

ración genético-funcional de moruecos, que se denominará en abreviatura ESQUEMA 2, cuya organización y control se llevará a cabo por los Centros Nacionales de Selección y Reproducción, dependientes de esta Dirección General.

7.3. La participación de moruecos en dicha valoración es de carácter voluntario, siendo condición obligatoria que los sementales a probar sean propuestos por la Comisión de Admisión y Calificación del Libro Genealógico de la raza, y respondan a los siguientes requisitos:

Ser hijos de madre que por sus ascendientes, por los controles de su rendimiento y por los resultados de su calificación morfológica haya sido probada el año anterior como oveja para madre de semental.

Tener una edad comprendida entre diez y dieciocho meses en el momento de ingreso para la prueba de valoración.

Proceder de explotación sometida a vigilancia y control sanitario oficial.

7.4. Cada morueco se apareará con un grupo de hembras de reproducción constituido por 30 ovejas elegidas por el Centro Nacional con criterio de homogeneidad, teniendo en cuenta edad, peso y conformación morfológica, manteniéndose el período de apareamiento bajo control durante cuarenta y cinco días, y una vez finalizado se devolverá el morueco a su explotación de origen.

7.5. Las crías que se obtengan del apareamiento de cada morueco sometido a valoración genético-funcional serán objeto de los siguientes controles:

Control de crecimiento, mediante pesada individual de la totalidad de las crías nacidas, que se practicará al nacimiento y a los veintiuno, sesenta, setenta y cinco, cien y ciento cincuenta días de edad.

Control del consumo de pienso, que se verificará tras el destete, a los sesenta días de edad de las crías. Se practicará en régimen de grupos.

Control de la canal, que recaerá sobre un 25 por 100 aproximadamente de las crías de cada morueco en valoración, y comprenderá las siguientes determinaciones: Rendimiento en canal; rendimiento comercial; valor muscular; grado de engrasamiento; línea F; valor del hueso.

7.6. En base al control de la aptitud para la reproducción de los moruecos sujetos a cada serie de valoración, y del resultado de los controles de sus crías, serán clasificados como sigue: Excelente, favorable y no estimado. El título de Reproductor Mejorante Probado se otorgará a los clasificados como excelente, y se anotará en las cartas genealógicas la condición de favorable a los que logren dicha clasificación.

7.7. La realización del esquema de valorización genético funcional de moruecos, ESQUEMA 2, se ajustará a las normas establecidas por esta Dirección General.

## MINISTERIO DEL AIRE

**21120** ORDEN de 19 de octubre de 1976 por la que se actualiza el Reglamento de Circulación Aérea.

El Reglamento de Circulación Aérea fue aprobado por Decreto número 3063/1965. El artículo segundo de este Decreto faculta al Ministerio del Aire para introducir en el Reglamento las modificaciones que aconseje la evolución técnica de la materia regulada.

El citado Reglamento fue modificado por Orden ministerial número 3157/1971, de 18 de octubre («B. O. A.» 149/1971 y «Boletín Oficial del Estado» números 292, 293, 294, 295 y 296, de fechas 7, 8, 9, 10 y 11 de diciembre de 1971) y actualizado por Orden ministerial número 915/1976, de 26 de marzo («B. O. A.» número 43, de 8 de abril de 1976 y «Boletín Oficial del Estado» número 80, de 2 de abril de 1976. Difusión 6.942).

Desde su actualización, la Organización de Aviación Civil Internacional (O. A. C. I.), a la que pertenece España, ha modificado sustancialmente algunos de sus artículos, modificaciones que se consideran necesarias introducir en la reglamentación española en lo que a circulación aérea se refiere.

En su virtud, dispongo.

Artículo único.—A partir de la fecha de la publicación de la presente Orden, entra en vigor el texto modificado de los artículos del Reglamento de Circulación Aérea que en anexo se relacionan.

Madrid, 19 de octubre de 1976.

FRANCO IRIBARNEGARAY

### ANEXO QUE SE CITA

#### Modificaciones al articulado del Reglamento de Circulación Aérea

**Aeródromo:** Área definida de tierra o de agua (que incluye, si las hubiere, sus edificaciones, instalaciones y equipos) destinada total o parcialmente a la llegada, salida y movimiento en superficie de aeronaves.

**Aeronotificación:** Informe de una aeronave en vuelo, preparado de conformidad con los requisitos de información de posición y de información operacional y/o meteorológica.

**Alcance visual en la pista:** Distancia hasta la cual el piloto de una aeronave que se encuentra sobre el eje de una pista puede ver las señales de superficie de la pista o las luces que la delimitan o que identifican su eje.

(Incluir a continuación las notas 1 y 2 que ya figuran en el Reglamento.)

**Área de aterrizaje:** La parte de un área de movimiento que está destinada al aterrizaje o despegue de las aeronaves.

**Área de maniobras:** Aquella parte del aeródromo que debe usarse para el despegue y el aterrizaje de aeronaves y para el movimiento en superficie de éstas relacionado con los despegues y aterrizajes, excluyendo las plataformas.

**Área de movimiento:** La parte del aeródromo que ha de utilizarse para el despegue y el aterrizaje de las aeronaves y para el movimiento en superficie de las mismas.

**Centro coordinador de salvamento:** Dependencia encargada de promover la buena organización del Servicio de Búsqueda y Salvamento y de coordinar la ejecución de las operaciones de búsqueda y salvamento dentro de una región de búsqueda y salvamento.

**Información meteorológica:** Informes meteorológicos, análisis, pronósticos y cualesquier otras declaraciones relativas a condiciones meteorológicas existentes o previstas.

**Información SIGMET:** Información expedida por una oficina de vigilancia meteorológica, relativa a la existencia real o prevista de fenómenos meteorológicos en ruta especificados, que puedan afectar a la seguridad de las operaciones de aeronaves.

**Nieve (en tierra):**

a) Nieve seca. Nieve que, si está suelta, se desprende al soplar o, si se compacta a mano, se disgrega inmediatamente al soltarla. Densidad relativa: hasta 0,35 exclusive.

b) Nieve mojada. Nieve que, si se compacta a mano, se adhiere y muestra tendencia a formar bolas o se hace realmente una bola de nieve. Densidad relativa: de 0,35 a 0,5 exclusive.

c) Nieve compactada. Nieve que se ha comprimido hasta formar una masa sólida que no admite más compresión y que mantiene su cohesión o se rompe a pedazos si se levanta. Densidad relativa: 0,5 ó más.

d) Nieve fundida. Nieve saturada de agua que, cuando se le da un golpe contra el suelo con la suela del zapato, se proyecta en forma de salpicaduras. Densidad relativa: de 0,5 a 0,8.

Las mezclas de hielo, de nieve y/o de agua estancada pueden, especialmente cuando hay precipitación de lluvia, de cellosa o de nieve, tener densidades relativas superiores a 0,8. Estas mezclas, por su gran contenido de agua o de hielo, tienen un aspecto transparente y no translúcido, lo cual, cuando la mezcla tiene una densidad relativa bastante alta, las distingue fácilmente de la nieve fundente.

**Observación de aeronave:** La evaluación de uno o más elementos meteorológicos, efectuada desde una aeronave en vuelo.

**Oficina meteorológica:** Oficina designada para suministrar servicio meteorológico para la navegación aérea internacional.

**Pista:** Área rectangular definida en un aeródromo terrestre preparada para el aterrizaje y el despegue de las aeronaves.

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

**Pronóstico:** Declaración de las condiciones meteorológicas previstas para una hora o período especificados y respecto a una cierta área o porción del espacio aéreo.

**Servicio automático de información terminal:** El suministro de información regular, actualizada a las aeronaves que llegan y a las que salen, mediante radiodifusiones continuas y repetitivas durante todo el día o durante una parte determinada del mismo.

2.1.5. Hora.

2.1.5.1. Se utilizará la hora media de Greenwich (GMT), que deberá expresarse en horas y minutos del día de veinticuatro horas, que comienza a medianoche.

2.1.5.2. Se verificará la hora antes de la iniciación de un vuelo controlado y en cualquier otro momento del vuelo que sea necesario.

Esta verificación se efectúa normalmente con una dependencia del servicio de tránsito aéreo, salvo que el explotador o la autoridad ATS competente haya convenido otra cosa.

Cambiar la antigua numeración, desde el 2.1.5 hasta el 2.1.5.5.3.4 por el 2.1.6 hasta el 2.1.6.5.3.4, sucesivamente.

#### 2.1.7. Interferencia ilícita.

*En el apéndice C, señales:*

En la página C-2, figura 1, suprimir el tetraedro.

3.1.13. La hora en los servicios de tránsito aéreo.

3.1.13.1. Las dependencias de servicios de tránsito aéreo emplearán la hora media de Greenwich (GMT) y la expresarán en horas y minutos del día de veinticuatro horas, que comienza a medianoche.

3.1.13.2. Las dependencias de servicios de tránsito aéreo estarán dotadas de relojes que indiquen horas, minutos y segundos, claramente visibles desde cada puesto de trabajo de la dependencia.

3.1.13.3. Los relojes de las dependencias de servicios de tránsito aéreo y otros dispositivos para registrar la hora serán verificados según sea necesario, a fin de que den la hora exacta dentro de más o menos treinta segundos de la GMT en todo momento.

3.1.13.4. La hora exacta deberá obtenerse de una estación homologadora, o si no fuese posible, de otra dependencia que haya obtenido la hora exacta de dicha estación.

3.1.13.5. Las torres de control de aeródromo suministrarán la hora exacta al piloto, antes de que la aeronave inicie su rodaje para el despegue, a menos que se haya dispuesto lo necesario para que el piloto la obtenga de otra fuente. Además, las dependencias de servicios de tránsito aéreo suministrarán la hora exacta a las aeronaves, a petición de éstas. Las señales horarias se referirán al medio minuto más próximo.

3.2.5.1. Una «T» de aterrizaje, horizontal, de color blanco o anaranjado (figura 7) indica la dirección que ha de seguir la aeronave para aterrizar y despegar, lo que hará en una dirección paralela al brazo largo de la «T» y hacia su travesaño. Cuando se utiliza la noche, la «T» de aterrizaje está iluminada o bordeada de luces de color blanco.

En la página C-5, modificar el 3.2.5.2 y el 3.2.6, donde dice figura 9 y figura 10, debe decir figura 8 y figura 9, respectivamente.

En la página C-6 modificar el 3.2.7 y 3.2.8, donde dice figura 11 y figura 12, debe decir figura 10 y figura 11, respectivamente.

3.5.2.1.1.2. Las instalaciones de telecomunicaciones necesarias de acuerdo con 3.5.2.1.1.c) deberían complementarse, cuando sea necesario, con otros tipos de comunicaciones visuales o auditivas, por ejemplo, la televisión en circuito cerrado.

3.5.2.1.2.1. Las comunicaciones requeridas en 3.5.2.1.2 comprenderán las comunicaciones orales directas dispuestas para poder llevar a cabo comunicación «en conferencia»; la velocidad a que estas comunicaciones puedan establecerse debiera ser tal que normalmente sea posible establecer contacto con cualquiera de los puntos citados en quince segundos, aproximadamente.

Todas las comunicaciones requeridas en 3.5.2.1.2, debieran proporcionarse con registro automático.

3.5.2.1.2.2. Las instalaciones de telecomunicaciones necesarias de acuerdo con 3.5.2.1.2.b) deberían complementarse, cuando sea necesario, con otros tipos de comunicaciones visuales o auditivas, por ejemplo, la televisión en circuito cerrado.

Suprimir los párrafos 4.1.2.1, 4.1.2.1.1 y 4.1.2.1.2.

4.1.2.8.3.6. El reglaje de altímetro comunicado a las aeronaves se redondeará al milibar entero inferior más próximo.

4.1.2.8.1. Cuando una aeronave en ruta tenga que notificar información relativa a las operaciones y/o información meteorológica ordinaria en puntos u horas en que se requieren informes de posición, de conformidad con lo dispuesto en 4.1.2.7.1.1. y 4.1.2.7.1.2 el informe de posición se dará en forma de aeronotificación. Las observaciones especiales de aeronave se notificarán como aeronotificaciones especiales, tan pronto como sea posible después de haberse hecho.

4.1.2.8.2.2. La sección 1 de la aeronotificación es obligatoria, si bien puede omitirse el elemento 5) de la misma cuando así se prescriba a base de acuerdos regionales de navegación aérea. La sección 2 de la aeronotificación, o parte de la misma, se transmitirá únicamente cuando así lo requiera el explotador o su representante designado, o cuando el Comandante de la aeronave lo juzgue necesario. La sección 3 de la aeronotificación, o parte de la misma, se transmitirá de conformidad con los procedimientos meteorológicos de la OACI.

4.1.2.8.3.1. Las aeronotificaciones que contengan una sección 3 se anotarán en el modelo del formulario AIREP. La tripulación de vuelo usará formularios basados en el modelo AIREP, que se reproduce en el apéndice L. Se seguirán las instrucciones detalladas que aparezcan en el reverso del formulario AIREP contenido en el apéndice L, para llenar las varias partes del formulario.

4.1.2.8.4.1. La tripulación de vuelo usará el formato de mensaje y las abreviaturas o fraseología indicadas en el anverso del modelo de formulario AIREP que figura en el apéndice L cuando transmita las aeronotificaciones, y también los usará el personal de los servicios de tránsito aéreo cuando retransmita tales informes.

El creciente uso de aeronotificaciones en sistemas automáticos hace que sea esencial que los elementos de tales informes se transmitan en el orden prescrito.

4.1.2.8.5. Observaciones de aeronave durante el ascenso inicial o la aproximación.

4.1.2.8.5.1. Las observaciones de aeronaves efectuadas durante las fases de ascenso inicial y de aproximación se notificarán tan pronto como sea posible.

4.2.3.1.1.1. La diversidad de circunstancias en que ocurre cada caso de emergencia impide el establecimiento de procedimientos detallados y exactos que se han de seguir. Los procedimientos aquí descritos pueden servir de guía general al personal de los servicios de tránsito aéreo. Las dependencias de tránsito aéreo mantendrán la máxima coordinación, y se deja a juicio del personal la forma mejor en que han de atenderse los casos de emergencias.

Para indicar que se encuentra en estado de emergencia, una aeronave equipada con un respondedor SSR podría hacer funcionar el equipo de la forma siguiente:

a) En el modo A, clave 7700; o

b) En el modo A, clave 7500, para indicar en forma específica que está siendo objeto de interferencia ilícita.

4.2.3.1.3.2. Siempre que se sospeche que una aeronave está siendo objeto de un acto de interferencia ilícita y no se disponga de visualización automática distintiva de las claves 7500 y 7700, modo A del SSR, el controlador radar intentará verificar sus sospechas seleccionando sucesivamente en el descifrador del SSR las claves 7500 y 7700, modo A.

Una aeronave equipada con respondedor SSR lo hará funcionar en el modo A, clave 7500, para indicar específicamente que es objeto de interferencia ilícita. La aeronave puede hacer funcionar el respondedor en el modo A, clave 7700 para indicar que está amenazada por un grave e inminente peligro y que necesita ayuda inmediata.

4.2.3.1.3.3. Modificar el apartado c), que debe quedar en la forma siguiente:

c) Informarán y continuarán manteniendo informadas a las demás dependencias ATS a las que puede afectar el progreso del vuelo.

En el libro cuarto, título cuarto, en la página IV-45, en las figuras V-1 y V-2, suprimir el tetraedro que está en las dos figuras.

4.3.1.3.9.3. Al comienzo de la aproximación final se transmitirá a las aeronaves la información siguiente:

a) Cambios significativos en la dirección y velocidad del viento medio en la superficie:

Los cambios significativos se especifican en el apéndice R. Sin embargo, si el controlador posee información del viento en forma de componentes, los cambios significativos son:

Valor medio de la componente frontal .....	10 nudos
Valor medio de la componente de cola .....	2 nudos
Valor medio de la componente transversal .....	5 nudos

b) La información más reciente, caso de haberla, sobre la cortante vertical del viento y/o la turbulencia en el área de aproximación final.

c) La visibilidad existente, representativa de la dirección y sentido de la aproximación y el aterrizaje o, cuando se facilite el valor o valores actuales del alcance visual en la pista y, si es factible, la tendencia, complementada por el valor o valores del alcance visual oblicuo, si se proporciona.

4.4.1.4.1.2. Antes del despegue se notificará a las aeronaves:

a) Todo cambio significativo en la dirección y velocidad del viento, la temperatura del aire ambiente y el valor o valores de la visibilidad o del RVR de conformidad con 4.4.1.4.1.1.

b) Las condiciones meteorológicas significativas en el área de despegue y de subida inicial, a menos que se sepa que la información ya ha sido recibida por la aeronave.

El concepto de condiciones significativas incluye la existencia o el pronóstico de: cumulonimbus o tormenta; turbulencia moderada o fuerte; componente vertical del viento; granizo; engelamiento moderado o fuerte; lluvia helada; ondas orográficas marcadas; tempestad de arena; tempestad de polvo; ventisca alta, y tormenta o tromba marina en el área de despegue y subida.

4.4.1.4.2.2. La información esencial sobre las condiciones del aeródromo incluirá información referente a lo siguiente:

- a) Obras de construcción o de mantenimiento en el área de maniobras o inmediatamente adyacente a la misma;
- b) Partes irregulares o deterioradas de la superficie de las pistas o calles de rodaje, estén señaladas o no;
- c) Nieve o hielo sobre una pista o calle de rodaje, incluyendo sus efectos en la eficacia del frenado;
- d) Agua en una pista, incluyendo su efecto sobre la eficacia del frenado;
- e) Bancos de nieve o nieve acumulada adyacentes a una pista o calle de rodaje;
- f) Otros peligros temporales, incluyendo aeronaves estacionadas y aves en el suelo o en el aire;
- g) La avería o el funcionamiento irregular de una parte o de todo el sistema de iluminación del aeródromo;
- h) Cualquier otra información pertinente.

Véase figura V-3.

En el libro cuarto, título cuarto, en la página IV-51, suprimir los tetraedros de la figura V-3 y modificar la frase que dice «Una o la otra para indicar la «dirección de aterrizaje» en el sentido de que debe decir «indica la dirección de aterrizaje».

En el libro cuarto, título cuarto, en la página IV-53, suprimir los tetraedros de la figura V-4 y añadir detrás del título «véase párrafo 4.4.2.1.2».

En el libro cuarto, título cuarto, en la página IV-55, suprimir el tetraedro de la figura V-5.

4.5.1.3.4. Transmisión de información a las aeronaves supersónicas.

4.5.1.3.4.1. La información que se indica a continuación estará disponible en los correspondientes centros de control de área o centros de información de vuelo para los aeródromos determinados por acuerdos regionales de navegación aérea, y se transmitirán a petición a las aeronaves supersónicas antes de comenzar la deceleración/descenso desde el vuelo de crucero supersónico.

a) Los informes y pronósticos meteorológicos actuales, excepto que si se encuentran dificultades de comunicaciones debido a las malas condiciones de la propagación, los elementos transmitidos pueden limitarse a lo siguiente:

- i) Dirección y velocidad del viento medio en la superficie (inclusive las ráfagas);
- ii) Visibilidad o alcance visual de la pista;
- iii) Nebulosidad y altura de la base de las nubes;
- iv) Otra información significativa; ver párrafo 4.7.1.3.3.2.3.8.
- v) Si fuera apropiado, la información con respecto a los cambios previstos.

b) La información operacionalmente importante sobre el estado de las instalaciones relacionadas con la pista en uso, incluso la categoría de aproximación de precisión cuando no esté disponible la categoría de aproximación más baja declarada para la pista.

c) La suficiente información sobre las condiciones de la superficie de las pistas para permitir la evaluación de la eficacia del frenado.

4.7.1.3.3.2.2.1. Cuando la visibilidad sea de 10 kilómetros o más, y no exista ninguna nubosidad por debajo de 1.500 metros (5.000 pies) o por debajo de la mayor altitud mínima de sector de ambos valores el mayor, ni exista ningún cumulonimbus, ninguna precipitación, tormenta, niebla baja ni ventisca baja, los elementos que se indican en 4.7.1.3.3.2.2.b), c) y d) se sustituirá por el término «CAVOK».

4.7.1.3.3.2.3.1. Dirección y velocidad del viento medio en la superficie y sus variaciones significativas.

La dirección se dará en grados respecto al norte magnético y la velocidad en nudos. Se dará la variación direccional cuando la variación total sea de 60 grados o más, con velocidades medias superiores a cinco nudos; ello se expresará como las dos direcciones extremas entre las cuales varía el viento. Las variaciones de velocidad sólo se notificarán cuando la variación respecto a la velocidad media exceda de 10 nudos; se expresará como los valores máximo y mínimo experimentales. En los informes para las aeronaves que salen, los vientos en la superficie de cinco nudos o menos deberían incluir los sectores de direcciones del viento siempre que sea posible.

4.7.1.3.3.2.3.2. Visibilidad, incluyendo variaciones direccionales significativas.

Cuando la visibilidad sea de cinco kilómetros o menos, se dará en metros por incrementos de 100 metros. Cuando sea superior a cinco kilómetros pero inferior a 10 kilómetros se dará en kilómetros y cuando sea 10 kilómetros o más solamente se dará el valor de 10 kilómetros, excepto cuando se presenten las condiciones para el uso de CAVOK. Cuando existan variaciones direccionales significativas de la visibilidad, se darán valores adicionales con indicaciones de la dirección de observación y se prestará especial atención, en el caso de las aeronaves que salen, a los valores de visibilidad en la dirección del despegue y, con respecto a las aeronaves que llegan, a los valores en el área de aproximación y aterrizaje.

4.7.1.3.3.2.3.3. Alcance visual en la pista.

4.7.1.3.3.2.3.3.1. Los valores del alcance visual en la pista de hasta 800 metros se darán en incrementos de 25 a 60 metros, de conformidad con las observaciones disponibles, y los valores superiores a 800 metros se darán en incrementos de 100 metros. Los valores del alcance visual en la pista que no se ajusten a la escala de notificación utilizada se redondearán al escalón inferior inmediato de la escala de notificación. Cuando el alcance visual en la pista sea superior al valor máximo que pueda determinarse con el sistema en uso, debería notificarse empleando la forma «RVR superior a uno siete cero metros»; el empleo de esta forma de notificación debería limitarse a los casos en los cuales el alcance visual en la pista sea superior a un valor entre 1.500 y 2.000 metros. Cuando el alcance visual en la pista sea inferior al mínimo que pueda medirse con el sistema utilizado puede notificarse en dicha forma, por ejemplo, «RVR inferior a uno cinco cero metros».

4.7.1.3.3.2.3.3.2. Si el alcance visual en la pista se observa desde un punto situado a lo largo de la pista, a unos 300 metros del umbral, debería incluirse sin ninguna indicación de emplazamiento. Si el alcance visual de la pista se observa desde más de un punto a lo largo de la pista, debe darse primero el valor representativo de la zona de toma de contacto, seguido de todos los valores correspondientes a puntos sucesivos siempre que uno de dichos valores sea inferior al valor correspondiente a la zona de toma de contacto y menor que 800 metros. Los puntos respectivos se identificarán de acuerdo con el método de notificación de las posiciones contenido en la Publicación de Información Aeronáutica, por ejemplo, «RVR pista uno seis punto alfa seis cero cero metros punto bravo cinco cero cero metros punto charlie cuatro cero cero metros». Cuando haya más de una pista en servicio deberían darse los valores disponibles del alcance visual en la pista para cada una de ellas, e indicarse las pistas a que se refieren esos valores, por ejemplo, «pista dos seis RVR cinco cero cero metros pista dos cero RVR siete cero cero metros». Si se utiliza más de una pista pero sólo se dispone del alcance visual en la pista para una de ellas, esta información debería indicarse en la forma «pista dos cero RVR cinco cero cero metros».

4.7.1.3.3.2.3.4. Condiciones meteorológicas presentes.

Las condiciones meteorológicas presentes se darán referidas a llovizna (fuerte, engelante), remolinos de polvo, calma de polvo, tempestad de polvo/tempestad de arena (polvo o arena levantados por el viento, tempestad fuerte), niebla (bancos de niebla aislados, niebla engelante, niebla baja), tromba (torнадо o tromba marina), granizo (fuerte, menudo), neblina, lluvia (fuerte, engelante, lluvia y nieve), chubascos (fuertes de nieve, de lluvias y nieve), humo, nieve (ventisca alta, ventisca baja, nieve fuerte, hielo granulado, cinarra), turbonada, tormenta (fuerte, con granizo, con tempestad de polvo o de arena).

En el apéndice G, fraseología:

3.1.3. Cambios de nivel, notificaciones y velocidades.

a) Suba (o descenda); seguido, si es necesario, de:

- i) Cuidando propia separación y VMC;
- ii) Desde (nivel) A (nivel);
- iii) A (nivel);
- iv) A nivel supersónico (o subsónico);
- v) Cuidando propia separación y VMC por encima de (o por debajo de o hasta el) (nivel);
- vi) Hasta alcanzar (nivel) en (o a las) (hora o lugar);
- vii) Infórmese el comienzo de la aceleración (o deceleración);
- viii) Avise al dejar (o al alcanzar, o al pasar por) (nivel);
- ix) A (número) metros por segundo (o pies por minuto);

b) Subida escalonada (identificación de aeronave) por encima (o por debajo) de usted;

c) Solicite cambio de nivel de (nombre de la dependencia) a (horas o lugar).

*En el apéndice G, fraseología:*

## 3.2.5. Especificación de niveles de crucero.

- a) Cruce (punto) a (o no cruce por encima de, o a o por debajo de (nivel)) seguido, si es necesario, por: Cuidando propia separación y VMC.  
 b) Vuele a (nivel).  
 c) No vuele por encima de (o a o por debajo de) (nivel).  
 d) Vuele en subida de crucero entre (niveles) (o por encima del) (nivel).

*En el apéndice G, fraseología:*

## 3.2.10. Absorción en ruta del retraso en la terminal.

Descienda a (tiempo o posición) hasta (nivel) para un retraso en ruta de (número) minutos.

## 3.2.11. Instrucciones sobre separación:

- a) Disponga su vuelo para llegar a (lugar) a las (hora).  
 b) Mantenga (por lo menos) (número) minutos (o millas marinas de separación con (identificación de aeronave)).  
 c) Demore para llegar sobre (lugar) a las (hora).

Apéndice L: 2. Instrucciones para la anotación y notificación.

## 1. Anotación de aeronotificaciones ordinarias.

1.1. La sección 1 es obligatoria, aunque puede omitirse el concepto 5 de la misma cuando lo prescriban los Procedimientos Suplementarios Regionales; la sección 2 se añadirá, en su totalidad o en parte, sólo cuando así lo solicite el explotador o su representante designado, o cuando el Comandante de la aeronave lo estime necesario; la sección 3 se añadirá en su totalidad o en parte, de conformidad con el anexo 3 y los Procedimientos Suplementarios Regionales, parte 3-meteorología.

## 4. Uso de abreviaturas.

4.1. Las abreviaturas especificadas más adelante e indicadas en la primera columna del anverso del formulario AIREP serán utilizadas por la tripulación de vuelo durante el vuelo cuando anoten un informe, y por el personal de tierra cuando reciba un informe y lo retransmita utilizando medios de comunicación distintos de los orales.

En la página L-4.

Designador de tipo de mensaje.—Anótese «ARP» en el caso de una aeronotificación ordinaria, solamente cuando se transmite la sección 3 ó «ARS» en el caso de una aeronotificación especial.

En la página L-4.

Sección 1.

En la página L-5.

Sección 2.

En la página L-5.

Sección 3.

En el apéndice A en las distintas hojas del Plan de Vuelo, en la casilla 19, se sustituye la palabra fuel por combustible; asimismo se suprime al final de dicha casilla las frecuencias de 500 y 8384.

## Apéndice R:

Observaciones especiales, informes especiales e informes especiales seleccionados.

1. La autoridad meteorológica, en consulta con la autoridad ATS competente, los explotadores y demás interesados, establecerá una lista de los criterios respecto a las observaciones especiales. La lista incluirá los valores:

- a) Que más se aproximen a las mínimas de operaciones de los explotadores que usen el aeródromo;  
 b) Que satisfagan otras necesidades locales de las dependencias de los servicios de tránsito aéreo y de los explotadores;

c) Que constituyan criterios relativos a los informes especiales seleccionados.

2. Los informes de observaciones especiales se prepararán para uso en el aeródromo de origen; se expedirán como informes especiales a las dependencias locales de los servicios de tránsito aéreo, tan pronto como ocurran las condiciones especificadas. Sin embargo, por acuerdo entre la autoridad meteorológica y la autoridad ATS competente, no hay necesidad de expedirlos con respecto a:

a) Cualquier elemento para el cual haya, en la dependencia local de los servicios de tránsito aéreo, un indicador correspondiente al que exista en la estación meteorológica, y cuando estén en vigor acuerdos que permitan utilizar este indicador para hacer observaciones que satisfagan las necesidades en materia de informes para el aterrizaje y el despegue;

b) El alcance visual en la pista, cuando un observador del aeródromo notifique a los servicios locales de tránsito aéreo todos los cambios correspondientes a un incremento o más de la escala de notificación en uso.

Los informes especiales se pondrán también a disposición de los explotadores y de los demás usuarios en el aeródromo.

3. Los informes de las observaciones especiales que indiquen cambios de acuerdo con los criterios siguientes, se deberían preparar como informes especiales:

a) Cuando la dirección media del viento en la superficie haya cambiado en 30 grados o más respecto a la indicada en el último informe, siendo de 20 nudos o más la velocidad media antes y/o después del cambio;

b) Cuando la velocidad media del viento en la superficie haya cambiado en 10 nudos o más con respecto a la indicada en el último informe, siendo de 30 nudos o más la velocidad media y/o después del cambio;

c) Cuando la variación respecto a la velocidad media del viento en la superficie (ráfagas) haya aumentado en 10 nudos o más con respecto a la indicada en el último informe, siendo de 15 nudos o más la velocidad media antes y/o después del cambio;

d) Cuando la visibilidad cambie a, o sobrepase:

1) 800 ó 1.500 metros, salvo que tales informes no se requieran cuando se indica el alcance visual en la pista;

2) Ya sea 5.000 u 8.000 metros, cuando haya una cantidad considerable de vuelos que operen por las reglas de vuelo visual; el valor de 5.000 u 8.000 metros debería seleccionarse de conformidad con los criterios de visibilidad mínima que estén en vigor en el Estado de que se trate;

e) Cuando el alcance visual en la pista cambie a, o sobrepase 200, 400 u 800 metros;

f) Cuando empiece, termine o cambie de intensidad una tormenta, granizo, nieve y lluvia mezcladas, lluvia engelante, ventisca, tempestad de polvo o de arena, turbonada, tromba (tornado o tromba marina);

g) Cuando la altura de la base de las nubes que cubren más de la mitad del cielo cambie a, o sobrepase 60, 150 ó 300 metros (200, 500 ó 1.000 pies).

4. Cuando el empeoramiento de un elemento meteorológico vaya acompañado del mejoramiento de otro elemento deberá expedirse un solo informe especial seleccionado; éste se considerará entonces como un informe de empeoramiento.

5. Se debería emitir y difundir un informe especial seleccionado, relativo al empeoramiento de las condiciones, inmediatamente después de la observación. Los informes especiales seleccionados relativos a un mejoramiento de las condiciones meteorológicas deberían divulgarse únicamente si dicho mejoramiento ha persistido diez minutos. Si fuese necesario, debería enmendarse antes de su difusión, para indicar las condiciones prevalecientes al terminar ese período de diez minutos. Los informes especiales seleccionados relativos a un empeoramiento de uno de los elementos meteorológicos y a un mejoramiento de otro de los elementos deberían difundirse inmediatamente después de la observación.

6. Los informes especiales seleccionados deberían difundirse fuera del aeródromo de origen, de conformidad con el acuerdo regional de navegación aérea.