficial; lo que se hace hoy cuatro de septiembre de mil novecientos setenta y tres.-

JORGE HO CASTILLO
Juez 1o. del Circuito de Coclé.-

Ignacio García G.
Secretario

L-678164
(Unica Publicación).

DEPARTAMENTO DE CATASTRO
ALCALDIA DEL DISTRITO DE LA CHORRERA
EDICTO No. 290

EL SUSCRITO ALCALDE DEL DISTRITO DE LA CHORRERA, HACE SABER:

Que el señor (a) SALVADOR GARCIA RODRIGUEZ, panameño, nacionalizado, mayor de edad, soltero, con residencia en Panamá, Santa Ana, Calle 14, casa No. 1220, operador de Caldera, con cédula de Identidad Personal No. 8-250, en su propio nombre o en representación de su persona ha solicitado a este Despacho que se le adjudique a título de plena propiedad, en concepto de venta un lote de terreno municipal urbano, localizado en el lugar denominado El Campesino del barrio Colón, corregimiento de este distrito, donde, distinguida con el número, y cuyos linderos y medidas son las siguientes:

NORTE: Predio de Josefina Raquel Guerrero con 30.00 mts.
SUR: Predio de Luis A. Herrera R. con 30.00 mts.
ESTE: Terreno municipal con 20.00 mts.
Area total del terreno seiscientos metros cuadrados, (600.00 mts2).

Con base a lo que dispone el Artículo 14 del Acuerdo Municipal No. 11 de 6 de marzo de 1969, se fija el presente Edicto en lugar visible del lote de terreno solicitado, por el término de diez (10) días, para que dentro de dicho término puedan oponerse las personas que se encuentren afectadas.

Entréguensele sendas copias del presente Edicto al interesado, para su publicación por solo una vez en un periódico de gran circulación y en la Gaceta Oficial.

La Chorrera, 23 de agosto de mil novecientos setenta y tres.

El Alcalde,
(Fdo) LIC. EDMUNDO BERMUDEZ

El Jefe del Dpto. de Catastro Municipal,

(Fdo) EDITH DE LA C. DE RODRIGUEZ

EDITH DE LA C. DE RODRIGUEZ
Jefe del Dpto. de Catastro Mpal.-

L-578207,
(Unica Publicación).

EDICTO No. 143

El Suscrito Funcionario Sustanciador de la Comisión de Reforma Agraria, en la Provincia de Veraguas; al público,

HACE SABER:

Que el señor SEVERO MORALES, vecino del Corregimiento de El Prado, Distrito de Las Palmas, portador de la Cédula de Identidad Personal No. 9-111-1846, ha solicitado a la Comisión de Reforma Agraria mediante Solicitud No. 9-0928, la Adjudicación a Título Oneroso, de una parcela de tierra estatal adjudicable, de una superficie de 13 - 5384.38 hectáreas, ubicado en Alto Pajoso; Corregimiento de El Prado, del Distrito de Las Palmas de esta provincia, cuyos linderos son:

NORTE: Camino que conduce de Quebrada El Prado a Cañazillas y terreno de Arnulfo Guerra Hernández.
SUR: Tierras Nacionales y Quebrada El Jungo
ESTE: Tierras Nacionales
OESTE: Tierras Nacionales

Para los efectos legales se fija el presente Edicto en lugar visible de este Despacho, en el de la Alcaldía del Distrito de o en el de la Corregiduría de El Prado y copias del mismo se entregarán al interesado para que las haga publicar en los órganos de publicidad correspondiente, tal como lo ordena el Art. 108 del Código Agrario. Este Edicto tendrá una vigencia de Quince (15) días a partir de la última publicación.

Dado en Santiago a los dieciocho días del mes de diciembre de 1967.

Marcelo A. Pérez,
Funcionario Sustanciador

Evelia M. de Chanis
por Gilberto E. Vissuetti R.,
Secretario Ad-Hoc

L58960
(Unica Publicación)

EDICTO EMPLAZATORIO No. 53

EL SUSCRITO JUEZ TERCERO DEL CIRCUITO DE PANAMA, POR MEDIO DEL PRESENTE, AL PUBLICO,

HACE SABER:

Que en el Juicio de Sucesión Intestada del señor Charlton Verley Brown, propuesta por la señora Seneta Joseph viuda de Verley, en su condición de cónyuge supérstite y con la respectiva audiencia del representante del Ministerio Público, en este tribunal se ha dictado la siguiente resolución:

"JUZGADO TERCERO DEL CIRCUITO.-Panamá, cinco de junio de mil novecientos setenta y dos.

VISTOS:- . . . .

Por tanto, el que suscribe, Juez Tercero del Circuito de Panamá, administrando justicia en nombre de la República y por autoridad de la Ley, Declara que está abierto el juicio de Sucesión Intestada del Señor Charlton Verley Brown, desde el día veintiocho de noviembre de mil novecientos setenta y uno fecha en que ocurrió su defunción; y que es su heredera sin perjuicio de terceros, la señora Seneta Joseph viuda de Verley, en su condición de cónyuge supérstite y Ordena que comparezcan a estar a derecho en el juicio todas las personas que tenga algún interés en el mismo y que se fije y publique el edicto emplazatorio de que trata el artículo 1601 del C.J.

Cópiese y notifíquese,
(Fdo). Juan S. Alvarado S.
(Fdo.) Guillermo Morán A.-Srio."

Por tanto se fija el presente edicto emplazatorio en lugar visible de la secretaría y copias del mismo se ponen a disposición de parte interesada, para que contados diez (10) días a partir de la última publicación de este edicto en un periódico de la localidad, comparezcan a estar a derecho en el Juicio, todas las personas que tengan algún interés en el mismo.

Panamá, 5 de junio de 1972

El Juez,
(Fdo). Juan S. Alvarado S.
(Fdo). Guillermo Morán A.- El Secretario

L87816
(Unica publicación)

EDICTO EMPLAZATORIO

El Juez Segundo del Circuito de Chiriquí, por medio de es- edicto, al público.-

HACE SABER:

Que en la sucesión intestada de BERNABE QUIROS SAMUDIO, se ha dictado una resolución, cuya parte pertinente dice así:

"Juzgado Segundo del Circuito de Chiriquí.- Auto No. 104 David, veintisiete (27) de agosto de mil novecientos setenta y tres -1973-.

- -

Por tanto, el Juez Segundo del Circuito de Chiriquí, administrando Justicia en nombre de la República y por autoridad de la Ley. DECLARA:-

PRIMERO:- Que está abierta la sucesión intestada de - BERNABE QUIROS SAMUDIO, desde el día dos (2) de noviembre de mil novecientos sesenta y ocho (1968), fecha de su defunción; y

SEGUNDO:- Que es heredero sin perjuicio de terceros - MIGUEL BALBINO QUIROS ó BALDINO QUIROS, en su condición de hermano del causante.-

Se ordena comparecer a estar a derecho en el juicio a todas las personas que tengan algún interés en él, lo mismo que se fije y publique el edicto a que se refiere el artículo 1601 del Código Judicial.-

Cópiese y notifíquese:- (fdo) Julio A. Candanedo.- Juez Segundo del Circuito de Chiriquí.- (fdo) José de los S. Vega.- Secretario.-

Por tanto, se fija el presente edicto en el lugar de costumbre de la Secretaría del Tribunal, hoy veintisiete (27) de agosto de mil novecientos setenta y tres (1973), por el término de diez (10) días.-

DAVID, 27 de agosto de 1973.-

El Juez,
(fdo) J. Candanedo.-

(fo) J. Santos Vega.-
El Secretario.-

- -678241
(Unica Publicación)

Editora Renovación, S.A.