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 la cual se aprueba 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

C O N S I D E R A N D O :

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 enunciada en el considerando anterior se extiende a las aeronaves que se desarrollan en espacios aéreos extraterritoriales dados por convenios internacionales no obstante que dichos espacios se encuentran bajo la jurisdicción de los Servicios de Tránsito Aéreo de la República de Panamá.

Que el Capítulo XI del Decreto-Ley No. 17 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.

R E S U E L V E :

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 encomendada por el Director General de Aeronáutica Civil, a los efectos de la posterior puesta en vigor de este Reglamento.

R A C

(REGLAMENTO DEL AIRE)

C O N T E N I D O

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	No	ENMENDADO POR	FECHA
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 (PAN) 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-ACC) y Operación de Aeronaves, Documento 8168-OPS/611 (PANS-OPS) y con los Procedimientos Suplementarios Regionales aplicables en las regiones SAM/SAR, 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 una de ellas se ha incluido una referencia apropiada a cada de antecedentes, así resulta, por ejemplo:

1) Cuando la referencia indique "Anexo2", 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 "Nacional", 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 tienen las operaciones en el ámbito nacional.

1.3 Las diferencias entre los reglamentos locales y procedimientos nacionales e internacionales se muestran en RAC 0-5 al 0-10.

1.4 Las notas internacionales en el articulado de este Reglamento proporcionan datos o referencias acerca de las Reglas y/o Procedimientos de Aplicación de que se trata, cuyas 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, encontrándose el Servicio de Control de Aeródromo en los aeródromos abiertos fuera de la Zona del Canal de Panamá, que son previstos por la Dirección de Aeronáutica Civil de Panamá.

Digitalizado por la Asamblea Nacional

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: B-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 4-18.

2.2 El espacio aéreo sobre el territorio de Panamá y la parte del mar adjacente según se detalla en RAC 5-1-1, corresponde a la FIR Panamá. En este espacio aéreo el Control de Tránsito Aéreo se ejercita en:

a) Área de Control (ACT): Panamá.

b) Zona de Control (CTR) de aeródromos controlados con zonas para la aproximación y ascenso.

c) Zona de Tránsito de Helicópteros (ATZ) en ciertos aeródromos.

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

2.3 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 prohibición, de advertencia y peligrosas, figurando en RAC 5, conjuntamente con detalles para la operación. La zona de advertencia no es continua y por lo tanto además a operaciones esporádicas, han motivo a notificaciones con suficiente anticipación por medio de Notam, 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 denominaciones específicas.

Capítulo 1: AREA CON SERVICIO DE ASESORAMIENTO: Aunque no se ha 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 desarrolle en ruta designada.

Capítulo 2: CUMPLIMIENTO DEL REGLAMENTO DEL AIRE: Se aplica modificado (Nº 6.1).

Capítulo 3: DISPOSITIVOS DE ILUMINACION AUTOMATICA: No se aplica la Nota del párrafo 3.5.3; el requisito de anocha constante debe ser mantenido en condiciones reales (Nº 92).

Capítulo 3: TIPO DE VUELO: Además, la reglamentación nacional (Nº 25 y 26.1) añade otras limitaciones específicas y ciertos requisitos.

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

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

Capítulo 3: DERECHO DE PASO: No se aplica el primer párrafo en el sentido que ninguna aeronave tiene exclusividad de hacer maniobras sólo que como consecuencia del principio de seguridad paso (Nº 33).

Capítulo 3: ATERRIZAJE: Adicionalmente, la reglamentación nacional (Nº 34) impone que los aviones en los que se vuelen a un aeródromo de origen, deben estar de acuerdo a los [illegible] que se encuentren en el mismo, y se establecen procedimientos para el aterraje en circuito (Nº 34.1).

Capítulo 3: LUCES QUE DEBEN MOSTRAR LOS AERONAVES: Adicionalmente, la reglamentación nacional (Nº 40) prescribe en una en condiciones de mala visibilidad.

Capítulo 3: NECESIDAD DE PROPULSAR DE PARTE DE VUELOS: Adicionalmente, la reglamentación nacional (Nº 49) indica otros casos.

Capítulo 3: SUPERACION DEL PLAN DE VUELO: Adicionalmente, la reglamentación nacional (Nº 49.1 [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 sección citada específicamente la dependencia correspondiente de control del tránsito aéreo, la reglamentación nacional (Nº 57) indica que la obligación de proporcionar la información cuando se solicite un permiso que lleve aparejado prioridad.

Capítulo 3: FALTA DE LAS COMUNICACIONES DE RUTA: Adicionalmente los procedimientos nacionales (Nº 52.3) amplían los procedimientos de aplicación incluyendo el caso de vuelo con aeronave sobre el territorio aéreo y la probabilidad de que el avión se dirija a la alternativa.

Capítulo 4: REGLAS DE VUELO VISUAL: La reglamentación nacional concuerda respecto a la Tabla VFR del párrafo 4.6 del Anexo 2, con las reglas que aparecen en la Tabla del Nº 74.1.

Capítulo 4: REGLAS DE VUELO VISUAL: Los vuelos VFR conservan la discriminación del párrafo 4.5 en cuanto determinada del espacio aéreo controlado, cuando la Administración Panameña por medio de las publicaciones de información aeronáutica dispone algún específicamente su aplicación.

Capítulo 4: AERONAVES QUE NO PUEDEN CONSERVAR RUTA REQUERIDA POR VUELO IFR: Los vuelos VFR con aeronaves que no estén de conformidad de volar IFR, en caso de necesidad, deben mantenerse por parte radial nominal conocida a la superficie terrestre, [illegible] la posibilidad de vuelo sobre nubes, niebla o cosa [illegible] nes, en los elementos situados de cuerpo sólo de cuatro decimas de la superficie terrestre varía cuando la aeronave en vuelo.

Capítulo 4: SISTEMAS VFR DE SEMAFORO: Excepto que para determinados aeródromos se establezcan clases más restrictivas, las siguientes condiciones generales nacionales prevalecen:

a) Para aeródromos controlados situados dentro de una zona de control (Nº Clase I)

Visibilidad en tierra: 4 km (2 millas)

Techo de nubes: 300 m (1000 pies) libre de nubes.

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

Visibilidad en tierra: 2.5 km (1.5 millas)

Techo de nubes: 300 m (1000 pies) libre de nubes.

Capítulo 4: [illegible] de altura (Nº 79.2), excepto que no [illegible] vuelos en condiciones en 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 84.1 y 85.2) prescribe los instrumentos de vuelo y el equipo de radio básico para los vuelos IFR.

Capítulo 5: DESVIACIOS AUTORIZADAS DE LAS [illegible] LOS IFR: Los procedimientos nacionales (Nº 85.6 - 2º) [illegible] son más específicos e [illegible] respecto, con una ligera diferencia de detalle.

Capítulo 6: REGLAS DE VUELO POR INSTRUMENTOS: El servicio de asesoramiento de tránsito aéreo, se prescribe obligatoriamente para todos los vuelos IFR que ocurran en la Zona de Espacio aéreo controlado y en cuyo [illegible].

Capítulo 9: CAMBIO DE VUELO IFR A VFR: Para los vuelos realizados IFR [illegible] y con instrucción [illegible] visual [illegible] con el terreno, no se [illegible] en [illegible] que se prevea que se [illegible] en condiciones meteorológicas visuales [illegible] en el aeródromo de destino.

Comentario: Tiene por finalidad evitar la necesidad de volver al vuelo IFR en caso de [illegible] de [illegible].

Digitalizado por la Asamblea Nacional

ANEXO 22 - SERVICIOS DE TRANSITO AEREO

DIFERENCIA

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

Capítulo 1: AREA CON SERVICIO DE ASESORAMIENTO: Misma diferencia observada para el Anexo 2.

Capítulo 2: SERVICIO DE CONTROL DE AEROPUERTO - SERVICIO DE CONTROL DE AREA: Sólo se suministra a los "vuelos IFR", aunque que la Administración Panameña por medio de las publicaciones de información aeronáutica difunde su aplicación para "los vuelos controlados", en partes específicamente designadas del espacio aéreo controlado.

Capítulo 3: CONTROL DE PERSONAS Y VEHICULOS EN LOS AEROPUERTOS: La reglamentación nacional (N° 71.3), incluye esta norma en sentido de responsabilidad relativa, en consideración que por la dimensión, la 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 - NOTAMS DEL AIRE Y SERVICIOS DE TRANSITO AEREO - (PCNA.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 IV: PRESENTACION DE PLAN DE VUELO DURANTE EL VUELO: Los procedimientos nacionales (N° 45.5), 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 pueda dar cumplimiento del VFR al IFR.

Salvedad: 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 POR RADIOFARO VOR: Los procedimientos nacionales (N° 101.4), incluyen como similar al Inciso a) del 7.2.1.4 de los PANS-ATM 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° 89.1), son más específicos sobre este punto.

Parte III: TRANSMISION DE AEROMOTIFICACIONES: 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° 18).

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 3 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 elimina 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 mínimas 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 se requisito indispensable. Además 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: VUELOS VFR ESPECIALES EFECTUADOS LOCALMENTE: La reglamentación nacional (N° 81.2 - 2°), limita estas operaciones fijando como mínimas 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 EN AEROPUERTO: La reglamentación nacional (N° 68), 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 al adoptar otra medida y en todos los casos y previamente a la realización de la maniobra, informará su decisión y esperará (N° 32.5) el acuse de recibo.

Parte VI: AERONAVES QUE NO UTILICEN EL SERVICIO ASESOR: Esta sección no se aplica.

Parte IX: TELEFONOLOGIA PARA MANTENIMIENTO DE REFERENCIAS: Las dependencias ATS utilizan referencias a grados geográficos Gelencwich.

Apéndice 1: CONTENIDO DE AEROMOTIFICACIONES ORDINARIAS: Los procedimientos nacionales (N° 85.1) son más específicos sobre este punto.

B A C I

REGLAMENTO DEL AIRE Y

PROCEDIMIENTOS DE APLICACIÓN

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 1-61

4a. Parte - REGLAS DE VUELO POR INSTRUMENTOS:

Capítulo VIII.- Reglas de vuelo por instrumentos aplicables a todos los vuelos.....RAC 1-62 al 1-78
Capítulo IX.- Reglas y procedimientos de vuelo por instrumentos para los vuelos en ruta.....RAC 1-79 al 1-89
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 1-90 al 1-97

APENDICE A - SEÑALES.
APENDICE B - [illegible] QUE DEBEN CONTENER LAS AUTORIZACIONES.....RAC 1-98 al 1-110
APENDICE C - [illegible].....RAC 1-111 al 1-113
APENDICE D - [illegible].....RAC 1-114
APENDICE E - [illegible].....RAC 1-115 al 1-117
APENDICE F - [illegible].....RAC 1-118 al 1-119
APENDICE G - [illegible].....RAC 1-120 al 1-122

ADJUNTO 1 - [illegible].....RAC 1-123 al 1-124

DOS, PARTE

GENERALIDADES

CAPITULO I

A L C A N C E

1. FINALIDAD Y ÁMBITO: Este reglamento tiene por finalidad establecer normas destinadas a dar protección y seguridad al tráfico 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. Además se aplica este reglamento a espacios aéreos extraterritoriales cuando por convenios internacionales se acuerde que dichos espacios se encuentren bajo la jurisdicción de los servicios de tránsito aéreo de la República de Panamá.

2. CUMPLIMIENTO: Las normas [illegible] por de cumplimiento obligatorio por [illegible] de todos los usuarios de [illegible] instalados en el destino. La Dirección [illegible] Aeronáutica Civil solicitará en cada caso al organismo que corresponda [illegible] el cito ensayo a sus aeronaves, la sanción pertinente para [illegible] responsables de las infracciones que se cometan.

3. EXCEPCIONES: Podrán exceptuarse de los dispuesto en el número 2 a las aeronaves de la Guardia Nacional panameña, siempre necesarias determinadas por la autoridad respectiva salvo la obligación de las normas impuestas por este reglamento. Se tal caso y a fin de garantizar la seguridad de las operaciones aéreas, las autoridades responsables de tales operaciones notificarán las alturas, antes de emprenderlas, a la Dirección de Aeronáutica Civil.

4. AUTORIZACIONES ESPECIALES: Se podrá permitir desviaciones a este Reglamento cuando en aras de operaciones especiales, y a juicio de la Dirección de Aeronáutica Civil sea necesaria, pero en el mínimo posible exigencia y previa autorización por acto administrativo formal de la Dirección de Aeronáutica Civil, estimando 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 parte de un mecanismo de las dependencias locales de los servicios de tránsito aéreo, antes de iniciar las operaciones y presentado tan vez que una autoridad competente lo solicite.

Digitalizado por la Asamblea Nacional

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 ganadera, incluyendo las luchas contra las plagas, etc.

1ra. PARTE

GENERALIDADES

CAPITULO II

D E F I N I C I O N E S

Adicional 1. 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 2.1 DEFINICIONES: Cuando se utilicen los términos que a continuación se mencionan, tendrán el significado y alcance que se expresa en cada definición:

Anexo 1 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 exista otro edificio, además, necesariamente una zona de control, puesto que esta 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 conveniente aterrizar en el aeródromo de aterrizaje previsto.

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

Anexo 11 AERONAVE: Toda máquina que pueda sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones del aire 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 zona 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 zona 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) Distancia vertical de un objeto.

NOTA: El término "altura" puede ser también en sentido [illegible] expresar una distancia que no sea vertical: por ejemplo, la altura de una letra o cifra pintada en una pista.

PANS-OPS Parte 2 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 11 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 proyectoria especificada para el procedimiento hasta que llega a un punto en las inmediaciones del aeródromo, desde el cual:

1) pueda efectuar un aterrizaje, o bien

2) comienza un procedimiento de aproximación frustrada.

PANS-OPS Parte 2 Derivado APROXIMACION INICIAL: Parte de un procedimiento de aproximación por instrumentos que comienza en la primera aproximación a la instalación o fijo establecido para el control de la aproximación intermedia, y que consiste en la posición anterior determinada por ayuda para la navegación o a la posición obtenida en la proyectoria que desarrolla la aeronave rumbo al aeródromo de destino.

Adicional 2 Parte 2 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 precisadas en circuitos de espera, IFR.

PANS-OPS Parte 1 PROCEDIMIENTOS DE AEROPUERTO POR INSTRUMENTOS: Serie de maniobras predeterminadas que, en condiciones de vuelo por instrumentos, conducen a una aeronave con plena 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 esta última se refiere a condiciones meteorológicas que requieren que se vuele de acuerdo con los pasajes 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.

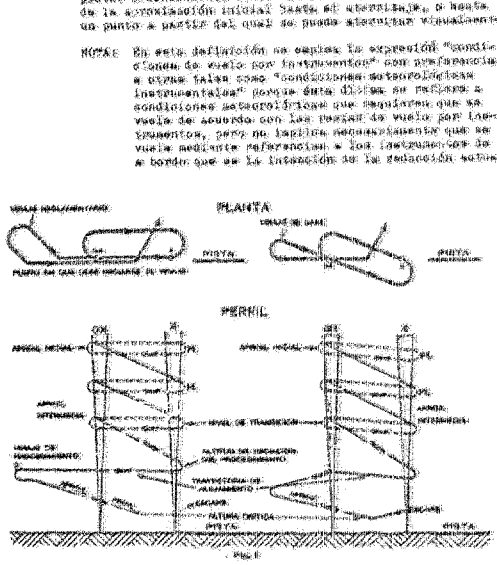


Fig. 1

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 sigue 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 constituye un servicio mucho más completo que el asesor de tránsito aéreo. Por lo tanto, se estable-

Digitalizado por la Asamblea Nacional

con área o rutas con servicio asesor dentro de espacios aéreos controlados (áreas y zonas de control).

PANS-RAC Parte 1 — AREA DE MANIOBRAS: 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 datos relacionados con los despegues y aterrizajes, excluyendo las plataformas.

PANS-RAC Parte 1 Anexo 11 — AREA DE MOVIMIENTO: La parte del aeródromo destinada al movimiento de aeronaves en la superficie, incluyendo el área de maniobra y las plataformas.

PANS-RAC Parte 1 — AREA DE UN AERODROMO: Area de un aeródromo utilizada para mover aeronaves.

Anexo 2 Capítulo 1 — CAUSA (Aeronave): Aeronave sin pasajeros que el piloto [illegible] [illegible] de los no necesitación [illegible] a operaciones aeronáuticas especiales sobre superficies que permanecen fijas en determinadas condiciones de vuelo.

PANS-RAC Parte 1 — CALLE DE RODAJE: Vía definida en un aeródromo terrestre encaudia 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 AERONAVES: Trayectoria especificada que deben seguir las aeronaves en el área de maniobras, mientras prevalecen determinadas condiciones de vuelo.

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 — CONDICION METEOROLOGICA INSTRUMENTAL: Condiciones meteorológicas expresadas en términos de visibilidad, distancia de las nubes y techo, inferiores a las mínimas especificadas para condiciones meteorológicas visuales.

PANS-RAC Parte 1 — CONDICION METEOROLOGICA VISUAL: Condiciones meteorológicas expresadas en términos de visibilidad, distancia de las nubes y techo, iguales o mejores que las mínimas especificadas.

Adicional — CONCEJO DE AERONAUTICA: Expresión utilizada para indicar, sin especificarla, una determinada autoridad aérea que suministra servicios de control de aproximación.

NOTA: El servicio de control de aproximación en un determinado lugar puede proporcionarse por la torre de control del aeródromo o de [illegible] de acuerdo con la [illegible] de responsabilidad. Las funciones del servicio de control de aproximación con los del servicio de control de aeródromo o del servicio de control de área. El servicio de control de aproximación también puede proporcionarse una determinada aeronave, lo que sucederá en la oficina de control de aproximación.

Anexo 12 Anexo 4 Capítulo 1 — DEPENDENCIA DE SERVICIOS DE TRANSITO AEREO: Expresión genérica que se utiliza, 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 (APC): Dependencia establecida para facilitar servicio de control de tránsito aéreo a los vuelos IFR que llegan o salen de un aeródromo o rutas de vuelo.

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 — PISTA: Un rectángulo sobre la superficie terrestre de la operación de una aeronave, cuya dimensión es suficiente para el despegue y aterrizaje de aeronaves de determinadas características.

PANS-RAC Parte 1 — PERFIL VERTICAL: Distancia vertical entre un punto o nivel sobre superficie de la tierra, o nivel de agua, y el nivel medio del mar.

Anexo 2 Capítulo 1 — PLATAFORMA: Terreno, organizado y proyectado para embarcar o desembarcar pasajeros, o mercancías.

Anexo 2 Capítulo 1 Derivado — PLATAFORMA DE ESTACIONAMIENTO: Espacio aéreo de dimensiones [illegible] destinado a facilitar servicio de control de tránsito aéreo a los vuelos controlados. [illegible]

Anexo 2 — AREA DE CONTROL (CTA): Espacio aéreo controlado que se extiende hasta arriba desde una altura especificada sobre la superficie terrestre.

PANS-RAC Parte 1 — AREA DE CONTROL: Área de control o parte de ella establecida en forma de corredor equipada con radioayudas para la navegación.

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

PANS-RAC Parte 1 — AREA DE CONTROL TERMINAL (TMA): Parte de un área de control situada normalmente en la confluencia de aerovías en las inmediaciones de uno [illegible] más aeródromos principales.

Anexo 2 Capítulo 1 — ZONA DE CONTROL (CTR): Espacio aéreo controlado que se extiende hasta arriba desde la superficie terrestre.

Anexo 11 — SUPERFICIE AERONAUTICA: Superficie terrestre del aeródromo aeronáutico. Si [illegible] fijo la estación aeronáutica puede estar a nivel de su suelo o de un edificio terrestre.

Anexo 2 Capítulo 1 — ZONA PROHIBIDA DE TRANSITO AEREO: Zona a la que el [illegible] prohíbe que una aeronave que [illegible] pueda [illegible] a abandonar el suelo de manera que [illegible] sea [illegible] a la [illegible] con [illegible] de [illegible] en el aeródromo.

NOTA: La zona a que [illegible] se encuentra en punto de [illegible] dependiente del servicio de aproximación.

Anexo 2 Capítulo 1 — IFR: Siglas usadas para designar las reglas de vuelo por instrumentos.

Anexo 2 Capítulo 1 — VFR: Siglas utilizadas para [illegible] las condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos.

PANS-RAC Parte 1 — INFORMACION AERONAUTICA: Información suministrada por los oficiales de información aeronáutica relativa al aeródromo, a [illegible] de que [illegible] uso de los fondos [illegible]

Aeródromo Puerto
Área de maniobra activa
Tamaño [illegible] [illegible]
Línea de [illegible] Puerto
Estación Puerto
Orden meteorológica [illegible]
[illegible] [illegible] y de [illegible]
[illegible] Puerto

Anexo 12 [illegible] — [illegible] Puerto [illegible] el [illegible] en [illegible] [illegible] de [illegible] de [illegible] aérea.

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 vuelo, por encima de la altitud de transición.

PANS-RAC Parte 1 — NIVELES DE VUELO: Superficies de presión atmosférica constante relacionadas con determinada presión de presión, 1013,25 mb (29,92 pulgadas), que están separadas por determinadas [illegible] de presión.

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

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

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

c) Se ajuste a la presión de 1013,25 mb, podrá 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 CRUCERO 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: Área rectangular definida en un aeródromo terrestre, excavada o preparada para que las aeronaves aterricen a lo largo de ella la carrera de aterrizaje y despegue.

Anexo 2 Capítulo 1 — PLAN DE VUELO (FPL): Información especificada, que concierne al vuelo previsto de una aeronave, en lo que se refiere a las consideraciones de los servicios de tránsito aéreo.

Anexo 2 Capítulo 1 — PLAN DE VUELO ACTUALIZADO: Plan de vuelo que contiene las modificaciones, si las hay, que resulten de los mensajes posteriores pertinentes.

Anexo 2 Anexo 11 — SOLICITUDES: Área delimitada, en un aeródromo terrestre, destinada a la [illegible] de las aeronaves para los fines de embarque o desembarque de pasajeros o carga, reaprovisionamiento de combustible, estacionamiento o mantenimiento.

Adicional — PLAN DE VUELO ACTUALIZADO: El plan de vuelo con todas las modificaciones a la información [illegible] al piloto o a las dependencias designadas. Es simple [illegible].

Adicional — [illegible] PORTAVIONES: Portaviones que [illegible] la [illegible] de aviones de la [illegible]. [illegible] [illegible] [illegible] [illegible].

Adicional — [illegible] PORTAVIONES: Portaviones [illegible] a la de [illegible] [illegible] de [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible].

Digitalizado por la Asamblea Nacional

PARTE-OPS
Parte I

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

a) Cuando la aeronave no descendió a la altura mínima y no ha establecido contacto visual o ilegal.

b) Cuando indique al controlador de tránsito aéreo que hay que hacer un segundo intento o por otra razón.

PARTE-HAR
Parte I

PROCEDIMIENTO DE ESPERA: Maniobra predeterminada que consiste en la aeronave dentro de un espacio aéreo especificado, mientras espera un permiso de posición.

PARTE-HAR
Parte I

NORTE DE ... PARA: Luego establecido, por la tierra, ciertas circunstancias o por otros medios, en las aeronaves cuando del cual sentido al posición una aeronave, de acuerdo con los permisos del control de tránsito aéreo.

Anexo 2
Capítulo I

PUNTO DE NOTIFICACIÓN: Punto especifico con referencia al cual una aeronave puede notificar su posición.

Anexo 2
Capítulo I

ACTUAL DE PROPULSIÓN DE UN DE ...: Conjunto de operaciones definidas, hecho del cual se hace ilícito con operación de propulsión de vuelo y de ciertas.

Anexo 2
Capítulo I

NIVEL DE LA ...: Es distancia en una aeronave al eje longitudinal de una aeronave, en ángulos rectos sobre el plano horizontal de vuelo (generalmente, horizontal o de ...).

PARTE-HAR
Parte I

NOTA ATÉ: Para a ... que se ... cada para establecer la corrección del ángulo estimado que necesario para proporcionar ... de ... la ...

Anexo 2
Capítulo I
Adicional

... Es ... de ... a ... de ... a ... de ... a ... de ...

NOTA: El ... de ... no ... como ... de ... de ... Por lo ... no ... ...

G E N E R A L I D A D E S

CAPITULO III

A P L I C A B I L I D A D

SECCION 1ra.

CUMPLIMIENTO DEL REGLAMENTO

Anexo 2 — APLICACION DE LAS REGLAS

Derivado Capítulo 2 — 6. PRINCIPIOS GENERALES: La operación de aeronaves tanto en vuelo como en el área de maniobra del aeródromo se ajustará a las reglas generales de vuelo (2da. Parte) y además 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 nociones como referencia se refieren a las partes de este Reglamento.

Adicional — 6.1 PROCEDIMIENTOS: Las reglas de vuelo y procedimientos de aplicación, deberán ser observadas 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 usar si lo desea un vuelo ajustándose a las reglas de vuelo por instrumentos (IFR), a la discreción correspondiente pueda 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 cuando cuente permiso para efectuar vuelo VFR especial dentro de zonas de control, o zonas de tránsito de aeródromos controlados, en ningún caso se le eximirá por cierto vuelo, las reglas de vuelo por instrumentos.

SERPS - Parte 3. — 1°) Con independencia de las condiciones meteorológicas, se ajustará de acuerdo a las reglas generales de vuelo y las reglas de vuelo por instrumentos.

a) Los vuelos ofuscados al FL 1204 inclusive;
b) Los vuelos realizados fuera de las zonas de tránsito de aeródromos; y
c) Los vuelos cuando el ser, a más de 25 millas náuticas del litoral, durante más de 1 hora, siempre que no se exigirá la observancia de las alturas mínimas de vuelo IFR, durante el día, cuando existan condiciones meteorológicas visuales.

NOTA: A las 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 más el crepúsculo civil.

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

Adicional — 6.3 VUELO EN CONDICIONES MARGINALES DENTRO DE ESPACIOS AEREOS CONTROLADOS: El principio que debe 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, es 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 las cuales se facilitan servicios de tránsito aéreo completos por las dependencias correspondientes, a saber: Centros de Control de Área, Oficinas de Control de Aproximación o Torres de Control (Figs. 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 área de Control (CTA) generalizada, cuyos límites laterales han sido publicados en el AIP de Panamá (página GEN-3-2), desarrollándose verticalmente desde 750 metros (2500 pies) de altura 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.

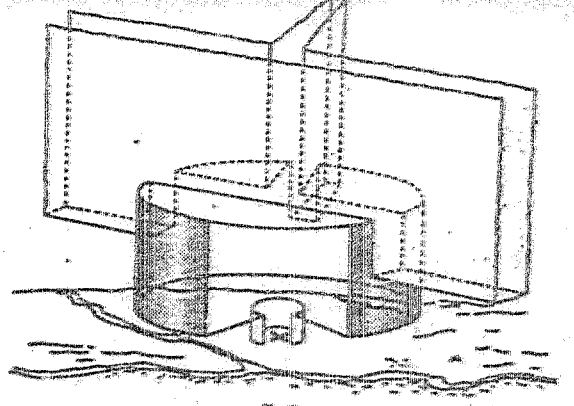


Fig. 2

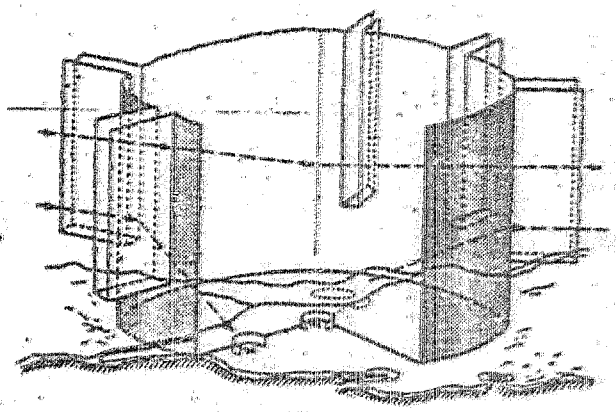


Fig. 3

RESPONSABILIDADES ESPECIFICAS

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

Anexo 2 Adicional — 8. RESPONSABILIDAD RESPECTO AL CUMPLIMIENTO DEL REGLAMENTO: El piloto al mando de la aeronave, sea que él o no los mandos, está encargado de que la operación de esta se realice de acuerdo con el presente reglamento, pero podrá dejar de cumplir en circunstancias que hagan absolutamente necesario el incumplimiento, por razones de seguridad que exijan tomar medidas inseguras. Cuando este privilegio de discrecionalidad se utilice, deberá notificarse lo antes posible a la dependencia de los servicios de tránsito aéreo correspondiente 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, especialmente todo comentario pertinente que se desee formular respecto a los servicios de protección al vuelo.

Anexo 12 Derivado — 9. RESPONSABILIDAD POR LA PREVENCION DE COLISIONES (VFR): En condiciones meteorológicas visuales, el piloto es directamente responsable de evitar las demás aeronaves mientras está 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 (IFR/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 siguiendo separación vertical de acuerdo a los procedimientos para establecimiento de niveles de crucero (N° 125 y apéndice c) y con la ayuda de los servicios de asesoramiento de información de vuelo según corresponda, cuando estos se presten.

Digitalizado por la Asamblea Nacional

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 está 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 estar 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 o otra causa, a consecuencia de la cual disminuya su aptitud para desempeñar sus funciones.

SECCION 2da.

PROCEDIMIENTOS GENERALES

MEDIOS GENERALES

REGLAJE DE ALTIMETRO

PARTE-RAC Parte II Derivada

11. EXPRESION DE LA POSICION VERTICAL DE LAS AERONAVES: La posición vertical de las aeronaves se expresará en niveles 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. NORMAS GENERALES: Toda aeronave será operada ajustándose a los dictados del servicio de tránsito aéreo que rija.

NOTA: Todas las autorizaciones e instrucciones impartidas por las dependencias de control del tránsito aéreo en ejercicio del servicio de control de tránsito constituyen permisos de tránsito. Esto significa que 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 sea una aeronave en vuelo solicitado un permiso que lleva adscrito prioridad, se explicará la necesidad de dicha prioridad a la dependencia correspondiente de control de tránsito aéreo.

PARTE-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 atenuado conforme al tránsito aéreo de que tienen conocimiento teniendo como única finalidad, acelerar y ordenar el tránsito aéreo y no con objeto de evitar ninguna otra disposición establecida por las autoridades correspondientes para la seguridad del vuelo o con otro objeto. Los permisos otorgados no limitan la adoptación de las operaciones en ningún otro aspecto que no sea el del movimiento del tránsito y de aproximación.

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 está usando.

Adicional

14.1 RESPONSABILIDADES NO INCORPORADAS POR EL PERMISO: Los permisos expedidos por las dependencias 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.

PARTE-RAC Parte II Derivada

15. SOLICITUD DE REVALIDACION DE PERMISO: Si el permiso expedido por la dependencia de control del tránsito aéreo no es conveniente para el vuelo al mando de la aeronave, éste podrá solicitar y, si fuere factible, obtener la revalidación de su permiso.

PARTE-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 VFC, según corresponda, de manera con lo establecido en los Capítulos IX y X.

PARTE-RAC Parte II

17. PERMISO IFR EN VFC: 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 VFC: La operación que se realice con un permiso en VFC, 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 VFC otorgados, con las limitaciones que se especifican en los números 101.1, 107.1 y 111.4.

COMUNICACIONES

Adicional

18. IDIOMA Y ESPECIFICACION 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. Se deberá utilizarse los circuitos de comunicaciones aeroterrestres para rendar explicaciones sobre la forma en que se ha atendido un vuelo, si otra alguna otra comunicación que no sean las estrictamente necesarias y previstas por el presente Reglamento y los procedimientos de aplicación.

NOTA: Si un piloto desea se le explique como ha sido atendido un 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 7º B).

Anexo 10 Volúmen II Derivado

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

ALFABETO DE DELETREO

Letra que se de identificarse	Palabra que la identifica	sílaba pronunciada así
A	Alfa	AL FA
B	Bravo	BRA VO
C	Charlie	CHAR LI (o SHAR LI)
D	Delta	DEL TA
E	Eco	E CO
F	Foxtrot	FOKS TROT
G	Golf	GOLF
H	Hotel	HO TEL
I	India	IN DIA
J	Juliett	JU LIET
K	Kilo	KI LO
L	Lima	LI MA
M	Mike	MAI K
N	Noviembre	NO VIEM BRE
O	Oscar	OS CAR
P	Papá	PA PA
Q	Quebec	KE BEK
R	Romeo	RO MEO
S	Sierra	SI E RRA
T	Tango	TAN GO
U	Uniform	IU NI FORM (o U NI FORM)
V	Víctor	VIK TOR
W	Whiskey	UIS KI
X	Xerxes	EKS ERS
Y	Yanke	IAN KI
Z	Zulú	SU LU

+ Se han señalado las sílabas en que debe acentuarse el deletreo.

Anexo 10 Volúmen 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 "MILL". Los decimales se indicarán precedidos de la palabra "CODAS".

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

Número:	Transmitido como:
10	UNO CERO
75	SIETE CINCO
100	UNO CERO CERO
583	CINCO OCHO TRES
5.000	CINCO MIL
11.000	ONZE MIL
83.000	OCHO MIL
38.143	TRES OCHO UNO CUATRO TRES
118,1	UNO UNO OCHO COMA UNO

Digitalizado por la Asamblea Nacional

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 pueda ponerse 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, aglomeraciones de edificios, concentraciones de personas, vehículos, animales, etc;
b) Los vuelos VFR realizados a menos 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 o obstáculos;
d) Los vuelos realizados dentro de espacios aéreos controlados, en IMC si no se cuenta con permiso de tránsito aéreo o no se dejan las instrucciones del mismo.

Anexo 2 Capítulo 3 — 20. LANZAMIENTO PROHIBIDO: Excepto cuando sea necesario para descender a 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 terreno más alto 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 37 respecto a la altura mínima para vuelos IFR.

Adicional — 21. VUELO BOMB: COMB MONTAGNES: Cuando se vuele sobre zonas montañosas, además de mantener la altura de seguridad, 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. EXCESO DE PASAJEROS: Sin permiso de la autoridad competente no se harán descensos en funcionamiento excepto en caso de emergencia.

VUELO ACROBATICO

Anexo 2 Capítulo 3 — 24. SOBRE CIUDADES: 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 realizarse 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 cabinas están perfectamente cerrados, que se han afianzado los cinturones de seguridad, de que se ha inmovilizado y asegurado el doble mando, si existe, cuando este haya de ser ocupado por alumnos, y que cada persona a bordo se ha ajustado adecuadamente el cinturón 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.

Parte II Derogada — 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 noticia a todos los interesados de manera que la anticipación de la información a que se refiere este párrafo será menor de 24 horas.

Adicional — 29. PROHIBICION GENERAL DE SEMBRADO DE PRODUCTOS QUIMICOS: Prohíbese sobre directamente sobre fertilizantes, depósitos de inflamables, cables e instalaciones de alumbrado o señales de peligro; cultivos, 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 trabajos de vuelos en formación.

Anexo 2 Capítulo 3 Ampliado — 31. VUELOS DE FORMACION: Los aeroplanos 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 persona responsable ajena 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 vuele o opere en formación sujeto al IFR, los pilotos y las aeronaves deben estar habilitados para volar de acuerdo con dichas reglas.

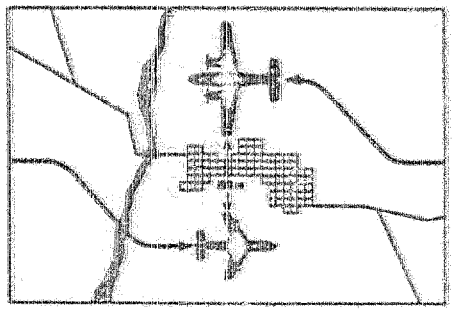
Anexo 2 Capítulo 3 — 32. VIGILANCIA VISUAL: Deberá mantenerse vigilancia visual constante desde las aeronaves en vuelo o que operan en la área de maniobra de un aeródromo a fin de prevenir riesgo de colisión.

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 indicada comprobada con las limitaciones que la operación exija de la misma según su concepto. Las aeronaves cuya velocidad relativa variadora teniendo en cuenta lo precedente, exceda de 150 Kts, deberán volar a la velocidad máxima permitida 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 esté prescrito en un procedimiento aprobado, la velocidad vertical de la aeronave durante su 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. CAMPO DE PASO, NORMA GENERAL: Normalmente toda aeronave cederá el derecho de la trayectoria de otra, evitará pasar por encima o por debajo de ella, o situarse por delante, a menos que la pase a suficiente distancia.

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



Anexo 2 Capítulo 3 — 35. CONVERGENCIA: Cuando dos aeronaves convergen 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, propulsadas

Digitalizado por la Asamblea Nacional

cada cualquiera, cedería 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 vuelan remolcando a otras o a algún objeto.

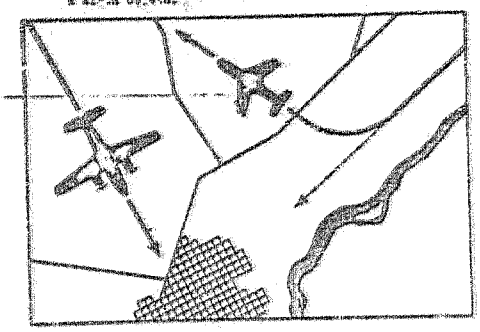


Fig. 5

Anexo 2 Capítulo 3

56. ALCANCE: Se denomina aeronave que alcanza, la que se aproxima a otra por detrás, siguiendo una línea que forma 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 glandes 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 estas aeronaves eximirá de esta obligación a la aeronave que está 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.

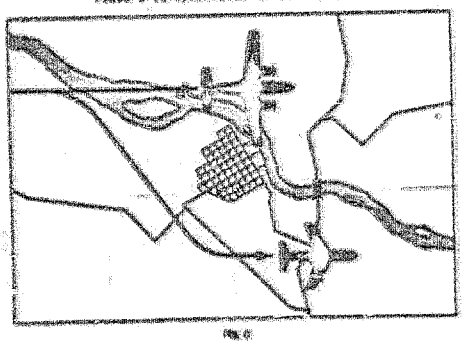


Fig. 6

ATERRIZAJE

Anexo 2 Capítulo 3 Ampliado

57. PILOTOS DE VUELO POR INSTRUMENTOS EN CONDICIONES VISUALES: No se volará una aeronave en condiciones visuales de vuelo por instrumentos, a menos que:

1°) La aeronave esté provista de doble mando, si el equipo funcionamiento y las condiciones meteorológicas sean absolutamente visuales.

2°) Un piloto competente cuya en 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 está en comunicación con el piloto de seguridad, ocupará un puesto en la aeronave desde el cual su campo visual cubra sustancialmente el del piloto de seguridad.

NOTA: Para simular vuelos con instrumentos, dentro y fuera de aquellas aeronaves con cabinas de pilotaje meteorológicas, deben ser especialmente adaptadas a las características para el vuelo IFR, para poder ser la visibilidad reducida del piloto de seguridad o el hecho tiene que suspender el piloto que lleva los mandos, para efectuar después la labor adecuada con los mandos y los instrumentos de vuelo.

especialmente si la trayectoria señalada o pasa cerca de una ruta IFR de mucho tránsito o cerca de un aeródromo.

Adicional

58. PRACTICA 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

58.1 CONDICIONES DE LAS PRACTICAS 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 operativo.

2°) Las prácticas simuladas incluirán parte o todos los procedimientos IFR que consista de aquellos que exigen la participación de las dependencias de tránsito aéreo, para los 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 lograrlo que será imprescindible cuando se realice vuelo IFR en condiciones meteorológicas instrumentales. Deberán utilizarse todos los sistemas de navegación disponibles y los informes de posición ser tan exactos como sea posible. En las prácticas simuladas se deben presentarse plan de vuelo IFR al transmitirse informes de posición, sólo cuando se convierta que se pregaces los mismos.

NIVEL DE VUELO

Anexo 2 Capítulo 3 Ampliado

59. DE CRUCERO O ARRIBO: Ninguna aeronave realizará objeto vuelo a otra aeronave, excepto si lo hace de acuerdo con las reglas establecidas por la Dirección de Aeronáutica Civil y previo al visto de la correspondiente autorización.

LUCES DE LAS AERONAVES

Anexo 2 Capítulo 5 Derivado

60. LUCES DE NAVEGACION 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 prescriptas en el apéndice "F", de los procedimientos de aplicación. Tales aeronaves no ostentarán otras luces al área pueden confundirse con las luces descriptas en el citado apéndice.

Anexo 2 Capítulo 5 Derivado

61. 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 descriptas en 2 del apéndice "F" de los procedimientos de aplicación, a menos que se encuentre en un área reglamentaria exente de esta obligación. Tales aeronaves no ostentarán otras luces, si fueran menos confundirse con las luces descriptas en el apéndice "2", de los procedimientos de aplicación.

SEÑALES

Anexo 2 Capítulo 5 Derivado

62. SEÑALES A LA AERONAVE: Al observar o escuchar cualesquiera de las señales indicadas en el apéndice "A", de los procedimientos de aplicación, la aeronave deberá conformar a la interpretación que se da en dicho apéndice, a la señal de referencia.

Anexo 2 Capítulo 5 Derivado

63. 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.

SECCION IVa.

INFORMACION SOBRE VUELOS

PREPARACION DEL VUELO

Anexo 2 Capítulo 2 Derivado

64. MEDIDAS PREVIAS AL VUELO: Antes de iniciar un vuelo, el piloto al mando de la aeronave deberá familiarizarse con toda la información disponible que concierna 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:

a) Un estudio atmosférico de los informes y pronósticos meteorológicos de actualidad de que se dispone, la elaboración de la información NOTAM que afecte a su vuelo, cálculo de combustible y lubricante necesario y procedimiento del plan a seguir en caso de no poder completarse el vuelo tal como se ha proyectado.

NOTA: La información de vuelo puede el piloto cuando obtenerse de las dependencias de los servicios de tránsito aéreo correspondiente a las Oficinas de Información 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

64.1 VERIFICACIONES: No se iniciará ningún vuelo a menos 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 limitaciones dimensionales de pista y condiciones de vuelo previstas;

4°) La carga transportada está distribuida y estiba de tal manera que la aeronave pueda efectuar con

Digitalizado por la Asamblea Nacional

seguridad el 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 AEROPUERTO: Antes del despegue e 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 (NOC-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 adecuadas se lo entrevine, puedan disponerse las verificaciones relativas a la tripulación, aeronave, pasajeros y carga, prescriptas por las disposiciones legales en vigencia. Las autoridades aeronáuticas 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 corresponden a la autoridad aeronáutica (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 las alternativas que oportunamente resultaren convenientes y la fecha y hora de proyecto 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 correspondientes detalles para la obtención de pronósticos aparecen en el AIP-ARP.

Anexo 6 Capítulo 3 Derivado 44.3 ALTERNATIVA DE ALTERNATIVA: Cuando haya de realizarse una parte importante del vuelo en condiciones meteorológicas que no sean aptas con las reglas de vuelo por instrumentos, deberá proveerse a incluir en el plan de vuelo por lo menos un aeródromo de alternativa cercano al lugar de arribo 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 comunicaciones internacionales dentro o fuera del territorio continental, cuando se presente en el Plan de Vuelo un aeródromo de alternativa situado dentro de nuestro país, el mismo deberá ser seleccionado de la Parte de "Aeropuertos Internacionales" del AIP-ARP.

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, cualquier durante el vuelo, se dará en forma de plan de vuelo de acuerdo al formulario correspondiente, y asegurándose de completar el mismo ajustándose a las instrucciones que figuran en su dorso. Cuando el plan de vuelo se presentado en vuelo, los datos que se pasen a la dependencia ATS apropiada deberán, ajustarse 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 completo y pone en funcionamiento el mecanismo de los servicios que proveen protección a los vuelos. Al margen de constituir una exigencia para los vuelos IFR; para todos los vuelos facilita la búsqueda y salvamento si fuere 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 simplemente efectúe 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 45.3 PRESENTACION DURANTE EL VUELO: Unicamente se podrá presentar plan de vuelo durante el vuelo, cuando

Derivado en el lugar de partida no existan dependencias o elementos de comunicaciones de los servicios de tránsito aéreo o cuando, en caso 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 será volada. 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 aeronáuticas para que haga la retransmisión correspondiente.
Estos Planes de Vuelo se enviarán 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 estimula se iniciará la operación IFR, de 10 minutos si la transmisión es directa y de 20 minutos si requiere retransmisión.

Adicional NOTA: El principio que rige a esta respecto es que haya suficiente margen de tiempo para que los datos del plan de vuelo se revisen y certifiquen 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 haría 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 cual se haya presentado un plan de vuelo, el plan de vuelo deberá cancelarse 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 suministrados por formulario prescripto del Apéndice E, y a los requerimientos de notificación, de acuerdo a las indicaciones que al respecto se incluyen en el reverso del formulario.

Adicional 46.1 VUELOS CON TRAMOS ESCALAS: Los planes de vuelo se confeccionarán ordinariamente hasta el aeródromo del primer aterrizaje. Para un vuelo con escalas intermedias, se deberá presentar plano de vuelo para cada etapa en el aeródromo de salida inicial. En este último caso, el piloto, el explotador o su representante designado originarán mensajes ATS para las postrimerías escalas, dirigidas a las dependencias de los servicios ATS que sirven a los aeródromos de salida intermedia.

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 el número total de personas transportadas a bordo, se considerará en el momento de la salida, como cambio cuando 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 primerísimo lugar en el plan de vuelo, por lo tanto cualquier modificación que afecte la exactitud que afecta la dependencia de los servicios de tránsito aéreo, debe ser comunicada antes del lapso que asegurará 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 ha presentado plan de vuelo, según responsabilidad del piloto notificará su llegada tan pronto como sea posible a la correspondiente dependencia de los servicios de tránsito aéreo, haciendo mención del aeródromo controlado del cual se partió originariamente.

NOTA: Debe considerarse 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, actualizar las modificaciones al Plan de Vuelo dar cumplimiento a las Resoluciones DA IV del 1/7/69 y DA 108 del 3/10/70, 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, efectuando 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 po-

Digitalizado por la Asamblea Nacional

sible, por los medios de comunicación más rápido 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.

1°) 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: En aquellos casos en el inciso 2°), incluye el caso en que prevalezca la imposibilidad de notificar la llegada desde el lugar de destino, se cancela el plan de vuelo desde la aeronave en vuelo, al pasar de las prerrogativas de la dependencia de los servicios de tránsito aéreo a radiocomunicación aeronáutica más cercana al punto de destino.

NOTA 2: El incumplimiento de estos procedimientos puede dar lugar a una serie perturbación de los servicios del tránsito aéreo y otros planes propios cuando se tome que llevar a cabo operaciones innecesarias de búsqueda.

Adicional: SERVICIOS DE ALERTA PARA LA BÚSQUEDA Y SALVAMENTO

49. PERSONAL CAPACITADO: Los pilotos al mando de aeronaves, deberán estar que se notifica inmediatamente a los organismos de búsqueda y salvamento, proporcionar cualquier información que pueda promover que las aeronaves sean inmediatamente localizadas en cualquier región de emergencia.

Anexo 12 Capítulo 5 Derivado 49.1 ACTIVIDAD RELACIONADA DE EMERGENCIA: Cualquier vuelo aéreo que requiera ser declarado en situación de emergencia, en los siguientes casos:

1°) Cuando transcurrido treinta de hasta cincuenta de los minutos de la hora estimada otra que la aeronave informó en posición en que se haya establecido comunicación con la misma.

2°) Inmediatamente después de haber transcurrido de 30 minutos de la hora estimada de llegada determinada anteriormente, sin que la aeronave haya hecho ningún contacto de radio.

3°) Cuando una aeronave ha sido notificada para aterrizar y no se haya recibido en los 5 minutos siguientes a la hora estimada de aterrizaje, sin haber recibo a establecer con ninguna otra las operación de tránsito aéreo.

4°) En todo otro caso en que por cierta deberá ciñe del piloto al mando de la aeronave, o informe que alguna el servicio de tránsito aéreo, estime necesario. Es que se ha producido o se está por producir una situación de emergencia.

Adicional: 50. COMUNICACIONES: El piloto al mando de la aeronave, es responsable de las comunicaciones que deberán ser declaración de situación de emergencia necesarias, deberá en cuanto de no ello, proveerlo por radiofonía o cualquier situación de la reglamentación en vigencia por parte del piloto.

2a. PARTE

REGLAS GENERALES DE VUELO

CAPÍTULO V

REGLAS GENERALES OPERACIONALES

AL TRÁFICO DE AERÓDROMO

Adicional: 51. APLICACIÓN: Las partes de estas reglas que son respondan reglas, también las operaciones que se realicen en todo lugar ajeno para la actividad aérea.

Adicional: 52. OPERACIONES FUERA DE AERÓDROMOS HABILITADOS: Las operaciones fuera de aeródromos habilitados o lugares ajeno para la actividad aérea, sólo se podrán realizar en caso de emergencia o que las aeronaves pilotadas en ejercicio de sus funciones, aeronaves en misiones de búsqueda y salvamento o en misión militar.

Anexo 2 Capítulo 5 Derivado 53. TRÁFICO DE AERÓDROMO: Los pilotos al mando de aeronaves que operen en un aeródromo, se tienen, 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 en que la están aterrizar o en caso contrario evitar la zona de tránsito de aeródromo;
c) Seguir todos los viajes hacia la izquierda al aproximarse para aterrizar y despegue del despegue a menos que se les indique o está establecido en procedimientos aprobados que los vuelos se sigan nuevos.
d) Aterrizar y despegar frente al viento a menos que sea preferible otra dirección por razones de seguridad o su tránsito aéreo.

Anexo 2 Derivado 54. TRÁFICO CONTROLADO DE AERÓDROMO: Cuando en un aeródromo esté en servicio la zona de control del mismo, todo piloto al mando de una aeronave, permanecerá 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 dirigirse por medio de señales visuales, y

2°) Obtener autorización previa, bien sea por radio o por señales visuales, para maniobrar sobre la pista, de aterrizaje o despegue, o relacionada con estas operaciones.

PANAMAC Parte T Derivado 55. POSICIONES CRÍTICAS: Los pilotos al mando de las aeronaves, al ocupar las posiciones indicadas que por radio o por medio atenta a las posiciones indicadas que por radio o por medio visuales salgan las torres de control de los aeródromos. Las siguientes posiciones de las aeronaves en los circuitos de tránsito y rodaje con las posiciones en que las aeronaves reciben normalmente, las instrucciones de la torre de control (Fig. 1).

POSICIÓN 1 = Se solicitará permiso para rodar para el punto de partida. Se darán las instrucciones relativas al rodaje y la pista en uso.

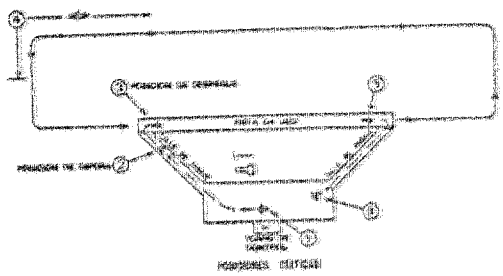
POSICIÓN 2 = El piloto indicará que identifica la aeronave que vaya a partir en secuencia en esta posición. Normalmente las órdenes de la aeronave se colocarán en el. Esta posición se denomina "Posición de espera".

POSICIÓN 3 = En este lugar se desarrollará el punto de despegue, cuando no la sido posible hacerlo en la posición 2. Esta posición se denomina "Posición de despegue".

POSICIÓN 4 = Aquí se expedirá el permiso de aterrizaje.

POSICIÓN 5 = Aquí se expedirá el permiso para rodar hasta las zonas o área de estacionamiento.

POSICIÓN 6 = Cuando sea necesario, en esta posición se darán instrucciones para el estacionamiento.


POSICIÓN DE ESPERA
POSICIÓN DE DESPEGUE
POSICIÓN DE ESPERA
POSICIÓN DE ATERRIZAJE
POSICIÓN DE ESPERA
POSICIÓN DE ESPERA
POSICIÓN DE ESPERA

estos (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 particulares, dicha acción 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 está 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, tratando 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 diferentes 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 de viento, el tramo básico y el tramo final (Fig. 8).

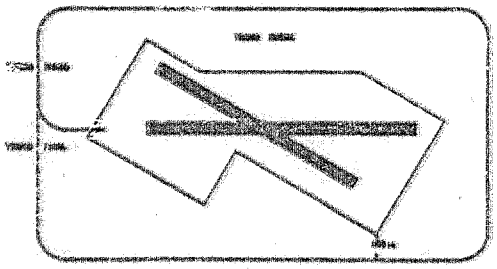


Fig. 8

Adicional 64.2 ENTRADA AL CIRCUITO DE TRANSITO: Las aeronaves se aproximarán al aeródromo viajando 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 donde la dependencia de control autorice tal procedimiento.

PARE-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 exige 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 Km; las demás aeronaves no debieran exceder 150 Km.

PARE-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 esperan aterrizando o despegando de dicho aeródromo.

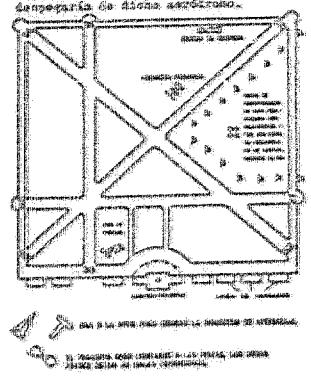


Fig. 9

PARE-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 normalmente, 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 operativas al espacio aéreo, o por ser instrucción el ascenso, sea necesario efectuar virajes a baja altura, en cuyo caso dicho se efectuará en forma tal que el ángulo de labeo no sea superior a 10° hasta haber alcanzado 150 metros (500 pies) de altura. Por regla general, normalmente 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 de diferen más de 045° con la dirección predominante del viento y no exista tránsito de aeronaves en condición de despegue o aterrizaje, la aeronave podrá proceder 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 hasta 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 OPERACIONES DE HELICOPTEROS: Los helicópteros aterrizarán siguiendo el circuito correspondiente hasta el tramo descendente para ser final, donde descenderán, preferiblemente enfrentando al viento.

PARE-RAC Parte V Derivado 65.3 ABANDONO DE LA PISTA: Terminada la carrera de aterrizaje, la aeronave deberá despejar la pista por la calle de rodaje más próxima. En caso de no existir calles de rodaje suficientemente definidas, deberá abandonar la pista lo antes posible.

Adicional 65.3.1 AERODROMO CON AREAS PARA HELICOPTEROS: Los helicópteros deberán despejar el área designada para aterrizaje y despegue a efectos de no demorar un circuito utilizado por otras aeronaves militares.

SEPARACIONES MINIMAS

PARE-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).

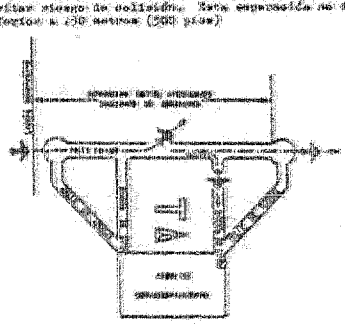


Fig. 10

PARE-RAC Parte V Derivado 67. AERONAVE EN TERRENO: Excepto en ciertas 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-

Digitalizado por la Asamblea Nacional

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

PANS-RAC Parte V Derivado

68. ALTURAS DE ATERRIZAJE: Excepto que medien instrucciones del control, ninguna aeronave que aterrice deberá cruzar el umbral de la pista en uno de el tramo final de la aproximación, hasta que la aeronave que haya aterrizado anteriormente, haya cruzado el límite posterior de la pista o hayan 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.

Adicional

Adicional

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

Adicional

71. PROVISIONES ESPECIALES: 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 77.

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 líneas onduladas.

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 no podrán aproximarse a una distancia menor de 30 metros (150 pies) de los controlados y aeronaves estacionadas o en movimiento en el área de maniobras.

PANS-RAC Parte V

71.2.1 POSICIÓN DE ESPERA: Las aeronaves no deben esperar en el extremo de la pista en uso a una distancia menor que la establecida anteriormente:

a) Ya sea un punto de espera en rodaje, cuando tal punto haya sido establecido y no pueda estar visible, y

b) Cuando no se hayan establecido puntos de espera en rodaje o no estuvieren 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 OPTICOS: Las instrucciones de rodaje se impartirán a si las condiciones locales lo hacen necesario y/o para facilitar el movimiento seguro, ordenado y rápido de las aeronaves y de ninguna exclusión de las responsabilidades propias de los pilotos respecto a la prevención de colisiones cuando se efectúan operaciones rodaje.

OPERACIONES ACUATICAS

Anexo 2 Capítulo 5

72. NORMA GENERAL: Cuando se aproximen dos aeronaves o una aeronave y una embarcación y existe 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 5

73. PREVENCION DE COLISIONES: Estas reglas se cumplirán cuando concurran las circunstancias siguientes:

CONVERGENCIA: Cuando una aeronave tenga a su derecha otra aeronave o embarcación, deberá al 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, evitará 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.

ACUATICAS Y DESCIENTE: Toda aeronave que acuatice 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.

APROXIMAMIENTO

Adicional

74. PRACTICA DE APROXIMACION POR INSTRUMENTOS: Se realizarán prácticas de aproximación por instrumentos sin obtener previamente la autorización de la dependencia de control del tráfico 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 tocante referida al tráfico de aeronaves, vehículos o personas que se hallen en el área de maniobra de aeródromo de interesante al movimiento de su aeronave (Fig. 7).

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. 8).

COMUNICACIONES

Adicional

77. SISTEMA PARA EL MANEJO DE CONTROL DE AERODROMO: Cuando no se disponga de comunicaciones radioeléctricas entre la aeronave y la dependencia que facilita servicio de control de aeródromo, el piloto de aquella por las señales reglamentadas detalladas en la Parte 5a. del Apéndice "A" de los especificativos de aeródromo, usando un aeromóvil.

Adicional

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

Tra. 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 encuentran en la ruta del vuelo, siendo responsabilidad del piloto, finalizar la operación VFR cuando las condiciones meteorológicas no permitan el mantenimiento de los adaptes establecidos por estas reglas y sus procedimientos de aplicación.

Anexo 6 Capítulo 4 Derivado

79. CONDICIONES METEOROLOGICAS: No se iniciará, ni proseguirá ningún vuelo VFR bajo reglas de efectuarse de acuerdo con las reglas de vuelo visual, si los informes meteorológicos disponibles o una combinación de estos y de los pronósticos aplicables, indican que las condiciones meteorológicas a lo largo de la ruta por la cual vaya a volarse, serán tales, en el momento oportuno, que permitan las 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: (Fig. 11 y 12).

	DENTRO DEL ESPACIO AEREO CONTROLADO		FUERA DEL ESPACIO AEREO CONTROLADO	
	Y Zona 2 (7000') o más sobre la tierra y 750 m (2500') o más sobre el nivel del mar (3050 m(10000') MSL (*)	Por encima de: 3050 m (10000') MSL	a menos de 200 m (700') sobre la tierra o 150 m (500') sobre el nivel MSL	Por encima de: 700 m (2300') sobre el nivel 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 en la vista de tierra o de agua	1.5 Km (1 Milla) 300 m(1000 pies)

(*) Para el vuelo en Zona de Control por encima de 700 m (2300 pies) se utilizarán las mismas mínimas de la condición, 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 sí se indica es recomendable. A más de 900 metros (3000 pies) de altura en una estimación, pero ella no implica que deban especificarse niveles en los planes de vuelo VFR, así que deben 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 ajusten de acuerdo con las reglas de vuelo visual podrán cambiar a las reglas de vuelo por instrumentos.

Digitalizado por la Asamblea Nacional

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.

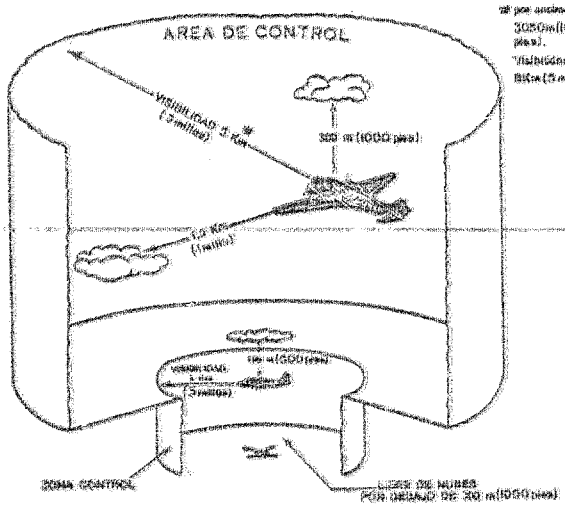
DISPOSICIONES ESPECIALES PARA LOS VUELOS VFR

Anexo 2 Modificado

79.4 AERONAVES QUE NO RENUNCIEN CONDICIONES PARA EFECTUAR VUELOS IFR: Cuando no se reúnan todos los requisitos mencionados 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 observación de vuelos VFR sobre las nubes, niebla u otras formaciones, siempre que los elementos citados no ocupen más la quinta octava de la superficie terrestre visible desde la cabina de la aeronave en vuelo y permita a dicha aeronave la referencia con referencia visual constante con la superficie terrestre y desarrollar un ángulo mínimo en condiciones atmosféricas [illegible].



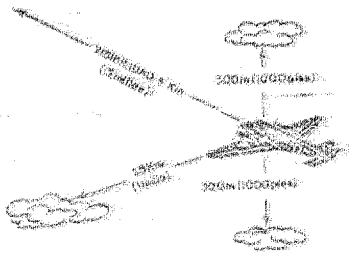
DENTRO DE ESPACIO AEREO CONTROLADO

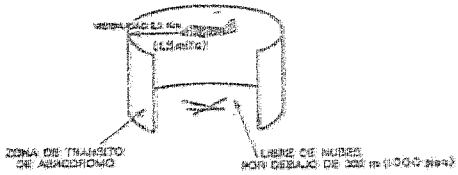
Fig. 2

2°) Planeados y realizados de manera que se efectúen dentro del horario diurno y la colaboración establecida como aeródromo 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.





FUERA DE ESPACIO AEREO CONTROLADO

Fig. 1

Tomo PARTE

REGLAS DE VUELO VISUAL

CAPITULO VFR

REGLAS DE VUELO VISUAL ESPECIALES

AL PRINCIPIO DE AERODROMOS

Anexo 11 Capítulo 2 Derivado

80. SERVICIO AL MANDO DE AERODROMO: Se suministra servicio de control del tránsito aéreo al tránsito del aeródromo en las condiciones siguientes.

NOTA: Cuando se opere en condiciones meteorológicas visuales incumbe al piloto al mando de la aeronave el evitar colisiones con otras aeronaves. A este respecto la información y mensajes emitidos por la torre de control del aeródromo, sirve 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 la autoridad de control de tránsito aéreo, no vuelos VFR no se desplazará si se encuentran en niebla aeródromo, si se extiende en la zona de ataque o en el circuito de tránsito de dicho aeródromo, si la visibilidad en tierra o si el techo de nubes es inferior a lo establecido 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 haya establecido por la Dirección de Aeronáutica Civil mínimas más restrictivas.

81.1.1 MINIMAS METEOROLOGICAS PARA AERODROMOS DE CONTROL: Para el de la Zona de Control: Las mínimas meteorológicas VFR de aeródromo no controlados que se encuentren dentro de una zona de control son:

Visibilidad en tierra: 5.5 Km (3.4 millas)
Techo de nubes: 300 metros (1000 pies)

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

NOTA 1: La realización de vuelos VFR en condiciones de visibilidad, con mínimas inferiores a las del nº 81.1 se justifican únicamente cuando existan fenómenos meteorológicos locales que reduzcan la visibilidad y/o techo de nubes en el aeródromo, pero que más allá del cinco (5) kilómetros permitan volar de acuerdo a las reglas del vuelo visual en ruta (ver VFR del Capítulo VII).

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

a) Aeródromos controlados, dentro de zona de control.
b) Aeródromos controlados, fuera de zona de control.
c) Aeródromos no controlados, dentro de zona de control.
d) Aeródromos no controlados, fuera de zona de control.

Para a), b) y c) se aplica los mínimos de 81.1, pero para a) y b), se aplicarán los 81.1 sobre la posibilidad de efectuar vuelo VFR especial cuando la visibilidad de [illegible] kilómetros [illegible] (5.5 millas).

Para d) se aplican los mínimos del 81.1.1 que establecen operaciones VFR cuando la visibilidad no sea inferior a 5.5 Km (3.4 millas).

Por lo tanto, cuando en el aeródromo de [illegible] inferior a [illegible] (3 millas), no [illegible] de una zona de aeródromo vuelo VFR [illegible].

Sección Sexta Derechos y Deberes

80.1 VUELOS VFR CONTROLADOS: Aeronaves controladas por controladores, dentro de una zona de control, sean informadas a los operadores para el VFR (Número 81.1), no podrán realizar vuelos VFR especiales [illegible] que [illegible] por la Dependencia o [illegible] del servicio de control de tránsito aéreo de conformidad a lo siguiente:

2°) [illegible]

3°) [illegible]

Digitalizado por la Asamblea Nacional

3°) Vuelos VFR ocasionales en condiciones especiales, sin ser de emergencia.
En las zonas de control, dentro zona de control, se podrán realizar vuelos VFR ocasionales previa autorización de la dependencia de control, atendiendo las disposiciones de los incisos 1°) y 2°) precedentes, además a las zonas de tránsito de aeródromo y limitando las operaciones de este tipo a 200 metros (700 pies) de altura como máximo.

Adicional: 60.2.1 DEFINICION 5: La autorización será efectuada por escrito (VFR Especial), de acuerdo de las condiciones del espacio existente y del criterio económico de la dependencia a cargo del servicio de control de tránsito aéreo. Le aeronave deberá disponer de radio en funcionamiento, una comunicación en ambos sentidos con la dependencia de control correspondiente. Si no se dispone de medios de radio en las condiciones pasadas, la operación deberá realizarse dentro del clarear visual de la línea de costa, permanecer constantemente a la vista, el tiempo de duración y se ha establecido los medios necesarios para seguir o finalizar la operación cuando el considerar la oportuna.
Las condiciones meteorológicas en la zona fuera de la zona de control deberán permitir el vuelo de acuerdo al VFR con arreglo del artículo (Capítulo 6).

Esq. Plano

Zona de tránsito de aeródromo

Centro VFR

Zona de tránsito de aeródromo

Aeródromo - Zona de tránsito

Anexo 6 Capítulo 9

Adicional: 61. PROCEDIMIENTOS: Cuando una aeronave de vuelo desde la cota necesaria los mínimos especificados por los vuelos VFR, deberá ajustar los vuelos a vuelo por instrumentos. Se aceptan los vuelos VFR especiales realizados dentro de zona de control y sobre la vertical de aeródromo dentro zona de control, en condiciones de la de a vuelo de los servicios de control de tránsito aéreo correspondiente. Los vuelos de vuelo por aeródromos con visibilidad a los a los cielos las nubes de vuelo (Tab. cuatro) y en aeródromos de salida el piloto de aeronave será (Tab. Plano).

NOTA 1: Si el Capítulo (6) se indican valores, que son mínimos y máximos sobre la visibilidad en las distintas regiones de vuelo.

NOTA 2: Se recomienda de tomarse los mínimos establecidos en los vuelos de vuelo visual, además las condiciones meteorológicas correspondientes (6.9).

Anexo 6 Capítulo 4 Sección 4

61. PROCEDIMIENTOS: [illegible] Cuando se [illegible] el vuelo requiere atraer vuelo a a cada de aeronave de acuerdo con las cuotas de vuelo que [illegible] y [illegible] que la [illegible] puedan [illegible] las [illegible] [illegible] [illegible]

Control del Tráfico Aéreo, requiriendo del cumplimiento de esta regla.

PANS-RAC Parte III Ampliado

67.1 PRIORIDAD A LA UTILIZACIÓN DE NIVELES DE CRUCERO

En general, una aeronave que vuela a un nivel de crucero tendrá normalmente prioridad sobre otra aeronave no autorizada a este nivel. Cuando dos o más aeronaves vuelan al mismo nivel de crucero, y sea necesario recurrir a la separación vertical, la que vaya adelante será normalmente la que tendrá prioridad para ascenderse al nivel de crucero.

NOTA: Las instrucciones impartidas 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 5 Derivado

69. PRESENTACIÓN: Deberá presentarse plan de vuelo IFR antes de iniciar un vuelo propuesto 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 determine en los procedimientos de aplicación.

Adicional

68.1 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 calificación poseen las cualidades necesarias y suficientes para el vuelo por instrumentos y que se ha de ajustar a lo dispuesto en las reglas para dicho tipo de vuelo.

Adicional

68.2 MODIFICACIÓN DE LA RUTA DE UN PLAN DE VUELO: La modificación de la ruta en los planes de vuelo IFR deberá efectuarse con anticipación y escalonadamente a fin de que los servicios de tránsito aéreo puedan atenderla y hacer uso eficaz exactamente.

Anexo 2 Capítulo 5 Derivado Diferencia PANS-RAC Parte II Diferencia

68.3 CAMBIO DE VUELO IFR A VFR: Cuando una aeronave se encuentre volando IFR en condiciones meteorológicas visuales (VMC) y el piloto desee anular la observancia de las reglas de vuelo por instrumentos a fin de las reglas de vuelo visual, lo notificará a la dependencia correspondiente de los servicios de tránsito aéreo, asegurando los efectos que hayan de hacerse en su plan de vuelo vigente, si es necesario; y esperará recibir el acuse de recibo antes de hacer efectiva la medida, y que asegura que se podrá observar el alcance mantenido alguna condición meteorológica.

PANS-RAC Parte II Anexo 2

68.3.1 CONTINUACIÓN DEL VUELO DE UN PLAN DE VUELO IFR A VFR: La notificación de cambio de la observancia del IFR a la observancia del VFR se efectuará acompañando la cancelación del plan de vuelo IFR, para lo cual debe indicarse claramente la intención utilizando la expresión " CAMBIO DE VUELO IFR ", seguida de los campos, en caso de haberlos, que deban hacerse en el plan de vuelo vigente. No se cancelará el plan de vuelo IFR, a no ser que se tenga y sepa 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 la presunción de que es probable que se encuentren IMC a la larga de la ruta de vuelo, a todo piloto que cancele un vuelo IFR se le notificará esto, siempre que sea posible. Sin embargo, los dependientes ATS no pueden asumir la responsabilidad de facilitar dicha información en todo momento.

Adicional

68.3.2 MODIFICACIÓN DEL VUELO IFR: Si se ha consolidado un plan de vuelo IFR y después resulta necesario proceder de acuerdo a las reglas de vuelo por instrumentos, el piloto debe presentar un nuevo plan de vuelo IFR, en la forma prescrita en el 1º 42.5 del Capítulo IV, antes de entrar a volar en condiciones meteorológicas instrumentales.

Adicional

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

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

2º) Si está dentro de un área con servicio de asesor rastreo, o con un servicio de información de vuelo, asegurar el acuse de recibo de la dependencia que proporciona el servicio.

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

Anexo 2 Capítulo 5 Derivado

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

1º) 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 al corresponde y es necesario, requerirá permiso respecto a todo cambio efectuado.

2º) CAMBIOS INTENTIVOS: Cuando una aeronave en vuelo independientemente de un plan de vuelo vigente se hará lo siguiente:

a) DESVIACIÓN 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 ruta 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) VARIACIÓN 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 un 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 LA HORA PREVISTA (CHP): 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 cerróneo de aproximación indicado en el plan de vuelo se cambia en más o en menos de 3 minutos, la nueva hora prevista (CHP) 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 sugerencias relativas a cambios en el plan de vuelo contendrán la información que se indica a continuación:

a) CAMBIO DE NIVEL DE CRUCERO: Identificación de la aeronave, nuevo nivel de crucero que se

Anexo 2 Derivado

Desea utilizar y velocidad de crucero a ese nivel, hora estimada nueva (cuando proceda) sobre los límites del espacio aéreo a cargo de una dependencia.

b) CAMBIOS DE RUTA:

CON ANTICIPACIÓN DEL ACONTECIMIENTO DE DESPEGUE: Identificación de la aeronave, reglas de vuelo, descripción de la nueva ruta de vuelo, límites los datos relacionados con el plan de vuelo aeronave con la hora y posición desde la cual se inicia el cambio de ruta solicitado, hora prevista de llegada, revisada, al aeródromo de destino, cualquier otra información pertinente.

CON ANTICIPACIÓN DEL ACONTECIMIENTO DE DESPEGUE: 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 aeronave 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 solicitar permiso para efectuar el cambio, antes de volar IFR dentro de espacios aéreos controlados.

NOTIFICACIÓN DE POSICIÓN DE RUTA

Anexo 2 Derivado

69. INFORME DE POSICIÓN: 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 comunicará 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 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 caso de los notificaciones de posición por tiempo, los mismos se harán de forma tal que comunique lo más aproximadamente posible con los tiempos previstos.

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

3º) El diario 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 alertará también a esta última.

PANS-RAC Parte III Derivado y Ampliado

69.1 CONTENIDO DE LAS NOTIFICACIONES DE POSICIÓN: Las notificaciones de posición deberán incluir obligatoriamente la Sección 1 consistente de la aeronotificación, tal como aparece en el formulario "ICAO" pormenorizado (Apéndice D), que consta de al informe de posición previamente dicho.
La Sección 2 ó parte de la misma, se incluirá cuando lo solicite la dependencia correspondiente de los servicios de tránsito aéreo, o si se calcula que se ha modificado la estima

Digitalizado por la Asamblea Nacional

	últimamente notificada en más de tres minutos para la hora de llegada o en más de 30 minutos para la estimada normal calculada para ese posición. La Sección 1 d, parte de la misma, será incluida por todas las aeronaves que vuelen a 3000 pies o más, tode vez que pasen uno de los puntos de notificación M.T especificados en el ;IP-RAC.	NOTA: Este número se la aplicación cuando un vuelo ha sido planeado para efectuarse dentro de espacio aéreo controlado, en parte IFR y las de VFR, o cuando se ha establecido la comunicación de un vuelo VFR cuando sirvan la consolidación de un vuelo IFR o cuando se atienden un espacio aéreo controlado.
PANS-ATM Capítulo 2	89.1.1 EXCEPCION: Una aeronave estará exceptuada de efectuar y registrar observaciones ordinarias:	PANS-RAC Parte II 91. [illegible] Las aeronaves deberán continuar el período correspondiente entre 20 y 40 minutos después de la hora del último con esto, cualquiera haya sido su origen, informando para indicar que el vuelo continúa de acuerdo con el plan, después de haber sido informe la identificación de la aeronave y la [illegible] "Vuelo normal".
	a) Cuando la duración del vuelo sea de 2 hora 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.	Adicional 91.1 MENSAJE "VUELO NORMAL": Se transmitirá de aire a tierra a la dependencia correspondiente de los servicios de tránsito aéreo precisándose 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.
PANS-RAC Parte III Derivado	89.2 ESPECIFICACION DE "NOTIFICACIONES": Los datos de las aeronotificaciones se anotarán en el formulario "FIXIN" de acuerdo con las instrucciones detalladas en el reverso del formulario y utilizando las abreviaturas y términos convencionales que aparecen en la cabeza columna de la izquierda del anverso del mismo. Estos formularios deberán ser devueltos en la Oficina de Información de Vuelo del aeródromo de llegada.	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.
PANS-RAC Parte III Derivado	89.3 TRANSMISIÓN DE "NOTIFICACIONES": Las aeronotificaciones se transmitirán usando las abreviaturas que aparecen en la derecha y segunda columna de la izquierda del anverso del formulario "FIXIN".	NOTA 2: Se recomienda que, al efectuar la notificación de posición dentro de lapsos inferiores al señalado, no se necesita aplicar esta número.
		COMUNICACIONES
Adicional	89.4 PRECISIÓN DE LAS NOTIFICACIONES DE POSICIÓN: Al notificar la posición los pilotos deberán cerciorarse de la exactitud de sus relojes y precisar, el minuto más próximo la hora en que pasen sobre un punto de notificación. Habido deberá tenerse cuidado en identificar correctamente la posición. Cuando se utilice una señal reflectora o luminosa para determinar la hora en que se pasa sobre un punto de notificación tal como una radiobaliza de abanico, radiobaliza "V", cono de silencio o intersección de haces de radiofaros direccionales, deberá tomarse nota de la hora en que emiten o dejan la señal, y la hora en que cesa de dicha. 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.	Anexo 2 Capítulo 5 Ampliado 92. TÉCNICA Y USO DEL [illegible]: Siempre aeronave realizará vuelos IFR a menos que se mantenga escucha continua en la radiofrecuencia apropiada de la dependencia correspondiente de tránsito aéreo, y cuando las circunstancias, se pueda establecer con fines, consulta difícil en otras partes.
		NOTA: La información de la dependencia correspondiente y la radiofrecuencia apropiada se encuentra correspondientemente en las publicaciones de Información Aeronáutica, AIP-RAC y AIP-ACC.
	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 mantener 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 su plan de vuelo IFR.	Adicional 92.1 COMUNICACIONES EN RUTA: Las precauciones a los cuales se ajustarán las comunicaciones durante los vuelos IFR en ruta son los siguientes:
		1°) COMUNICACIONES [illegible]: Si se dispone de control de región dirigido sobre el piloto, y el control de control de área correspondiente deberá establecerse contacto y mantener el enlace en la frecuencia radiotelefónica adecuada.
	89.5 NOTIFICACIÓN POR CONDICIONES PELIGROSAS DE VUELO:	
Adicional	89.5.1 CONDICIONES METEOROLÓGICAS ADVERSAS EN RUTA: El piloto de una aeronave que encuentre en ruta condiciones adversas (abreviatura, tales como formación de hielo o fuerza turbulenta 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 2 del formulario "IFRIN".	Adicional 92.2 [illegible] Las comunicaciones correspondientes a las [illegible] y [illegible] se mantendrán en comunicación y [illegible] a las [illegible] los [illegible]
	NOTA: Además de la expresión "AIREP-ESPECIAL" las aeronaves tratarán de la situación y el grado de saturación deberá de comunicaciones que ha de utilizarse, determinando el correspondiente utilizar previamente la señal de urgencia (expresión [illegible] "PANPAN" repetido tres veces).	1°) COMUNICACIONES DURANTE LA PARTIDA: Las aeronaves que salen deben comunicarse, 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, incluso 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 se facilitado en una frecuencia distinta.
Anexo 6 Capítulo 5	89.5.2 CONDICIONES METEOROLÓGICAS 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 específicos factores que afectan la seguridad de las operaciones aéreas, como son: zona de práctica de tiro militares no conocida, bandada de pájaros, globos meteorológicos, etc.	NOTA 1: La aeronave lista para el despegue, no implica necesariamente que la misma se encuentre ocupando la posición de despegue.
Adicional	89.6 NOTIFICACIÓN DE LLEGADA A UN PUNTO DE ESPERA O LLEGADA DE ESPERA: Deberá notificarse la hora y nivel de llegada a un punto de espera especificado, o al punto hasta el cual se ha concedido permiso.	NOTA 2: En condiciones meteorológicas sumamente desfavorables, la aeronave podría ser autorizada a pasar de la frecuencia de control de movimiento en tierra a la frecuencia del control de aproximación directamente.
Adicional	89.7 NOTIFICACIÓN DE ABANDONO DE UN PUNTO DE ESPERA: Deberá notificarse la hora en que se abandona cualquier punto de espera asignado.	2°) COMUNICACIONES DURANTE LA LLEGADA: Las 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 correspondiente el servicio de control de aproximación no exista frecuencia específica designada, el contacto inicial se efectuará en la frecuencia del control de aeródromo.
Adicional	89.8 NOTIFICACIÓN DE ABANDONO DE NIVEL ASIGNADO: Deberá notificarse todos los casos en que se abandone un nivel asignado, para alcanzar un nuevo nivel asignado.	
Adicional	89.9 NOTIFICACIÓN DE LLEGADA A UN NIVEL ASIGNADO: Deberá notificarse la llegada a un nivel asignado, especificando claramente el nivel.	
Adicional	89.10 NOTIFICACIÓN A PERIODOS: A pedido de la dependencia de los servicios de tránsito aéreo correspondiente, deberán notificarse cuando asciendan o descienden, los cruceros ascendente de niveles con 300 metros (1000 pies) de separación, a que otra separación se así en cuestión.	NOTA: En condiciones meteorológicas sumamente desfavorables, la aeronave podrá ser autorizada rectificación después de aterrizar, o abandonar la frecuencia del control de aproximación para pasar a la frecuencia del control de movimiento en tierra directamente.
Anexo 2 Capítulo 5	90. NOTIFICACIÓN DE TERMINACIÓN DEL SERVICIO: Cuando se termine un vuelo IFR que está actualmente beneficiándose servicio de control de tránsito aéreo, o cuando se haya un espacio aéreo controlado y ya no se está 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.	3°) CAMBIO DE FRECUENCIA PARA EL CONTROL DEL MOVIMIENTO

Digitalizado por la Asamblea Nacional

[illegible] 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 está 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, precediéndolos de la frase "RECEPCION TRONCO A CLAVE DERIVO A FALLA DEL RECEPTOR". La aeronave transmitirá el mensaje siguiendo 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 CRUCERO PARA FALLAS EN 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 mantenido 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 o si así lo estimare la aeronave, de las condiciones meteorológicas existentes en su ruta, especial en la de acuerdo con lo establecido en el inciso 1°) se comunicará con el plan de vuelo para llegar de nuevo a con lo siguiente:

a) Si se ha de volar sin servicio de control, comunicará la situación al centro de control de área

extendido, manteniendo los niveles de crucero asignados hasta el último punto especificado en dicho permiso. Si ese punto es anterior al aeródromo donde se proyecte realizar el primer aterrizaje, continuará hasta dicho lugar con el permiso acordado y a partir de ese momento el vuelo mantenido los niveles fijados en el plan de vuelo presentado.

b) Si no volare

1) DE VUELOS CON SERVICIO ATC CON: Proseguirá de acuerdo al plan de vuelo presentado, enmendado notificado y asesoramiento recibido que haya examinado antes.

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 cuanto cada uno de los aspectos precedentes, alcance el 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 notificada 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 ésto 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 se adecuado a la nueva dirección del vuelo o no asegura la debida separación con el terreno, al nivel superior más próximo que contemple dicho requisitos.

Adicional NOTA 1: La hora prevista de llegada últimamente notificada se refiere básicamente a la hora que en tal concepto resulta del plan de vuelo vigente, excepto que se haya enmendado dicha información con anterioridad, de acuerdo a los procedimientos establecidos para la transmisión de la sección 2 de la aeronotificación. La hora previsto de aproximación es nominalmente 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 espera que debería comenzar a iniciar la aproximación en base a la demora calculada por congestión de tránsito en el aeródromo.

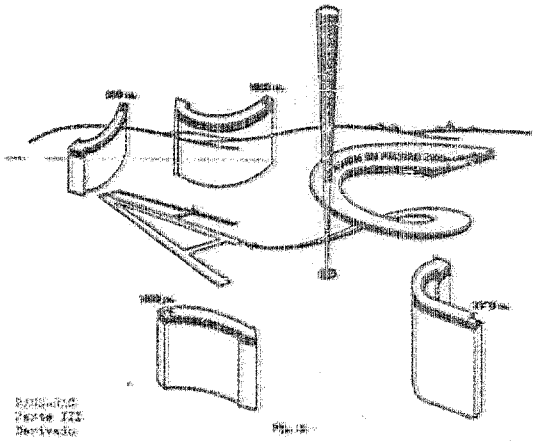
Parte III Derivado NOTA 2: Los pilotos deben tener en cuenta que el control de tránsito aéreo hace las instrucciones que emite en la suposición de que toda aeronave a la que le falle la comunicación seguirá lo dispuesto precedentemente. Si la aeronave a la que le fallan las comunicaciones no se comunicada o aterrizada dentro de los 30 minutos siguientes a la hora estimada de llegada o a la hora prevista de aproximación últimamente cursada y de la cual se haya acusado recibo, la que de las dos resulta 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 las 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 se 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.

Parte III Derivado 93.1 PROCEDIMIENTO DEL DESCENSO DE EMERGENCIA: Al recibir aviso de que una aeronave en vuelo se halla en situación de emergencia, que pueda afectar a otras aeronaves, la dependencia de tránsito aéreo correspondiente impartirá las instrucciones adecuadas con respecto al principio de la prioridad sobre cualquier otra tránsito a la aeronave que se halla en situación de emergencia.

NOTA: Al recibir aviso de que una aeronave ejecuta un descenso de emergencia para aterrizar cumpliendo el tránsito a diversos de acuerdo informes, la dependencia de tránsito aéreo correspondiente, estará inmediatamente al siguiente mensaje: "DESCENSO DE EMERGENCIA [illegible] DERIVO [illegible] a un [illegible] DERIVO [illegible] DE [illegible] AERONAVE [illegible] (Figura 13).



Anexo 2 Parte III Derivado

Fig. 13

93.2 PROCEDIMIENTOS DE DERIVO PARA EL DESCENSO DE EMERGENCIA POR UN DESCENSO DE EMERGENCIA: Al recibir la información de un descenso de emergencia los pilotos de las aeronaves en cualquier lugar, dentro de la área especificada, de conformidad con las instrucciones de emergencia, mantendrán el nivel de crucero. La dependencia de tránsito aéreo correspondiente transmitirá nuevamente instrucciones con cada de los servicios de comunicaciones aeronáuticas, inmediatamente después de la emisión de emergencia. Cuando el aeronave, el tránsito u otros pilotos no, en plan que una aeronave, afectada por las instrucciones emitidas en la correspondiente de descenso de emergencia, mantenga el nivel asignado inicialmente, la dependencia de tránsito aéreo correspondiente enviará instrucciones previstas a esa aeronave.

NOTA: Se entenderá que las aeronaves que estén de la situación de emergencia deben acatar a las instrucciones impartidas al amparo de la RAC 172 control de tránsito aéreo. Se entiende, se espera que los aviadores tomen en la cuenta de emergencia los planes de antemano más adecuados de vuelo fuera de situación aérea contingente.

Adicional: 93.5 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.

Anx. DOCUM.

REGLAS DE VUELO POR INSTRUMENTOS

CAPITULO IX

REGLAS Y PROCEDIMIENTOS DE VUELO POR INSTRUMENTOS PARTE DEL VUELO EN RUTA

SECCION 1ra.

VUELOS EN ESPACIOS AEREO CONTROLADOS

NORMAS GENERALES

Adicional 96. APLICACION: Los de conformidad con las reglas y disposi-

Digitalizado por la Asamblea Nacional

[illegible] de esta sección, los aeronaves que efectúen vuelo IFR dentro de espacios aéreos controlados, además de cumplir también con las reglas generales de vuelo de los artículos 17 y 7 y las reglas y disposiciones del capítulo VIII.

Derivado Tomo II Capítulo 5

100.1: Se establecen 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 serán de requisito 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

99. [illegible] DE VUELO: En todas las rutas designadas, las aeronaves volarán lo más cerca posible del eje de las rutas.

Adicional

99. [illegible] DE CRUCERO: Los pilotos que se propongan volar dentro de rutas designadas deberán notificar la omisión de aviones con la dirección del vuelo, según se indica en las correspondientes publicaciones de información aeronáutica.

100.2: El pedido se refiere a la autorización de vuelos con el servicio de control de tránsito aéreo.

Tomo II Capítulo 5 Sección 2 Parte 2a

[illegible]

99. [illegible] DE [illegible]: Las aeronaves comprendidas por las disposiciones de el [illegible] de tránsito aéreo [illegible]

1°) entre vuelos IFR controlados;
2°) a vuelos IFR controlados de los vuelos IFR controlados, en aquellos casos en que se [illegible] que se participan en la [illegible] IFR;
3°) entre vuelos IFR controlados, en aquellos casos del espacio aéreo que se [illegible] en la [illegible] IFR.

Tomo [illegible] y [illegible] 2a

Después [illegible] aeronave, puede [illegible] dentro [illegible] a las aeronaves [illegible] vuelo que se realicen en condiciones meteorológicas de vuelo visual (por ejemplo IFR 99.2, 99.3, 100.2 y [illegible]):

4°) a los vuelos IFR controlados de los vuelos IFR no controlados.
5°) entre vuelos IFR controlados.

El control del tránsito aéreo ordena la separación mínima de las aeronaves [illegible] vuelo IFR [illegible] de vuelo visual [illegible] y la [illegible], [illegible] diferentes requisitos de vuelo.

Publicado Parte III

99.1: [illegible] a los pilotos que hacen el ordenamiento [illegible] al [illegible] y los [illegible] que [illegible] que las [illegible] [illegible] [illegible]

PARTE-RAC Parte III Derivada y Anexos y Capítulo

100.7 VUELOS INICIADOS IFR Y CONTINUADOS VFR: Los 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 abandonará el permiso hasta el punto en que termina la parte IFR del vuelo. No es necesario obtener permiso para realizar el vuelo VFR más allá de ese punto y al notificar al 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 no sentenderá 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 falla de radio 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 asegura la debida separación con el terreno, al nivel superior más próximo que contemple dicha requisitos.

Adicional

100.7.1 LIMITACIONES: 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 situado a una distancia del límite, no menor a 50 minutos de vuelo de la aeronave.

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

NOTA: El procedimiento descrito tiene por objeto permitir a las dependencias de control adyacentes, disponer con suficiente anticipación, las providencias para asegurar la separación reservativa 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 LO AD DE SE ESTABLECIDO: Si no se solicitado y obtenido la prosecución de un plan de vuelo IFR y realiza recorrido después proseguir en IFR, el piloto debe presentar un nuevo plan de vuelo IFR y realiza un nuevo debará ajustarse hasta la derecha hasta alcanzar el centro del haz que difiere 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 sea cambio de nivel de crucero haya que pasar por el nivel de crucero de una aeronave que vuela 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.

PARTE-RAC Parte III Derivada

101.9 CAMBIO DE NIVEL DE VUELO: A solicitud del piloto podrá autorizarse, durante las horas diurnas, a las aeronaves a mantener la debida separación y a volar en condiciones meteorológicas visuales en trayectos limitados para el cambio de nivel de crucero en 300 diferencia, los pilotos que realicen este tipo de vuelo deben permanecer dentro de 300 metros (1000 pies) verticalmente por encima o por debajo y 1500 metros (1 Milla) horizontalmente 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 SERVICIOS AEREOS CONTROLADOS

NORMAS GENERALES

PARTE-RAC Parte VI Modificada

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

1°) EN CUANTO RESPONSABILIDAD: Servicio Asesor a todos los vuelos realizados en rutas nacionales.

2°) EN CUANTO AL SERVICIO: Servicio de Información de Vuelo a todos los vuelos realizados fuera de rutas nacionales.

Correciones que sirvan de apoyo con los vuelos descritos 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 aeronaves de rutas o por vía aérea sea suficiente al piloto dentro del servicio de información de vuelo. [illegible] permiso de tránsito antes de entrar en el espacio en que existen condiciones meteorológicas instrumentales.

Adicional

103.1 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. NORMAS GENERALES: Las aeronaves que en cumplimiento de un permiso pasen a un nivel de crucero superior o inferior mientras estén en ruta, excepto en los casos previstos en los procedimientos de notificación, deberá comunicar al aumento o el descenso inmediatamente después de sobrevolar el punto de posición más alejado del cual habrá de seguir el nuevo nivel de crucero en ruta.

Adicional

101.1 NIVEL DE CRUCE INMEDIATO, SUPERIOR AL NIVEL DE CRUCERO: Las aeronaves que vuelen a un nivel de crucero en ruta más bajo que el nivel de crucero establecido en las radiodifusiones de información aeronáutica (ATIS), para el punto de posición siguiente, deberán iniciar el ascenso antes de llegar al punto de posición, de manera que no pasen fuera al nivel de crucero establecido a un nivel más alto al que se ha especificado en el permiso, para el tramo siguiente de la ruta.

Adicional

101.2 NIVEL DE CRUCE INMEDIATO, INFERIOR 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 dicho nivel establecido.

Adicional

101.3 CRUCE DE NIVEL CERCA DE 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.

PARTE-RAC Parte III Derivada

101.4 CAMBIO DE NIVEL CON REFERENCIA A HORA: Cuando se permita cambiar de nivel de crucero al piloto al cabo de un ascenso en vuelo, a lo largo de una ruta cubierta por un haz de radiofaro omnidireccional de muy alta frecuencia (VOR), se le podrán dar instrucciones para que ascienda o descienda a la derecha del haz de trayectoria. En este caso, la aeronave el grado de seguridad al 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 únicamente "información de maniobrabilidad" y usa las palabras "espera o continúe" cuando se proponen medidas a las aeronaves.

Anexo 2 Capítulo 2 Modificado

101. [illegible] DE CRUCERO: Inserta al ascenso o al descender o en rutas predeterminadas donde se hayan establecido los niveles utilizables, los vuelos IFR realizados fuera de espacios aéreos controlados deberán ajustarse 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

106. VALIDEZ DEL ASESORAMIENTO: Cuando se "asesora o aconseja" algún al piloto respecto a un vuelo realizado con servicio asesor de tránsito aéreo, corresponde al piloto decidir si aceptará el asesoramiento o sugerencia que se 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 en [illegible]

PARTE-RAC Parte VI

109. COORDINACIONES ENTRE SERVICIO DE SERVICIO AEREO: Los pilotos que vuelen con servicio asesor de tránsito aéreo, dentro de la periferia y con las [illegible] adicionales deberán aplicar procedimientos similares a los aplicados para los vuelos IFR dentro de espacios aéreos controlados, con excepción de que:

1°) El plan de vuelo y los avisos al aéreo no están sujetos a revisión;

NOTA: Si se ha dado aviso para una ruta de un vuelo que se realice en espacio aéreo controlado, y posteriormente fuera de espacio aéreo controlado, el piloto no o [illegible] se [illegible] a las [illegible] para los vuelos IFR dentro de espacios aéreos controlados, con excepción de que:

2°) Tomará medidas coordinación apropiadamente con la dependencia de los servicios de tránsito aéreo [illegible] de servicio [illegible] de tránsito aéreo.

Adicional

105.2 SENTIDO Y PUNTO DESTINACION DEL SERVICIO AEREO: El punto de entrada elegido tiene que al punto de notificación [illegible] o a posición, el que sea conveniente para la ruta que se sigue. Si se trata de un avión, la [illegible] 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 disponer del cumplimiento de este número si lo considera factible.

PUNTOS DE SERVICIO AEREO INTERNACIONAL

Adicional

106. [illegible] DE TRANSITO: Cuando un vuelo de [illegible] volando fuera de espacio aéreo controlado, no se cuenta con permiso IFR del control de tránsito aéreo y se necesita entrar a [illegible] de fuera, se deberá solicitar al correspondiente permiso a la dependencia a cargo de los servicios de control de tránsito aéreo dentro de dicho espacio. Si no [illegible] el piloto deberá [illegible] veinte minutos antes por lo menos.

Adicional

106.2 [illegible] DE SERVICIO AEREO CONTROLADO: El punto de entrada elegido tiene que al punto de notificación [illegible] o a posición, el que sea conveniente para la ruta que se sigue. Si se trata de un avión, la [illegible] a un ángulo de 090° respecto de su eje o lo más aproximadamente posible a este ángulo.

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

Digitalizado por la Asamblea Nacional

CAPITULO X

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

PARTIDAS IFR

PARS-RAC Parte IV

107. EJERCICIO 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, se responsabilidad del piloto decidir si hará caí el despegue o si esperará hasta poder hacer un despegue normal en una dirección más favorable.

PARS-RAC Parte IV. Parte II. Derivado

107.1 PARTIDA EN VFR: A solicitud del piloto podrán autorizarse las salidas de vuelo IFR para trayectos limitados de ascenso con un permiso en VFR (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, y en caso de no existir datos, 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

PARS-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.

PARS-OPS Derivado

Adicional

108.1 CIRCUITO DE ESPERA TIPO: El procedimiento normal de espera consiste en seguir un circuito de espera tipo hipódromo que y minuto al se está a 4250 metros (14000 pies), o por debajo, o de 1 minuto y medio al se está por encima de 4250 metros (14000). Todos los viajes han de hacerse con un ángulo de inclinación lateral de 25° o 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 viajes después de la entrada inicial en el circuito de espera se harán a la derecha. (Fig. 14)

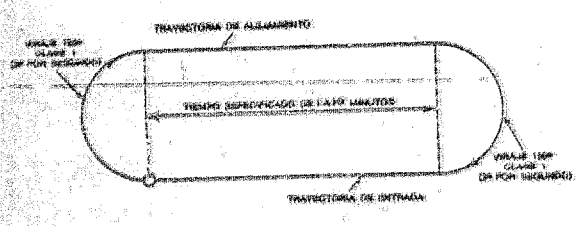


Fig. 14

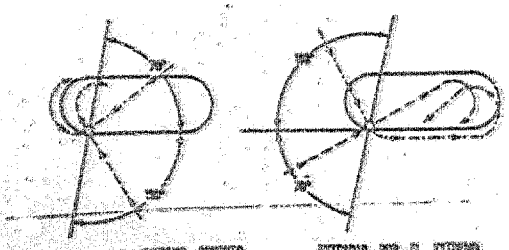
Adicional

109. ESPERA EN ESPERA: Si por alguna razón no se ha publicado ningún procedimiento de espera, el del control especifica la dirección, hasta se realizará de acuerdo con el circuito de espera tipo, en el que la trayectoria de entrada para la trayectoria de vuelo de la aeronave.

PARS-RAC Parte IV y Parte II Derivado

109.1 ENTRADA EN CIRCUITO DE ESPERA: Todos los viajes dependientes para entrar en un circuito de espera a centrarse en él, se efectuarán preferentemente en la parte del área de espera correspondiente a la trayectoria de aproximación.

NOTA: Los dibujos de la figura número 15 dan una guía para hacer la forma de entrada a un circuito de espera. El área sombreada, en ángulos según sea la trayectoria de aproximación del vehículo aeronave en IFR.2 se diferencia. Cada área se determina la trayectoria de la aeronave cerca del fin de proyección de la espera (Fig. 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 especifiquen 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 en un acuerdo previo de las instrucciones que contenga, la indicación sobre la hora probable de salida de la espera o bien la hora en que probablemente realizará en 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 aeronave espera de las alemas tenga a esa respecto.

NOTA: Para aviones de reacción, la velocidad máxima prescrita en estos casos es de 280 Kt o 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 cumplimiento de esta número asegura las prestaciones necesarias a las áreas de protección de las esperas y hace peligrosa la separación respecto a otro vehículo 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 control de convoy de área hasta un punto de espera (radiofaro, radiobaliza IFR, o cualquier otro punto de posición determinado por radio). Según corresponda, se indicarán las direcciones relativas a las comunicaciones con el control de aproximación y de ser necesario la frecuencia específica que deberá usarse.

NOTA: Según sean los servicios locales, el control de aproximación puede materializarse 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 99.6 y hará escucha en la frecuencia correspondiente o indicada en el permiso para recibir nuevas instrucciones. Los pilotos no deberán comunicar 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 control de aproximación a una hora determinada o en cierto punto de la ruta.

Adicional

109.6 OTRAS INSTRUCCIONES EN LA ESPERA: Posteriormente al piloto en la espera, deberá notificar de acuerdo a lo establecido en los números 99.7 y 99.8, cuando:

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

2°) Deje el punto de espera.

PARS-RAC Parte IV Derivado

109.7 HORA DE SALIDA DE LA ESPERA: Cuando se efectúen aproximaciones simultáneas, en donde con frecuencia hay entre una y otra los mínimos requeridos en la hora en un determinado punto de espera como afectará la aproximación al aeródromo. Para simplificarlo en lo sucesivo deberá ajustar su vuelo de salida indicada en el número 109.2 para adecuarse lo más posible a la hora designada y sin necesidad de nuevo permiso.

NOTA: Normalmente se requerirán cinco minutos para ejecutar un circuito de espera tipo, completo, con viraje en ochos. A menos que haya viento de frente en la trayectoria de entrada, los pilotos deberán poder volver alrededor 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 sobre el boletín de los límites del circuito de espera establecido, para llegar al punto de espera precisamente a la hora indicada, o lo más posible después de esa hora. Los pilotos de tiempo que han de cuando 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 aérea de los viajes con las trayectorias en línea recta, se puede variar con precisión la trayectoria de espera.

PARS-RAC Parte IV Derivado

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

LLEGADAS IFR

Adicional

111. VALIDEZ DE UN SERVICIO 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 de otras instrucciones, deberá el procedimiento de aproximación forzosamente especificada y pedirá al control de tránsito aéreo un nuevo permiso.

NOTA: El control de tránsito aéreo determinará en cada se-

Digitalizado por la Asamblea Nacional

[illegible] tenga un nuevo intento, o si se le autoriza a que [illegible] un circuito de espera a determinado nivel, hasta que [illegible] o desviación, otra aeronave que esté en vuelo. Esa decisión se basará en las condiciones de tráfico que existan, y [illegible] situación de aeronave.

PANS-ATM Parte IV Derivado

111.1 [illegible] Cuando en estado [illegible] aeronave en espera, las pilotos tengan [illegible] una [illegible] información [illegible] y [illegible] condiciones [illegible] sean anteriores y los límites de espera de la aeronave número uno en el orden de aproximación, éste 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 orden de aproximación, la aeronave número uno recibirá instrucciones para que pase a un estado 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 OPCIÓN 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.

APROXIMACIÓN VISUAL

PANS-ATM Parte IV

111.3 APROXIMACIÓN: A solicitud podrá autorizarse la aproximación visual a los vuelos IFR, si el piloto notifica que puede mantener condiciones referencia visual con el terreno y tiene el aeródromo a la vista y si:

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 notificó a la aeronave, según el sector de referencia o los reportes ATS utilizados, o bien;

2°) Si la aeronave no ha alcanzado el nivel de vuelo mínimo establecido para la aproximación inicial pero la información operativa [illegible] el procedimiento de aproximación no indica [illegible] que la visibilidad permite una aproximación en referencia visual con el aeródromo a la vista y tiene conocimiento de que [illegible] a [illegible].

NOTA: Los pilotos que reciben los documentos de control tienen por objeto mantener aeronaves independientemente de las condiciones meteorológicas IMC o VMC. 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 recomendaciones, especialmente en lo que se refiere a condiciones meteorológicas que puedan limitar operaciones o procedimientos de por parte de las aeronaves.

PANS-ATM Parte IV y Parte III SUPPLEMENTARY Parte 2

111.4 APROXIMACIÓN DE VMC: A solicitud del piloto podrá autorizarse los llamados de vuelo IFR para trayectos limitados 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 APROXIMACIÓN CON CIRCULACIÓN VISUAL: Cuando se efectúa el procedimiento prescrito de aproximación por instrumentos sobre una pista diferente de la pista en uso, ello conlleva tipo una aproximación visual (ver 111.3) que impondrá efectuar a la vista del aeródromo para enfocar la pista en uso en el trazo final de la aproximación. Cuando se efectúan operaciones de este tipo, la altura a que debe efectuarse la circulación visual no deberá ser inferior a 150 metros (500 pies) con respecto del trazo final de la aproximación a la pista en uso.

APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS

Adicional

112. APLICACIÓN: Los pilotos al cruce 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. Cualquiera que sea las condiciones meteorológicas existentes, los vuelos IFR se llevarán deberán efectuarse y aterrizaje aproximación para orden aeródromo, excepto que el piloto haya obtenido un plan de vuelo IFR o el permiso de tránsito aéreo autorice al piloto otro procedimiento.

NOTA: Si el piloto considera que puede prosegir el vuelo hasta el aeródromo de destino en condiciones acordes referencia visual, debe cancelar el plan de vuelo IFR y continuar VFR de acuerdo a las reglas generales de vuelo y a los [illegible] de vuelo vigentes.

PANS-ATM Parte IV Derivado

112.1 [illegible] control será emitido a una aeronave para que efectúe un determinado procedimiento de aproximación por instrumentos [illegible] de procedimiento de aproximación [illegible] sentos. Si el piloto no conoce el procedimiento [illegible] 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 insertados y se especifican en las publicaciones de información aeronáutica.

de aproximación [illegible] al [illegible] punto o de [illegible] que especifique el procedimiento, excepto que esté establecido o el control determine, el punto en [illegible] el viraje, expresado en tiempo de vuelo, en la trayectoria de vuelo, respecto a la instalación de radionavegación correspondiente.

PANS-ATM Parte IV Derivado

112.3 REFERENCIA VISUAL CON EL TERRENO DURANTE EL PROCEDIMIENTO: Si se establece referencia visual con el terreno antes de completar el procedimiento de aproximación, podrá proseguir que realizarse, no obstante, todo el procedimiento, a menos que el piloto calcule y obtenga permiso para una aproximación visual de acuerdo al número 111.3.

PANS-ATM Parte IV Derivado

112.4 APROXIMACIÓN CONTINUA: Cuando se aplique técnica de aproximación con descensos en tiempo reducido, toda aeronave iniciará la aproximación directa a la hora calculada y descenderá al nivel de aproximación final hasta cuando se la de 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 MODIFICACIONES DE LA APROXIMACIÓN: Además de las modificaciones de posición especificadas con la espera (ver números 109.5 y 109.6), los pilotos que sigan procedimientos de control de aproximación antiguamente así que se las solicite especificaciones:

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

2°) Cuando efectúan el procedimiento de [illegible] otra [illegible] instrumentos [illegible] y vuelo [illegible].

3°) Que son alrededores frecuentes, [illegible] el radio de nuevo [illegible] o [illegible] o [illegible] de alrededores de [illegible].

Adicional

113. [illegible] ACTOS [illegible] DE LOS AERONAVES DE [illegible] Los [illegible] que [illegible] sistemas [illegible] de control de [illegible] aeronave [illegible] de aproximación [illegible] que [illegible] aterrizaje [illegible] aeronave [illegible] a [illegible] aterrizar.

APÉNDICE A - ANEXO

NOTA - Volumen Núm. 42 y 43 Capítulo 17, Sección 2da.

1. SEÑALES DE SOCORRO, URGENCIA Y SEGURIDAD.

NOTA: Ninguna de las disposiciones siguientes que trata necesarias en peligro que 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, consistente en el grupo SOS (.....del Código Morse).

2) Una señal emitida por radiotelefonía, consistente en la palabra MAYDAY.

3) Cohetes o bombas que proyectan luces rojas, lanzados uno a uno a cortos intervalos.

4) Una luz de bengala roja con paracaídas.

NOTA: El artículo 35 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 radiotelegráfica y radiotelefónica.

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. Debe 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 genera automáticamente, se transmitirá, de modo continuo durante treinta segundos como mínimo, y un minuto como máximo, cuando se pudiera 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 le obligan a aterrizar, pero no necesita asistencia inmediata:

1) Apagando y encendiendo sucesivamente las luces de aterrizaje;

2) Apagando y encendiendo sucesivamente las luces de navegación, de forma tal que se distinguen de las luces de navegación de posición.

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 medio de señales consistente 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 nuevas advertencias meteorológicas importantes.

Digitalizado por la Asamblea Nacional

Todas las señales consistentes en el grupo TTT.

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

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.

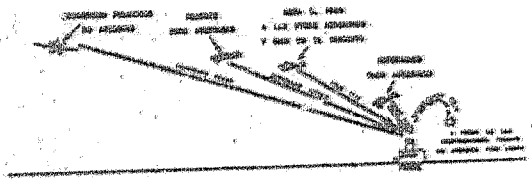


Fig. 1

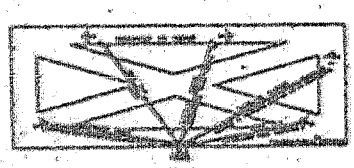


Fig. 2

3. SEÑALES PARA EL TRANSITO DE AERODROMO.

3.1 Señales luminosas.

3.1.1 Desde el control de aeródromo (Fig. 3):

	A las aeronaves en vuelo	A las aeronaves en tierra
Luz verde fija.	Autorización para aterrizar.	Autorización para despegar.
Luz roja fija.	Dado al paso a las otras aeronaves y vuelta en el circuito.	Alto.
Luz de destellos verdes.	Regreso para aterrizar. *	Autorización para rodaje.
Luz de destellos rojos.	Condiciones peligrosas, no aterrizar.	Abandonar el área de aterrizaje en uso.
Luz de destellos blancos.		Regreso al punto de partida.
Luz pirotécnica roja.	A pesar de las instrucciones previas, no aterrizar en por ahora.	Regreso al aeródromo.

* A un minuto tiempo de 12 luces rojas para aterrizar y para el rodaje.

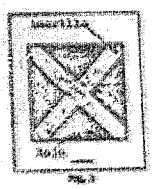


Fig. 3

Fig. 3

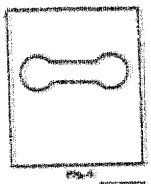


Fig. 4

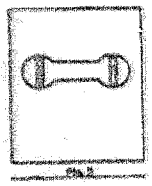


Fig. 5

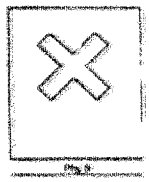


Fig. 6

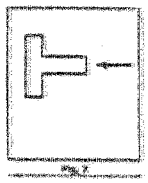


Fig. 7

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

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 aeronaves no necesitan limitarse a las pistas ni a las calles de rodaje.

3.5 Area de maniobra inservible.

Cruces de un color llamativo, preferiblemente blanco (Fig. 6), colocadas horizontalmente en el área de maniobra, indican que el área se utilizando para el mantenimiento de aeronaves.

3.6 Instrucciones para el aterrizaje y el despegue.

3.6.1 Cuando no haya una o ambas de las señales siguientes, indican la dirección que ha de seguir la aeronave para aterrizar o despegar.

1) Una cruz de aterrizaje, horizontal, de color blanco o amarillo (Fig. 7), en dirección paralela al eje largo de la pista y hacia la aeronave.

2) Un rectángulo de color anaranjado o negro por la cara inferior y blanco o amarillo por la derecha, visto desde arriba hacia la cabina (Fig. 8), en la dirección hacia la cual operar el despegue.

3.6.2 Un grupo de dos dígitos (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 maniobra la dirección de despegue expresada en decenas de grados, redondeando el número más próximo de que se trata.

Fig. 6

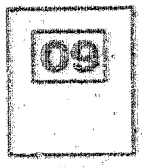


Fig. 7

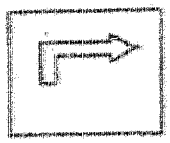


Fig. 8

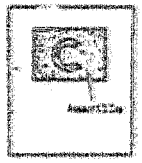


Fig. 9

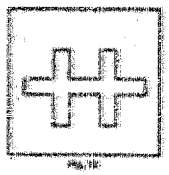


Fig. 10

3.7 Indicador hacia la derecha.

Una flecha hacia la derecha y de color llamativo en un área de maniobra, o horizontalmente en el borde de una pista o en el de una calle de rodaje (Fig. 10), indica que los aviones deben o pueden o deben efectuar hacia la derecha antes del aterrizaje y después del despegue.

3.8 Círculo de estacionamiento de los helicópteros de Tres-Río Novo.

Letra "C" en negro colocada verticalmente sobre un fondo amarillo (Fig. 11) indica el lugar en que se encuentra la círculo de estacionamiento de los helicópteros de Tres-Río Novo.

3.9 Planeadores en vuelo.

Una doble cruz blanca, colocada horizontalmente (Fig.12) en el área de maniobra, indica que el aeródromo se utiliza por planeadores y que se están realizando vuelos de este naturaleza.

4. Señales para maniobras en tierra.

4.1 Del señalero a la aeronave.

NOTA 1: Estas señales se han ideado para que los que el señalero, son aquellas utilizadas si es necesario para facilitar la observación por parte del piloto, y situado hacia la aeronave desde un puesto:

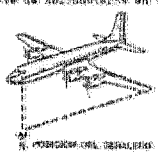
a) para aeronaves de ala fija, delante del extremo del ala izquierda y ligeramente a la vista del piloto; y

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 emplean palas, toletes luminosos o linternas.

NOTA 3: Los sectores de las aeronaves se numeran, para el señalero situado frente a la aeronave, de derecha a izquierda (en Serie, el sector Nº 1 es el sector extremo de babor).

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

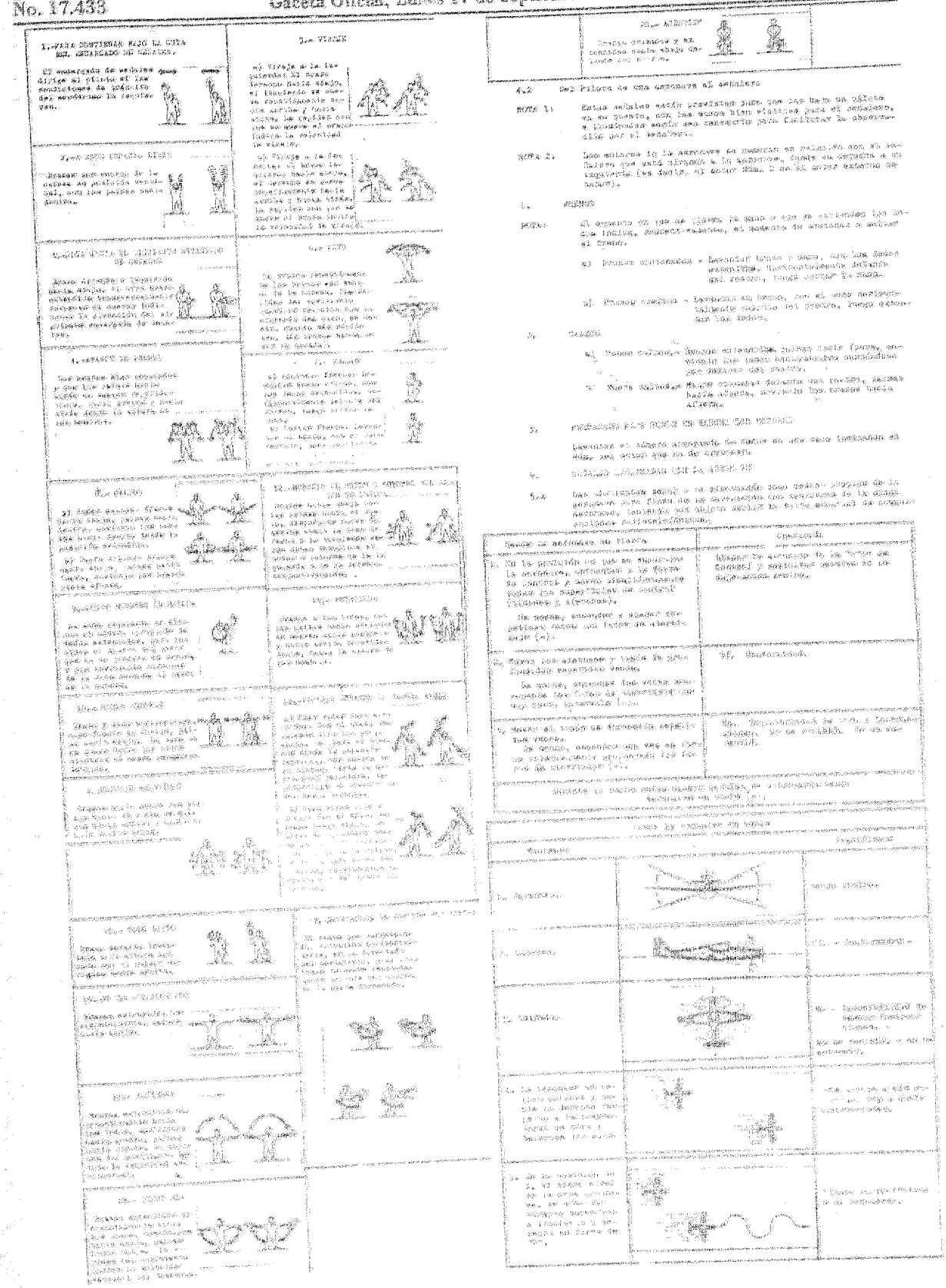


A. POSICION DEL SEÑALERO

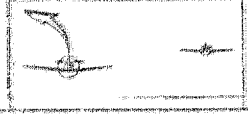
SEÑALERO DERECHO MIRANDO

POSICION DEL SEÑALERO

Digitalizado por la Asamblea Nacional



Digitalizado por la Asamblea Nacional

6. En la posición de 6, pero ligeramente más alta que la otra aeronave, se efectúa un viraje en picado nueve hacia la derecha.		Aterriza inmediatamente.
7. En la posición de 6, pero ligeramente más baja que la otra aeronave, se efectúa un viraje en picado nueve hacia la derecha.		Puede ocasionar un vuelco.

APENDICE B.

LUCES QUE DEBEN OSTENTAR LAS AERONAVES

Sección 1. LUCES QUE DEBEN OSTENTAR LOS AVIONES

NOTA 1: Véase Nº 46, Capítulo IV Sección 2 del Reglamento.

NOTA 2: Podrán no ser las usadas para aeronaves distintas a los aviones.

NOTA 3: En esta sección sólo se describen las luces que deben estar fijas en el ala y en la cola. 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 es sólido paralelo a la dirección de vuelo a la velocidad normal de crucero y que pasa por el centro de gravedad del avión;

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

c) Por planos verticales se entiende los perpendiculares al plano horizontal) citado en b).

1.2 Luces de navegación.

1.2.1 Las luces de navegación que han de ostentarse de acuerdo con el número 46, Capítulo IV Sección 2, son las siguientes (véase Fig. 13):

a) Una luz roja sin intermitencia, 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 intermitencia, 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 intermitencia, 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).

1.2.2 Las luces descritas en 1.2.1 pueden ostentarse en dos cajas luces fijas o sean luces de posición.

1.2.2.1 Cuando las luces descritas en 1.2.1 se ostentan como luces de posición, se debe ostentar una a popa de las luces antes descritas (cubierta):

a) Una luz blanca sin intermitencia que ilumine con igual intensidad en todos los rumbos (luz de cola).

b) Una luz blanca de destello visible en todos los rumbos alrededor del eje vertical, emitida por las luces descritas en 1.2.1 a) b) y c).

1.2.2.2 Cuando las luces descritas en 1.2.1 se ostentan como luces fijas, se debe ostentar una luz o luces fijas de destello adicionales o visibles en cuanto sea posible, en todas las direcciones dentro de 10° por encima y por debajo del plano horizontal del avión.

NOTA: La luz (o luces) descrita(s) en el párrafo 1.2.2.2 se denomina(n) comúnmente luz (o luces) anticolisión.

1.2.3 Las intensidades efectivas de las luces especificadas en 1.2.1 serán las siguientes:

Luz	Intensidad de Bujías Centímetro
Luz roja de babor	5
Luz verde de estribor	5
Luz posterior	5

1.2.4 Además de nuestras luces de cola del ala, que son luz fija de colores descritas en 1.2.1 a) y b) pueden tener luces de navegación de ala, dentro de 1.2.5 metros de las extremas de las alas.

[illegible]

NOTA 1: Véase Nº 46, Capítulo IV Sección 2 del Reglamento.

NOTA 2: Para los fines de esta sección:

a) Un avión que se halla sobre la superficie del agua significa que está [illegible] sobre la superficie del agua, incluyendo los [illegible] del [illegible] y [illegible] para la navegación [illegible] del avión.

b) [illegible] que se halla sobre la superficie del agua significa que está [illegible] sobre la superficie del agua.

c) Un avión [illegible] significa que [illegible] del agua [illegible] del avión [illegible] del agua.

d) [illegible] significa [illegible] del agua [illegible] del avión [illegible] del agua.

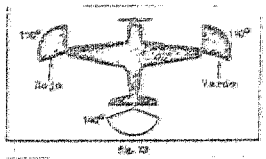


Fig. 13

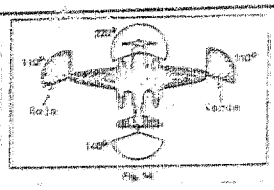


Fig. 14

Las luces que deben ostentar de acuerdo con el Nº 46, Capítulo IV, son las siguientes:

2.1 Cuando están en movimiento.

Las luces descritas en 1.2 como luces fijas y además una luz blanca fija (Fig. 15) visible por delante en todo un ángulo diedro de 220 grados, cuyo plano bisector coincidirá con el vertical que pasa por el eje longitudinal de la aeronave, y visible a una distancia de por lo menos 3 millas marinas, siempre que:

a) Al añadirse a otra aeronave o embarcación, estorbará menos una segunda luz blanca fija (Fig. 16) de la misma intensidad y características que la luz blanca fija adicional ya mencionada y que se halla situada verticalmente por la popa 2 metros por encima o por debajo de dicha luz;

b) Al ir remolcando, ostentará además las luces fijas descritas en 1.3;

c) Cuando no esté bajo control, ostentará dos luces rojas fijas (Fig. 17) colocadas como mínimo más visibles, una verticalmente sobre la otra a una distancia no menor de 1 metro encima de la otra de tales que se vean desde todos los puntos del horizonte; cuando esté remolcando, no ostentará las luces rojas y verde descritas en 1.3 (Fig. 17).

2.2 Cuando están anclados:

a) Si el avión tiene menos de 50 metros de longitud, ostentará una luz blanca fija en el lugar que más sea visible desde todas las partes del horizonte, a una distancia de por lo menos 3 millas marinas (Fig. 18);

b) Si el avión tiene 50 metros de longitud, o más, ostentará en los lugares en que mejor sean vistas, una luz blanca fija en la proa delantera y otra luz blanca fija en la popa trasera (Fig. 19), ambas visibles desde todos los puntos del horizonte, a una distancia de por lo menos 5 millas marinas;

c) Si el avión tiene 50 metros o más de manga, ostentará una luz blanca fija a cada lado (Fig. 20 y 21) para indicar la anchura máxima, ambas luces visibles, en lo posible, desde todos los puntos del horizonte a una distancia de por lo menos 2 millas marinas.

2.3 Cuando están varados.

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

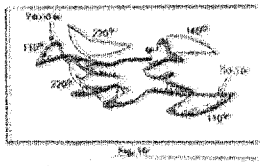


Fig. 15

Fig. 16

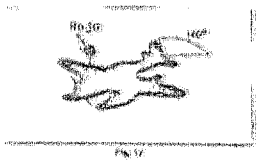


Fig. 17

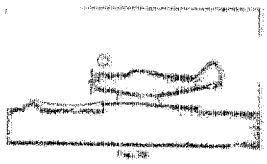


Fig. 18

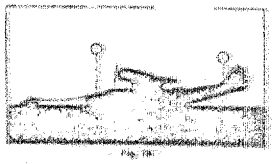


Fig. 19

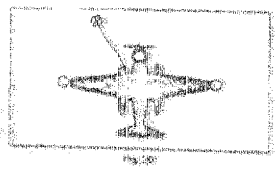


Fig. 20

Fig. 21

Digitalizado por la Asamblea Nacional

A P E N D I C E 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

D E R R O T A M A G N E T I C A												
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		SEPARACION MINIMA
	Metros	Pies		Metros	Pies		Metros	Pies		Metros	Pies	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	150	500	Entre vuelos VFR o IFR: 300 Metros (1000 Pies) Entre vuelos VFR a IFR: 150 Metros (500 Pies)
-	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 Pt)
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).

Digitalizado por la Asamblea Nacional

AIREP

	ANOTESE Según precede:	DIGASE:	SAY:
1	↑ (Identificación)	↑	↑
2	(latitud/longitud) (lugar) ABM (lugar) 1, 2, 3, 4 ó 5	POSICION SOBRE TRAYES 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 TOO TS FRONT SCT BKN OVC CB BASE FL (número) TOP FL (número)	LLUVIA NIEVE LLUVIA ENGELANTE TROMBA MARINA TORNADO TORMENTA FRANJE 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 las últimas 10 minutos)	TURB MODERADA	TURBULENCE MODERATE
	ICE MOD (Si se observan antes de las últimas 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	... ...	... ...
	Alteración de los fenómenos notificados en el Concepto 12 si es diferente de la notificada en el Concepto 7)	A ...	AT... ...

Para usarlo también en las transmisiones por telégrafo (incluso transmisiones por teletipo).
↑ Precedido 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						
Sección 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 Observaciones adicionales						
	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	TORNADO
ENGELAMIENTO FUERTE	TORMENTA
TORMENTA CIRATORIA TROPICAL	RELAMPAGOS
	ONDAS OROGRAFICAS ACENTUADAS

PERFIL LONGITUDINAL GRAFICO **

Nº	Nº						
	42						
12	36						
10	30						
8	24						
6	18						
4	12						
2	6						
	MOL						

**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 amplíará o embellecerá útilmente o aclarar las observaciones que figuren en otras partes de este formulario.

Digitalizado por la Asamblea Nacional

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 1 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, formentas fuera de la derrota prevista, paso por un frente, el valor de Di, 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 fuertes, 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:	Area de tormenta activa Tormenta eléctrica tropical Líneas de turbonada fuerte Granizada fuerte Turbulencia fuerte Engelamiento fuerte Cadas orográficas acentuadas Tempestad arenosa 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 puedan 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 llevará 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 mas adelante entre parentesis 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 identificado mediante el nombre o en relación con una característica geográfica costanera o mediante identificación de la ayuda para la navegación en el punto de notificación). Añádase al nombre del punto de notificación el prefijo "travs (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 o 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 esta 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 numero de nivel de vuelo si el reglaje del altímetro anterior es el normal; los numeros de los niveles de vuelo se dan en los PANS-OPS. 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 o 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 el 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 con error instrumental y velocidad relativa.

Concepto 9 — VIENTO INSTANTANEO O VIENTO MEDIO Y SU POSICION. Siempre que sea posible, anotarse el viento en un momento dado (viento instantaneo) seguido de la palabra "SPOT". El viento instantaneo normalmente se refiere a la posición dada en el concepto 2, cuando se da un viento instantaneo para cualquier otro lugar, anótese su posición después de la palabra "SPOT". Cuando no sea posible anotar el viento instantaneo, 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 (vease 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 instantaneo 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.

Posición medio 0250

Posición 0250 Posición 0210

Posición viento medio

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 dificilmente. 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:

Moderada:	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	(FZRA)
Tromba marina	(WTSPT)
Tornado	(TOR)
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 (OVC).

Turbulencia moderada o engelamiento moderado observados con anterioridad a los últimos 10 minutos (TURB MOD; ICE MOD).

Valor de Di — La lectura del radioaltímetro menos la lectura barométrica reglada a 1013,2 mb y corregida 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 eco); 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 3.

NOTA Nº 1: EL GRADO DE APLICACION DE LA REPUBLICA DE PANAMA ESTA DADO POR EL REGLAMENTO DE LA OACI.

NOTA Nº 2: LOS NIVELES DE CRUCERO DEBEN SER EXTRAIDOS DE LA TABLA DE NIVELES DE CRUCERO CONTENIDA EN EL REGLAMENTO DE LA OACI, COMO APENDICE C.

Digitalizado por la Asamblea Nacional

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

7 DESCRIPCION
Description

8 IDENTIFICACION DE LA AERONAVE
Aircraft Identification

9 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 Sur

13 AERODROMO DE SALIDA
Aerodrome of Departure

HORA
Time

LIMITES DE LAS FIR Y HORAS PREVISTAS
Fir Boundaries & Estimated Times

RUTA

15 VELOCIDAD Speed NIVEL Level

17 AERODROMO DE DESTINO
Aerodrome of Destination

HORA
Time

AERODROMO(S) DE ALTERNATIVA
Alternate Aerodrome(s)

18 DATOS ADICIONALES
Other Information

19 INFORMACION COMPLEMENTARIA
Autonomia
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

Digitalizado por la Asamblea Nacional

INSTRUCCIONES PARA COMPLETAR EL FORMULARIO PLAN DE VUELO

Generalidades: Todas las horas en GMT. Las partes mencionadas en los primeros dos llaves y la última, han de llenarse únicamente por el ATS y las aeronaves COM.
Nota: Los números de las casillas del formulario corresponden a los de la sección tipo de los mensajes ATS.

Instrucciones y conceptos que han de complementar: Llénense las casillas 8 a 19 según se indica.

CASILLA 8: 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): OPT02), o
4º) Las marcas de matrícula de la aeronave (E): HP 505) si se utilizará en radiotelefonía o si la aeronave no está equipada con radio.

CASILLA 9: 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; "Y" si son VFR; "Y" si son IFR, primero, luego VFR; "Z" si son VFR primero, luego IFR.

Categoría: Cuando esto justificado y sea aceptable para el ATS, insértese la letra "S" para indicar que se requiere 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 aeronave: 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 (INT)
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: R, si se llevan ayudas "RNAV/APROXIMACIÓN" normalizadas para la ruta que ha de volar; N, si no se llevan ayudas o si las ayudas no funcionan; S, insertar una o más de las siguientes letras para describir las que se llevan:

A ILS
B Radiocampás
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/RNAV (ILS no normalizado)
P Otras ayudas que se llevan

Nota: Si se usa la letra P, anótese las 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 responedor, o no funciona
A responedor — sin clave
B responedor — 64 claves — Modo A
C responedor — 64 claves — Modos A y C
D responedor — 4096 claves — Modo A
E responedor — 4096 claves — Modos A y C
(a) J responedor — 4096 claves — Modos A, B y C
(a) K responedor — 4096 claves — Modos A, B y C

(a) 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 presta 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 como máximo. Para los vuelos IFR y VFR controlados (Ver nota 2), indíquese el nivel de crucero expresado mediante la letra "F" seguida de tres cifras para indicar el número de nivel de vuelo (E): F140) o "S" seguida de 4 cifras para indicar la altitud en centenares de metros (Ver nota 2). o "A" seguida de tres cifras para indicar la altitud en centenares de pies. Para vuelos VFR no controlados, insertar el nivel de crucero empleando uno de los signos anteriores, o "VFR" si el vuelo no se efectuará a un nivel de crucero determinado (Ver nota 2).

A continuación de la flecha, completar la descripción de la ruta: Para vuelos Centro de rutas ATS designadas: Insértese al punto de encuentro con la primera ruta ATS, si este punto es distinto del aeródromo de salida; luego una indicación de la primera ruta ATS, seguida de una indicación del punto en que ha de insertarse un cambio a otra ruta ATS, luego una indicación de esta ruta ATS y siguiente y así sucesivamente. (Ver nota 2). Para vuelos fuera de rutas ATS designadas: Insertar los puntos importantes que normalmente no estén a más de 30 minutos de tiempo de su vuelo, no deberá excederse las 200 millas marinas.

En ambos casos insértese también los puntos en los que se proyecta un cambio de derrota, un cambio de velocidad de crucero del 5 % o más, un cambio de 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, B4, etc.
ii) Indicación de un punto importante (máximo 11 caracteres), el designador estará de 2 ó 3 letras de un punto en tierra, o 4 cifras que describan la latitud seguidas de 5 cifras que describan la longitud (grados en 3 cifras y minutos en 2); (E): 1046N0427W) o 2 cifras de latitud en grados y cifras de longitud en grados. (E): 1046W).
iii) Indicación de un punto en el cual ha de hacerse un cambio (máximo 7 caracteres), expresando como en ii) anterior, seguido de una barra oblicua seguido de la velocidad y del nivel de crucero sin ningún espacio entre ellos, incluso cuando sólo se cambie una de estas entidades:
E): ABC/0505 F370 (1046N0427W/0410 F340
iv) Indicación del cambio de Reglas de vuelo: "V" o "Z". Esta indicación sólo debe aparecer después de una del tipo ii) o del tipo iii).

CASILLA 17: Aeródromo de destino y aeródromos de alternativa: Insertar el indicador del aeródromo de destino seguido de la hora prevista de llegada en 4 cifras. Después de la flecha insertar el indicador del aeródromo de alternativa, y después de un espacio en forma similar el de cualquier otro (Ver nota 1).

CASILLA 18: Datos adicionales: Insértese 0 (cero) si no ha de anotarse información en esta casilla, o cualesquiera indicaciones necesarias en el orden que se indica a continuación, después de la abreviatura apropiada y una barra oblicua.

EET/ Horas previstas de llegada sobre puntos importantes de la ruta.
PER/ Para los vuelos IFR insértense los siguientes datos de performance de la aeronave:
1º) Velocidad relativa verdadera (TAS) en nudos (4 cifras) durante el ascenso posterior al despegue hasta alcanzar el nivel de crucero, y a continuación sin espacio.
2º) Tiempo en minutos (2 cifras) que se prevé que durará dicho ascenso.
SEL/ Insértese la clave SELCAL cuando sea necesario.
REG/ Insértese el número 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): aeronave hospital "HOSP" o persona muy importante a bordo "VIP".
TYP/ Tipo (s) de aeronave (s).
COM/ Indicación de cómo está limitado el equipo VHF (E): "Canal doble".
NAV/ El equipo NAV adicional.
DEP/ Insértese el indicador de lugar o el nombre del lugar de la decolondancia ATS a la cual pueden obtenerse datos de plan de vuelo suplementario, si se ha omitido 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 y el piloto consideren necesaria para el suministro de esos servicios.

CASILLA 19: Información complementaria.

Autonomía: Insértese después de COMBUSTIBLE, la cantidad total llevada a bordo expresada en horas y minutos de autonomía en 5 cifras.

Personas a bordo: Después de PCB/: el número total de personas (pasajeros y pulantos) que van a bordo.

Equipo de emergencia y supervivencia: RDO/ Tachense las frecuencias de la radio portátil enumeradas que no se llevan.

EQUIPOS, CHALECOS, BOTES: Tachese lo que no se posea.

FRECUENCIA: Insértese RDO/ y luego frecuencias de transcepción si se lleva radio de chaleco salvavidas. Indíquense los datos requeridos después de COLOR, NÚMERO, CAPACIDAD: referida a botes. Indíquese después de RMK cualquier otra información 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 8, 13 y 17: si no se han asignado indicadores específicos de aeronave o de un lugar o aeródromo, insertar en la casilla correspondiente al nombre en texto precedido de las siglas TYP/, DEP/, DEST/, o ALTN/, seguido [illegible]

Nota Nº 2: Para su llenado en el ámbito de la República de Panamá, debe tener lo especificado en el AIP-PAC 1.1.

Ejemplo: En la República de Panamá no se aplica:

1º) El VFR controlado, salvo donde lo determine la autoridad competente.
2º) No se asigna nivel de crucero a los vuelos VFR.

Ingreso a las rutas ATS designadas debe hacerse complementado el AIP R número: (0433

Digitalizado por la Asamblea Nacional

ANEXO I

C O N T E N I D O

INTRODUCCION - Formulación de los designadores de tipos de aeronaves.....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

I N T R O D U C C I O N

Este Anexo contiene los designadores de aquellos tipos de aeronaves a los que se proporcionan 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 alfanumericos que difieren del designador del Nomenclator militar 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:

A avión terrestre	1 monomotor
B hidroavión	2 bimotor
G anfibio	3 trimotor
H helicóptero	4 cuatrimotor
P motor	
T automóvil	
J turbomotor	

Ejemplo: LTT avión terrestre con dos grupos motopropulsores de turbohélices.

La función 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.

NOMENCLATOR DE DESIGNADORES DE TIPOS DE AERONAVE

1. El designador de un tipo de aeronave está formado normalmente por un elemento alfabético que representa el nombre del fabricante de la aeronave, y al que siguen caracteres alfanumericos 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 alfabético que representa el nombre del modelo.

3. Los designadores de tipos de aeronaves están formados por dos caracteres alfanumericos 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	Grumman	G	Omnipol	O
Aero Commander	AC			Cessna	OX
Aerona	AR				
Airspeed	AS				
Alon	PN	Tamburgo	TF		
Alpavia	AL	Hawker Fuji	HF	Piaggio	P
Antonov	AN	Hawker de Havilland	HD	Piasecki	PI
Aviation Traders	AT	Hawker Siddeley	HS	Pilatus	PL
Avro	AV	Helio	HE	Piper	PA
		Hiller	HI	Pobes	PS
		Hispano	HA	Prestwick Sole	PS
		Howard	HW		
		Hughes	HU		
Beechcraft	BE	Ikarus	IK		
Beagle	BT			Reims	RE
Bell	BL			Republic	RP
Boeing	BO			Rikko	RK
Bolkow	BK				
Brantly	BY				
Bréguet	BG				
Bristol	BR				
British Aircraft	BA				
Britten-Norman	BN				

Blackburn	BB	Ilyushin	IL		
Boeing	B				
Boeing-Vertol	BV				
Bolkow	BO			SAAB	SA
Brantly	BT	Junkers	JU	SAM	SM
Bréguet	BG			Scottish Aviation	SC
Bristol	BR			Short	SH
British Aircraft	BA			SIAI-Marchetti	SM
Britten-Norman	BN	Kamov	KM	Sikorsky	SK
				Silvaire	SV
				Slingsby-Grob-Fauvel	SG
				Snow	SW
				Spartan	SP
Cessna	CA	Lake	LA	Stinson	S
Caudron	CR	Lear	LR	Sud-Aviation	SU
Cessna	CS	Lockheed	L	Stinson	SN
Capodaix	CL	LTV		Swearingen	SW
CASA	CA				
Centro-Est	CE				
Cessna	C				
Champion	CH				
Chance Vought	CH	Maguis	MG	Taylorcraft	TC
Convair	CV	Martin	MA	Transporter Allmann	TA
Curtiss-Wright	CW	Martin	M	Tupolev	TU
		Mc Donnell	MD		
		NEX	NX		
		MIG	MG		
Dassault	DA	Mitsubishi	MI	VFW	VF
De Havilland	DH	Mooney	MO	Vickers	VC
Dinfia	IA			Vinten	VI
Douar	DR				
Dornier	DO				
Douglas	DC	Navion	NA		
		Nihon	NI	Wassmer	W
		Nord	NO	Westland	L
		Northrop	NO		
		Nyrsjo-Vestlundt	NV		

Fairchild	FA	North American	N		
Fiat	FI	Northrop	NO		
Fokker	FK			Yakolev	

SECCION 1 - DESIGNADORES DE TIPOS DE AERONAVES CIFRADO

Fabricante y Modelo	Designador Alfa.	Designador Cifrado		Fabricante y Modelo	Designador Alfa.	Designador Cifrado	
1	2	3	4	1	2	3	4
AERO BOERO							
Boero S.A.C.				Trovada AB10	LPB	AB10	
Argentina	LTP	AB99		Trovada AB16	LPB	AB16	
AERO COMMANDER				AVIATION TRADERS			
Division Rockwell Standard				ENGINEERING Ltd.			
Corp. U.S.A.				U.K.			
Aiscrimer	LPB	AC72		Carvair AT2B	LPP	AT2B	
Commander 100	LTP	AC10					
Commander 200	LTP	AC20					
Commander 520	LTP	AC20	06	AVRO			
Commander 560/560	LTP	AC56	04	Div. Hawker Siddeley			
Gran Commander 680	LTP	AC68	04	Aviation Ltd.			
Jet Commander 1121	LJP	AC21					
Turbo Commander 680T	LTP	AC68					
				BIRKIN AIRCRAFT CORP.			
				U.S.A.			
AERONA AERONAUTICAL							
CORP. U.S.A.				Bréguet BR20	LPB	BR20	
				De Luxe Bréguet			
Aerona	LTP	AE54		BR60		BR56	
				Super Bréguet			
Chief/Super Chief II	LTP	AE10		BR60	LPB	BR45	
Sedan 15	LTP	AE15					
Scout (KE,56,65)	LTP	AE65		BRISTOL AIRPLANE Ltd.			
				U.K.			
AES Engineering Co.							
U.S.A.				Aeroplane 170	LTP	BR10	
				Aeroplane 200	LTP	BR20	
(Ver Alon Inc.)				Aeroplane 206	LTP	BR26	
				ASP 1133	LTP	BR33	
AIRCOUPE				Buckmaster 173	LTP	BR18	
				Buckmaster 175	LTP	BR75	
Gf/Navion Siddeley				GUT	LTP	BR50	
Aviation Ltd.				Sup BR73	LTP	BR74	
				BRIST AIRPLANE Ltd.			
AIAC Inc.				(BRISTOLAIR)			
U.S.A.				U.S.A.			
				Agent BM/BTP	LTP	BR26	
Aircoupe 62	T	BT2		Bumble BT3	LTP	BT3	
Aircoupe 65	LTP	BT4		[illegible]	LTP	[illegible]	
				[illegible]	[illegible]	[illegible]	
				Jet Cheap 75	[illegible]	[illegible]	

1	2	3	4	1	2	3	4
ALPAVIA				Cessna 177B	LPP	RG17	
Francia				Skyl 180	LPP	[illegible]	56
				Skyl 185	LPP	[illegible]	54
AL7	LTP	AL7		Skyl 206	LPP	[illegible]	04
				Skyl 210	LPP	[illegible]	
ANTONOV (Ulej K. Antonov)				Super Skyl 185	LPP	[illegible]	
U.S.S.R.				Super Skyl 206	LPP	[illegible]	08
				Super Skyl 210	LPP	[illegible]	
AN12	LAP	AN12		Super Skyl 180	LPP	[illegible]	
AN22	LAP	AN22		Super Cessna Skyl 206	LPP	[illegible]	
AN24	LTP	AN24		Turbo Skyl 206	LPP	[illegible]	
Motorsenta AN2	LTP	AN2		Super Skyl 210	LPP	[illegible]	
Poleiko AN14	LGP	AN14		Turbo Skyl 210	LPP	[illegible]	
				Cessna Skyl 206	LPP	[illegible]	
BELL HELICOPTER Company							
U.S.A.				Cessna 180	LPP	[illegible]	
Bronco 204/205	HTP	BH4		Cessna 185	LPP	[illegible]	
Ranger 47Bed		BH47		Cessna 206	LPP	[illegible]	
Sioux/Trooper (47G/47J)	HTP		H13	Cessna 210	LPP	[illegible]	
Model 52	HTP	BH52		Cessna 177	LPP	[illegible]	
Model 206	HTP		H4	Skyl 180	LPP	[illegible]	
				Skyl 185	LPP	[illegible]	
BELLANCA AIRCRAFT CORP.				Skyl 206	LPP	[illegible]	
U.S.A.				Skyl 210	LPP	[illegible]	
Aircruiser	LTP	BL46		Super Skyl 180	LPP	[illegible]	
Cruisair 260	LTP	BL26		Super Skyl 185	LPP	[illegible]	
Cruisair Sp/Cruisemaster	LTP	BL24		Super Skyl 206	LPP	[illegible]	
14-19T				Super Skyl 210	LPP	[illegible]	
Skyrocket	LTP	BL15		Turbo Skyl 206	LPP	[illegible]	
				Turbo Skyl 210	LPP	[illegible]	
BAC				Cessna 337	LPP	[illegible]	
Gf. Beechcraft Aircraft				Skyl 210	LPP	[illegible]	
Corp. Ltd.				Super Skyl 210	LPP	[illegible]	
				Turbo Skyl 210	LPP	[illegible]	
BRITTEN AIRCRAFT							
CORP. Ltd.							
U.K.							
BAC Omibaero	LPP		BN28				
BAC Jet Provost	LJP		PP05				
BAC Lightning	LJP		LP95				
BAC One-Eleven	LJP	BA11					
BAC Super VC10-1159	LJP	BC12					
BAC VC10-1101	LJP	VC10					
BAC 221	LJP	BA21					
Bristol Britannia308	LTP	BR10					
Bristol Britannia175	LTP	BR75					
Bristol Britannia310	LTP	BR11					
Freighter/Mariner							

Digitalizado por la Asamblea Nacional

Boeing 707 LJ1 B707
International 707 LJ2 B707

(320/420 series)
Model 707 LJ3 B727

Vickers Scimitar LJ7 VC7B
Vickers Vanguard V950 LJ8 V35
Vickers Viking VC1 LJ9 VC1
Vickers Viscount VC2-700 LJ0 VC7

I	2	3	4
Newsman	LJP	N75	
Stratocruiser	LJP	B377	C97
Stratofreighter	LJ1		B52
Stratofreighter	LJ2		C97
Stratojet	CJ1		B47
Stratotanker 707	LJ1		C135
Stratotanker 707	LJ2	B707	C137
(120/200 series)			
Stratotanker 720	LJ1	B720	
Stratotanker 707	LJ2		C135
Super Fortress	LJP		B29

NORTH-AMERICAN Division
The Boeing Company
U.S.A.

Saberjet 114	LJP	B807	B47
F-86-HP	1	B710	
Sabrelover	LJP		B35
Sabrejet	LJP		B46
Sabre/Verkaufer	LJP	B744	F86

NORTHROP-WHITCOMBS
US Northrop

N 101	LJP	N50	
N 307	LJP	N307	
Jet N 204 C	LJP	N204	

NORDUYN (SOCIETE ANONYME DES AVIONS D'AVIATION LOUIS NORDUYN)
France

OAKS (CONSTRUCTIONS AERONAUTIQUES S.A.)
France

Alouette 201	LJP	O301	
Aero	LJP	O307	
Nelson 207	LJP	O308	

OLDELCO-AVIONICS
Division of Bendix Corp.
U.S.A.

Omega	LJP	O1OM O307	
Omega	LJP	O1OM O308	

OMNIPOLE Inc.
U.S.A.

Omnipole	LJP	O1OM	

OMNITRACK Division
General Precision Corp.
U.S.A.

Omni/Omnitrac	LJP	O1OM P307	
Omnitrac 300	LJP	O7OM	
Omnitrac 400	LJP	O7OM	
Omnitrac 500	LJP	O7OM	
Omnitrac 900	LJP	O7OM	
Omnipositron 500	LJP	O7OM	
Delta Report	LJP		P102
Delta Data	LJP		P106
Station	LJP		P30
Simat/Flying Classroom 400	LJP/P	O7OM P75	

I	2	3	4
Static Board	LJP	O8S1	

OMNIA AIRCRAFT Company
U.S.A.

Aquaplane 140	LJP	O1OM	
Omni Star 300	LJP	O1OM	E1
Omnistar 350	LJP	O1OM	
Omnis 140	LJP	O1OM	
Omnis 160	LJP	O1OM	
Omnis 150	LJP	O1OM	
Omnis 170	LJP	O1OM	
Omnis 180	LJP	O1OM	
Omnis 190	LJP	O1OM	
Omnis 195	LJP	O1OM	990
Omnis 195	LJP	O1OM	
Omnis 505	LJP	O1OM	
Omnis 191	LJP	O1S1	
Omnis 411	LJP	O1S1	
Omnis 480	LJP	O1S1	
Omnis 480/Skymaster	LJP	O1S1	M41
Skymaster 170	LJP	O1S1	M42
Skyline/Super Skymaster	LJP	O1S1	M50
Skyline 175	LJP	O1S1	
Skyline 175	LJP	O1S1	
Skyline 180	LJP	O1S1	
Skymaster 195	LJP	O1S1	
Skymaster 185	LJP	O1S1	M19
Super Skymaster 337	LJP	O1S1	M22
Super Skymaster 240	LJP	O1S1	
Twin Omnis 310	LJP	O1S1	M3
Skyscout 310	LJP		P37
Omnis 401	LJP	O401	
Omnis 402	LJP	O402	

OMNITRON AIRCRAFT CORP.
U.S.A.

Olympic 180A	LJP	O8S	
Olympic 180A	LJP	O8S	
Challenger	LJP	O8S	
Lancer 402	LJP	O8S	
Travelair/Twin-Travelair 240	LJP	O8T	

OMNITRONICS
AERONAUTICAL
c/o. OASA (Construcciones Aeronauticas S.A.)

I	2	3	4
Linear/Transition 340	LJP	O934 O135	
Metropolitan 440	LJP	O934	
Model P315	LJP		P315
Pilotmaker	LJP		P6
Sentinel	LJP		B19
Super Metropolitan 440	LJP	O7S6	
Twinset 34 (Twin)	LJP	O935	

OMNITRONICS CORP.
U.S.A.

Omnitrac 500	LJP	O1S6 O40	

ONERAER (GENERAL AERONAUTICAL MODEL MANAGER)
France

Metropolitan EP	LJP		M34
Planeur MS 230	LJP	P1A8	P1A9
Rivage 111	LJP		M1A5
Rivage 1P	LJP		M1A4
Mystère 20 Falcon	LJP	M20	
Mystère 1P	LJP	M7A4	
Mystère 20 (F)	LJP		M7A
Super Mystère	LJP		M4S

DE HAVILLAND AIRCRAFT OF CANADA Ltd., The
Canada

Beaver 1	LJP	D82	B6
Buffalo 5	LJP		D77
Caribou 4A	LJP	D6A	D72
Chipmunk 1	LJP	D1C	
Otter 5	LJP	D3A	D1
Turbo Beaver 2	LJP	D82T	
Twin Otter 6	LJP	D6T	

DE HAVILLAND
c/o. Hawker De Havilland
Australia Pty. Ltd.
c/o. Hawker Siddeley
Canada Ltd.

I	2	3	4
Provider C123	LJP		C123

ONERA (SOCIETE NATIONAL DE PARAPLOIONIE E INVENTIONIE AERONAUTICAE)
Argentina

Condorito II 1150	LJP	1A50	
Sanjuano/Pumita 1A55	LJP	1A55	
1A52	LJP	1A52	
1A55	LJP	1A55	
Rondoni 1A66	LJP	1A66	
Rondoni 1A51	LJP	1A51	

ONAN RADIOPHONES, Inc.
U.S.A.

2-169	LJP	P2T	

ONERAI (Ingenieria Ind. Aeronautica)
Argentina

DA27	LJP	DA27	
DA28-A Guaraney	LJP	DA28	
DA28-B	LJP	DA28	
DA28	LJP	DA28	

PIAGGIO (Societa Per Azioni PIAV)
Italia

992	LJP	P99	

PIPER (N.Y. Corporation)
Argentina
Vizcaycia/Argentina
Mexico
Colombia

Pallamaria P.28	LJP	P28	
Pimaneria P.27	LJP	P27	
Cheyenne P.12	LJP	P12	

PIONEER (Pioneer Division)
U.S.A.

Pioneer	LJP	P1S	

PIONEER AIRCRAFT Corporation
c/o Kim-Pioneer-Mexicana, Inc.
U.S.A.

Cessna 12	LJP		P1

PIPER AIRCRAFT
U.S.A.

DC7	LJP	DC7	
Cargomaster C133	LJP		C133
DC9	LJP	DC9	
Dauphin 266	LJP		D66
Colleseaster	LJP		C126
Lancer	LJP		D26
Jetliner DCX Series 10	LJP	DC9J	
Jetliner DCX Series 20	LJP	DC9J	
Jetliner DCX Series 30	LJP	DC9J	
Jetliner DCX Series 40	LJP	DC9J	
Jetliner DCX Series 50	LJP	DC9J	
Jet Trader DCX	LJP	DC9T	
Liftmaster DC6/DC6B	LJP	DC6	C118
Super Dash/ Speedpilot/Star DC7C	LJP	DC7C	
Skyhawk A4	LJP		A4
Skyarrow D14	LJP	D14	C54
Tagalong	LJP		F10
Skyraider	LJP		A1
Skyray	LJP		F6

I	2	3	4
Skytrain/Dakota DC3	LJP	D3	C47-C117
Skyservant	LJP		C117
Super D3	LJP	D3S	C53
Super C1/R2 D3R	LJP	D3R	

PAINCHIN MILLER CORP.
U.S.A.

Cessnell 62	LJP	P62G	
Flying Box Car/Bunny P3G	LJP	P62G	C119
Pelcomaker P27/Pontiac	LJP	P27T	
Model P10	LJP	P27T	
Pacer C119	LJP		C119

PARKER SIDDELEY AVIATION Ltd.
U.K.

Andover T.Mk1	LJP	H27A	
Argosy C.1	LJP	H650	
Argosy C.2	LJP	H650	A660
Airspeed Ambassador 57	LJP	A357	
Airspeed Consul	LJP	A265	
Avro Anson	LJP	A752	
Avro Shackleton G3M	LJP	AV74	
Avro Vulcan B.1	LJP		V01B
Avro 748	LJP	AV74	
Bloodhound Recovery 01	LJP	BH1	

Blackburn Beverley H10 LJP B00
De Havilland Comet 4 106 LJP
De Havilland Dominie 125 LJP H125
De Havilland Heron 104 LJP H104 H0T8
De Havilland Heron 114 LJP H114
De Havilland Rapide 89 LJP H89
De Havilland Sea Vixen LJP V1S1
Vixen 110
De Havilland Vulcan B1 B2 LJP H07A
De Havilland Vampire LJP V4M
Fairey Gannet LJP G1M1S
Gloster Javelin G49 LJP J49
Gloster Meteor G41 LJP M8T
Hawker Hunter LJP H1M
Hawker Hunter LJP H1M
Hawker Kestrel LJP K1FR

RADIO AIRCRAFT CORP.
U.S.A.

Cessna 180	LJP	O180	
Cessna 185	LJP	O185	
Stratoliner 400/600	LJP	O400	
Stratoliner 500/600	LJP	O500	
Super Cessna 185	LJP	O185	W18
Twin Cessna 310	LJP		P1

RAF
c/o. Hawker De Havilland

MILLER AIRCRAFT Division
Patterson & Miller Corp.
U.S.A.

M5/M15	LJP	M15	
M6/M6A	LJP	M6P	
Model TEP9 (1099)	LJP	M7P9	
1100	LJP		M1
Jumpy	LJP	M1A	M1B

MIDLAND w. AVIATION U.K.
Hypolite

Beech B200	LJP	B200	

MOHAWK MOD
MANUFACTURING
Division of Bendix
Aircraft Corporation

OS401 S/Interceptor (SAMO)	LJP	S40	
Sun Star	LJP		S1
Shooting Star	LJP		OS1/ S1
			OS4
Beechfighter	LJP		OS4
Shooting Star	LJP		OS1
Shooting Star	LJP		
Super Constellation 1049C	LJP	1049	
Super Constellation 1049H	LJP	1049H	
Super Constellation 1049J	LJP	1049J	
Super Constellation 1049G	LJP	1049G	
Super Constellation 1049E	LJP	1049E	
US	LJP		U1
Shooting Star	LJP		O1S

MAX MOSKOWICZ Corporation
c/o Kim-Pioneer-Mexicana, Inc.
U.S.A.

Cessnell 12	LJP		P1

I	2	3	4
Cessna 180 Skywagon	LJP	O180	
Cessna 185	LJP	O185	
Stratoliner 400/600	LJP	O400	
Stratoliner 500/600	LJP	O500	
Super Cessna 185	LJP	O185	W18
Twin Cessna 310	LJP		P1

RAF
c/o. Hawker De Havilland

MILLER AIRCRAFT Division
Patterson & Miller Corp.
U.S.A.

M5/M15	LJP	M15	
M6/M6A	LJP	M6P	
Model TEP9 (1099)	LJP	M7P9	
1100	LJP		M1
Jumpy	LJP	M1A	M1B

MIDLAND w. AVIATION U.K.
Hypolite

Beech B200	LJP	B200	

MOHAWK MOD
MANUFACTURING
Division of Bendix
Aircraft Corporation

OS401 S/Interceptor (SAMO)	LJP	S40	
Sun Star	LJP		S1
Shooting Star	LJP		OS1/ S1
			OS4
Beechfighter	LJP		OS4
Shooting Star	LJP		OS1
Shooting Star	LJP		
Super Constellation 1049C	LJP	1049	
Super Constellation 1049H	LJP	1049H	
Super Constellation 1049J	LJP	1049J	
Super Constellation 1049G	LJP	1049G	
Super Constellation 1049E	LJP	1049E	
US	LJP		U1
Shooting Star	LJP		O1S

MAX MOSKOWICZ Corporation
c/o Kim-Pioneer-Mexicana, Inc.
U.S.A.

Cessnell 12	LJP		P1

I	2	3	4
Cessna 180	LJP	O180	
Cessna 185	LJP	O185	
Stratoliner 400/600	LJP	O400	
Stratoliner 500/600	LJP	O500	
Super Cessna 185	LJP	O185	W18
Twin Cessna 310	LJP		P1

RAF
c/o. Hawker De Havilland

MILLER AIRCRAFT Division
Patterson & Miller Corp.
U.S.A.

M5/M15	LJP	M15	
M6/M6A	LJP	M6P	
Model TEP9 (1099)	LJP	M7P9	
1100	LJP		M1
Jumpy	LJP	M1A	M1B

MIDLAND w. AVIATION U.K.
Hypolite

Beech B200	LJP	B200	

MOHAWK MOD
MANUFACTURING
Division of Bendix
Aircraft Corporation

OS401 S/Interceptor (SAMO)	LJP	S40	
Sun Star	LJP		S1
Shooting Star	LJP		OS1/ S1
			OS4
Beechfighter	LJP		OS4
Shooting Star	LJP		OS1
Shooting Star	LJP		
Super Constellation 1049C	LJP	1049	
Super Constellation 1049H	LJP	1049H	
Super Constellation 1049J	LJP	1049J	
Super Constellation 1049G	LJP	1049G	
Super Constellation 1049E	LJP	1049E	
US	LJP		U1
Shooting Star	LJP		O1S

MAX MOSKOWICZ Corporation
c/o Kim-Pioneer-Mexicana, Inc.
U.S.A.

Cessnell 12	LJP		P1

I	2	3	4
Cessna 180	LJP	O180	
Cessna 185	LJP	O185	
Stratoliner 400/600	LJP	O400	
Stratoliner 500/600	LJP	O500	
Super Cessna 185	LJP	O185	W18
Twin Cessna 310	LJP		P1

RAF
c/o. Hawker De Havilland

MILLER AIRCRAFT Division
Patterson & Miller Corp.
U.S.A.

M5/M15	LJP	M15	
M6/M6A	LJP	M6P	
Model TEP9 (1099)	LJP	M7P9	
1100	LJP		M1
Jumpy	LJP	M1A	M1B

MIDLAND w. AVIATION U.K.
Hypolite

Beech B200	LJP	B200	

MOHAWK MOD
MANUFACTURING
Division of Bendix
Aircraft Corporation

OS401 S/Interceptor (SAMO)	LJP	S40	
Sun Star	LJP		S1
Shooting Star	LJP		OS1/ S1
			OS4
Beechfighter	LJP		OS4
Shooting Star	LJP		OS1
Shooting Star	LJP		
Super Constellation 1049C	LJP	1049	
Super Constellation 1049H	LJP	1049H	
Super Constellation 1049J	LJP	1049J	
Super Constellation 1049G	LJP	1049G	
Super Constellation 1049E	LJP	1049E	
US	LJP		U1
Shooting Star	LJP		O1S

MAX MOSKOWICZ Corporation
c/o Kim-Pioneer-Mexicana, Inc.
U.S.A.

Cessnell 12	LJP		P1

I	2	3	4
Cessna 180	LJP	O180	
Cessna 185	LJP	O185	
Stratoliner 400/600	LJP	O400	
Stratoliner 500/600	LJP	O500	
Super Cessna 185	LJP	O185	W18
Twin Cessna 310	LJP		P1

RAF
c/o. Hawker De Havilland

MILLER AIRCRAFT Division
Patterson & Miller Corp.
U.S.A.

M5/M15	LJP	M15	
M6/M6A	LJP	M6P	
Model TEP9 (1099)	LJP	M7P9	
1100	LJP		M1
Jumpy	LJP	M1A	M1B

MIDLAND w. AVIATION U.K.
Hypolite

Beech B200	LJP	B200	

MOHAWK MOD
MANUFACTURING
Division of Bendix
Aircraft Corporation

OS401 S/Interceptor (SAMO)	LJP	S40	
Sun Star	LJP		S1
Shooting Star	LJP		OS1/ S1
			OS4
Beechfighter	LJP		OS4
Shooting Star	LJP		OS1
Shooting Star	LJP		
Super Constellation 1049C	LJP	1049	
Super Constellation 1049H	LJP	1049H	
Super Constellation 1049J	LJP	1049J	
Super Constellation 1049G	LJP	1049G	
Super Constellation 1049E	LJP	1049E	
US	LJP		U1
Shooting Star	LJP		O1S

MAX MOSKOWICZ Corporation
c/o Kim-Pioneer-Mexicana, Inc.
U.S.A.

Cessnell 12	LJP		P1

Digitalizado por la Asamblea Nacional

Mooney	USA		
CFF Hillson-Ryan PZL-127	POL		PZL127

MOROSS (AERONAUTICAL)
MOROSS S.p.A.
Italia

M168	ITA	M16	
M9196	ITA	M9196	

MORINE DE NIMES
MONGOLFIER SERONE
(M.N.M.S.)
Francia

Model 3	FRA	M3	
Model 4	FRA	M4	
5	FRA	M5	

MARTIN Company Division
Martin-Marietta Corp.
U.S.A.

Airplane 3-Cm-2	USA	M3M2	
Airplane 4-Cm-4	USA	M4M4	M3
Canberra	USA	MT3	M57
Martin 277	ASA	MT7	M3
Baltimore	USA		M4

MCDONNELL AIRCRAFT CORP.
U.S.A.

Demon	USA		M3
Phantom II	USA		M4
Voodoo	USA		MCDC

MFI (US NAVAL
PROTOTYPES)
Francia

Junior 5	USA	MF5	
Mil/Fairchild 98	USA	MF98	
Pigeon 300	USA	MF10	

NORTH AMERICAN
AVIATION, INC.
U.S.A.

Sabre NA200	USA	F100	F10

Sabre 75	USA		F75
Navy	USA		F7
Mitchell	USA		M25
NA202	USA	M202	
Sabre NA65	USA	M65	M16
Saber	USA		F86
Sabre/Lincoln NA200	USA		F86
Savage	USA		A2
Super Sabre	USA		F100
Texan	USA		T6G
Texan 300	USA		T6G
Valiant	USA		T28
Vigilante	USA		A5

NORTHROP CORP.
U.S.A.

Scorpion N156	USA		F5
Scorpion	USA		F89
Talon	USA		T38

NORTHROP MYSTIC
WORLD CORP.
(Continuation)

Jaguar 105	GBR	J105	
AVIA 14-32	CZE	14-32	
Morgenster 105	GBR	J105	
Pilatus 105	SWI	P105	
Saltcanto 90 463	ARG	S108	
Saltcanto/Southern 257	GBR	S57	
Saltcanto 148	GBR	S48	
Marcel 1000	CZE	M100	
Super 1000	CZE	S100	
Tomcat S126	GBR	S126	
Tomcat S126/226	GBR	S126	
Tomcat Master S126	GBR	S126	

OGNIBENE MARTINELLI
LOCOMOTION
Francia

Cheetah PZL 101	GBR	M101	
Tarpan M211	GBR		M211
Sea-PZL 102	GBR		
LIM-5	GBR		LIM5
M Pzl 12	GBR	M12	
Mirage PZL M4	GBR	M14	
Kalin PZL 104	GBR	M04	

Wilga PZL 104	GBR	M04	
Mazda M220-Kis PZL/ Martinez	GBR	M220	

N.A.S.C.
c/o. Nihon Aerolane
Manufacturing Company
Ltd.

NIHON AIRCRAFT Company
U.S.A.

Navigator	ITA	M4	M16
SF-2C Reconnaissance	ITA	M43	
Twin Swiss	ITA	M44	

NIHON AEROLANE
MANUFACTURING Company
Ltd.
Japan

M11	JPN	M11	

NORTHTH BOEIMAN
AIRCRAFT Ltd.
Canada

Bombardier M1/V	GBR	M75	
Bombardier M1/VI	GBR	M76	
Bombardier M1/VII	GBR	M77	

NORD-AVIATION (NORTH
NATIONAL DE CONSTRUC-
TION AERONAUTIQUE)
France

Rouvier 50 70/70	FRA	N4N5	
Nomadis N500	FRA	N500	
Super Broussard 260/ 262	FRA	N526	
Transall C160	FRA	N160	

PIAGGIO AIRCRAFT CORP.
U.S.A.

AP180/Finder 168	ITA	P116	

Bedeque P128	USA		P7
Navy	USA		P2
Mitchell	USA		M25
NA202	USA	M202	
Saber NA65	USA	M65	M16
Saber	USA		F86
Saber/Lincoln NA200	USA		F86
Savage	USA		A2
Super Sabre	USA		F100
Texan	USA		T6G
Texan 300	USA		T6G
Valiant	USA		T28
Vigilante	USA		A5

PIAGGIO PIPER AERONAUTICS AG
Deutschland

Pacer PP-6	A/ITA	P16	
Turbo/Pacer PC-6	ITA	P16C	

PIPER AIRCRAFT CORP. The
U.S.A.

Apache/Seneca PA-23	USA	PA23	P12
Cherokee PA-28	USA	PA28	
Cherokee PA-28	USA	PA28	
Dakota PA-18	USA	PA18	
Comanche PA-24	USA	PA24	
Cub PA-18	USA	PA18	
Cub Special	USA	PA18	
Family Cruiser PA-14	USA	PA14	
Navajo PA-31	USA	PA31	
Pacer PA-20	USA	PA20	
Tri-Pacer PA-22	USA	PA22	
Super Cub/Super PA-12	USA	PA12	
Super Cub 150 PA-18	USA	PA18	
Tri-Pacer/Dauphin/ Cherokee PA-28	USA	PA28	
Twin Comanche PA-30	USA	PA30	
Twin Cub Twin Pacer PA-15	USA	PA15	
Vagabond PA-17	USA	PA17	

POTEZ MEAULNE/SECMTA
(SECMTA Potez)
France

Potez Meulnes CM170	FRA	M05	
Potez M540	FRA	M75	
Potez 840/841/842	FRA	P84	
Super Meulnes CM175	FRA	M40	

PRIMAGONE MRO
Yugoslavia

Orkan 02	YUG	P02	

PRINE AVIATION
France

Broussard CM 170	FRA	M20	

Cherokee PA-28	USA	PA28	
Cherokee Pacer PA-28	USA	PA28	
Cherokee Warrior PA-28	USA	PA28	
Comanche PA-24	USA	PA24	
Cub PA-18	USA	PA18	
Family Cruiser PA-14	USA	PA14	
Navajo PA-31	USA	PA31	
Pacer PA-20	USA	PA20	
Tri-Pacer PA-22	USA	PA22	
Super Cub/Super PA-12	USA	PA12	
Super Cub 150 PA-18	USA	PA18	
Twin Comanche PA-30	USA	PA30	
Twin Cub Twin Pacer PA-15	USA	PA15	
Vagabond PA-17	USA	PA17	

Cherokee PZL 101	GBR	M101	
Tarpan M211	GBR		M211
Sea-PZL 102	GBR		
LIM-5	GBR		LIM5
M Pzl 12	GBR	M12	
Mirage PZL M4	GBR	M14	
Kalin PZL 104	GBR	M04	

Wilga PZL 104	GBR	M04	
Mazda M220-Kis PZL/ Martinez	GBR	M220	

PIAGGIO (IBERWALE
AERONAUTICA S.
MECCANICHE MIRALDO
PIAGGIO S.p.A.)
Italia

Portofino P166	ITA	P166	
P136	ITA	P136	
Vespa-ex (Piaggio-Douglas) P6000	ITA	P6000	

RILEY AERONAUTICAL CORP.
U.S.A.

Model 65/Rocket	USA	R165	
Turbo-Rocket 1.0/400	USA	R160	

SAAB (AB)
Sverige

Draken 35	SWE		J35
Lansen 32	SWE		J32
Saab 91 1.0.S.A.B.	SWE	S91	S50
Scania 90 A-2	SWE	S90	A32
Viggen 37	SWE		J37
105	SWE	S9	J105

SIM (SOCIETE AERONAUTIQUE
ROMANDE)
France

Turbo-Rocket 1.0/400	USA	R160	

SOCATA
U.S.A.

Tonnerre 222	SWE	S222	

SNOW AERONAUTICAL CORP.
U.S.A.

450 S-2C/500 S-2C	USA	S2	

SOCATA

Tonnerre 222	SWE	S222	

STAR HIGHCRAFT S.p.A.
Italia

Minerva P.S. 333	ITA	M333	
S.205	ITA	S205	
S.F. 250	ITA	S250	
S.F. 6	ITA	S6	

STINSONNE AIRCRAFT Division
Vultee Aircraft Corp.
U.S.A.

Chinook 155	ITA	S155	S13
Chinook 350/Reconnaissance/ Scout	ITA	S350	S54
Model 151	ITA	S151	
Model 152	ITA	S152	
Model 153	ITA	S153	
Model 162	ITA	S162	S52
Model 165	ITA		S55
Vigilant 156	ITA	S156	A37
Sea Ring 555	ITA	S555	S5
Reconnaissance 556	ITA	S556	S56

STRATOSPHERE AIRCRAFT
U.S.A.

Model 1	USA	S41	
Model 11	USA	S42	

TRANSPORTER ALLIANCE
Deutschland

Transall C160	GBR	TA16	

TAYLORCRAFT
U.S.A.

Sportsman 19	USA	T519	
Topper 65	USA	T520	
Tourist 19	USA	T521	

Sportsman 19	USA	T519	
Topper 65	USA	T520	
Tourist 19	USA	T521	

Sabre 75	USA		F75
Navy	USA		F7
Mitchell	USA		M25
NA202	USA	M202	
Saber NA65	USA	M65	M16
Saber	USA		F86
Saber/Lincoln NA200	USA		F86
Savage	USA		A2
Super Sabre	USA		F100
Texan	USA		T6G
Texan 300	USA		T6G
Valiant	USA		T28
Vigilante	USA		A5

VOUGHT
(Ledoux-Hiberniaville)
U.S.A.

Bonaire V114	USA	V114	
V116	USA	V116	
V120	USA	V120	
V124	USA	V124	
V126	USA	V126	
V126A	USA	V126	

VOUGHT
c/o. Ledoux/Vought

VTC (VERENIGDE
VLIEGTUIGBOUW
MAAS BV.)
Nederland

414	NED	VF14	

VICKERS
c/o. Vickers Aircraft
Corp.

VICKS LTD.
(Avionics Division)
Australia

Airmaster	GBR	VM11	
Airmaster	GBR	VM10	

WAGNER AVIATION
France

Jodel D112	GBR	WA12	
Jodel D120	GBR	WA20	
Wanderer Super IV	GBR	WA40	
WA40/4A			

Bonaire V114	USA	V114	
V116	USA	V116	
V120	USA	V120	
V124	USA	V124	
V126	USA	V126	
V126A	USA	V126	

PANAVIA
U.S.A.

Tornado	GBR	TA26	

A.[illegible]	[illegible]	Alquiler 12 [illegible]	Subdivisión	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Arturo Alfonzo
A.[illegible]	[illegible]	Alquiler 11 [illegible]	Subdivisión	[illegible]	[illegible]	Blackbeard Beverly Cl	Lester Gibbs
A.[illegible]	[illegible]	Alquiler 12 [illegible]	Subdivisión	[illegible]	[illegible]	Super Reserve	Beach
A.[illegible]	[illegible]	[illegible]	Alpaca	[illegible]	[illegible]	Super 810	Beach
A.[illegible]	[illegible]	[illegible] 1000	Memphis	[illegible]	[illegible]	Reserve [illegible]	Beach
A.[illegible]	[illegible]	Economic 48F	Alabamy	[illegible]	[illegible]	Legacies [illegible]	Beach
A.[illegible]	[illegible]	Dynamic 5F 16	Antonio	[illegible]	[illegible]	Resistance [illegible]	Beach
A.[illegible]	[illegible]	[illegible]	Antonio	[illegible]	[illegible]	Dynamic [illegible]	Beach
A.[illegible]	[illegible]	Vigorous 2F 16	Antonio	[illegible]	[illegible]	Banana [illegible]	Beach
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Jacker [illegible]	Beach
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Tele Sonic [illegible]	Beach
A.[illegible]	[illegible]	Dynamic 5F 16	Antonio	[illegible]	[illegible]	Super [illegible]	Beach
A.[illegible]	[illegible]	[illegible]	Antonio	[illegible]	[illegible]	Super [illegible]	Beach
A.[illegible]	[illegible]	[illegible]	Antonio	[illegible]	[illegible]	Super [illegible]	Beach
A.[illegible]	[illegible]	[illegible]	Antonio	[illegible]	[illegible]	Super [illegible]	Beach
A.[illegible]	[illegible]	Chief/Super Dynamic 5F	Antonio	[illegible]	[illegible]	Super [illegible]	Beach
A.[illegible]	[illegible]	Dynamic 5F	Antonio	[illegible]	[illegible]	Super [illegible]	Beach
A.[illegible]	[illegible]	[illegible]	Antonio	[illegible]	[illegible]	Super [illegible]	Beach
A.[illegible]	[illegible]	[illegible]	Antonio	[illegible]	[illegible]	Super [illegible]	Beach
A.[illegible]	[illegible]	[illegible] 70[illegible]	Antonio	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A.[illegible]	[illegible]	Wrangler [illegible]	Nueva Orleans	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible] ([illegible])	Nueva Orleans	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible] [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A.[illegible]	[illegible]	[illegible] [illegible]	[illegible] Center	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	Nueva Orleans	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A.[illegible]	[illegible]	[illegible] [illegible]	Nueva Orleans	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A.[illegible]	[illegible]	[illegible] [illegible]	Nueva Orleans	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	Nueva	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible] [illegible]	Nueva	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]

1	2	3	4
		Cont. 4 106	
2014	L4P	De Havilland Heron 114	Hawker Siddeley
L49R	L4P	Super Constellation 1049H	Lockheed
L49S	L4P	Super Constellation 1049H	Lockheed
L49T	L4P	Super Constellation 1049H	Lockheed
L49U	L4P	Super Constellation 1049H	Lockheed
L60	L1P	Bloodhound	Lockheed
L164	L4P	Electra 1049	Lockheed
L188	L4V	Electra 188	Lockheed
L329	L4J	Jet Star 1329	Lockheed
9	L4P	Constellation 649	Lockheed
L749	L4P	Constellation 749	Lockheed
L44	L1P	CT Skimmer IV	Lake
L145	L2J	Ninja	Gurodas
L313	L2P	Lear Star L-23	Lear
L323	L2P	Lear Jet 23/24	Lear
L700	L2P	BAC Lightning F6/T5	British Aircraft

X

1	2	3	4
X003	L4P	Airliner Cutter	Martin
X037	L1P	Martin 337	Martin
X072	L4J	Jetliner	Martin
X404	L4P	Airliner Model	Martin
X4PP	L2P	Martinez NO 701/702	Aerovias
X04	L1P	X160	Macchi
X212	L1J	MB326	Macchi
X8T	L4J	Gloster Meteor/F8	Hawker Siddeley
X1S	L1P	Jaguar S	HFB

1	2	3	4
X09R	L1P	Mirage 5R	Mir
X210	L1P	Fiper 20E	Mir
X13	L1P	Mir	Mir
X15	L1P	Mir	Mir
X16	L1P	Mir	Mir
X19	L1P	Mir	Mir
X19P	L1P	Mir20	Mir
X193	L1P	Mirage III	Dassault
X194	L4J	Mirage IV	Dassault
X2	L1P	Mach 1	Martin
X4	L1P	Mach 4	Martin
X5	L1P	5	Martin
	L1P	7	Martin
X5P	L1P	Mach 5P/Martin 20	Martin
X021	L1P	Mach 21/Super 21	Martin
X022	L1P	Mach 22/Mach Alta	
X8	L1P	X8	Mitsubishi
X8S	L1P	Hyperzeit	Dassault
X22	L1P	Tomcat/Grif/ Dassault Mach	Piper
X3	L1P	Aerion/Aerion Bac 23	Piper
X24	L1P	Comanche Mach4	Piper
X25	L1P	Tomcat Mach5	Piper
X26	L1P	Cherokee Mach6	Piper
X29	L1P	Pawnee Mach9	Piper
X39	L1P	Twin Comanche Bac 39	Piper
X3T	L1P	Navajo Mach1	Piper
X3U	L1P	Cheyenne Mach2	Piper
X3V	L1P	Seneca/Seneca	Seneca
X3X	L1P	Pawnee 235	Martin

1	2	3	4
X5S	L1P	Pawnee 250	Martin
X5U	L1P	Jet Pawnee 250	Martin
X16	L1P	Pawnee 160	Piper
X16	L1P	Pawnee 260	Piper
X16	L1P	Turbo Pawnee 160	Piper
X2T	L1P	Jet Pawnee	British Aircraft
X3	L1P	Navajo 3	Piper
X3A	L4P	Aztec/Aztec	Piper
X3B	L1P	Pawnee 235	Martin
X3C	L1P	Cherokee 235	Piper
X3D	L1P	Papoose 235	Piper
X3E	L1P	Twin Comanche Bac 235	Piper
X3F	L1P	Navajo Mach1	Piper
X3G	L1P	Cheyenne Mach2	Piper
X3J	L1P	Seneca/Seneca	Seneca
X3K	L1P	Pawnee 235	Martin

1	2	3	4
X3M	L1P	Pawnee 250	Martin
X3N	L1P	Jet Pawnee 250	Martin
X3S	L1P	Twin Comanche 160	Piper
X3T	L1P	Twin Comanche 260	Piper
X3U	L1P	Twin Comanche Bac 160	Piper
X3V	L1P	Twin Comanche Bac 260	Piper
X3X	L1P	Pawnee 160	Piper
X4	L1P	Aztec 250	Piper
X4A	L1P	Aztec 250	Piper
X4B	L1P	Aztec 250	Piper
X4C	L1P	Aztec 250	Piper
X4D	L1P	Aztec 250	Piper
X4E	L1P	Aztec 250	Piper
X4F	L1P	Aztec 250	Piper
X4G	L1P	Aztec 250	Piper
X4H	L1P	Aztec 250	Piper
X4J	L1P	Aztec 250	Piper
X4K	L1P	Aztec 250	Piper
X4L	L1P	Aztec 250	Piper
X4M	L1P	Aztec 250	Piper
X4N	L1P	Aztec 250	Piper
X4P	L1P	Aztec 250	Piper
X4R	L1P	Aztec 250	Piper
X4S	L1P	Aztec 250	Piper
X4T	L1P	Aztec 250	Piper
X4U	L1P	Aztec 250	Piper
X4V	L1P	Aztec 250	Piper
X4X	L1P	Aztec 250	Piper
X5	L1P	Pawnee 235	Martin
X5A	L1P	Pawnee 235	Martin
X5B	L1P	Pawnee 235	Martin
X5C	L1P	Pawnee 235	Martin
X5D	L1P	Pawnee 235	Martin
X5E	L1P	Pawnee 235	Martin
X5F	L1P	Pawnee 235	Martin
X5G	L1P	Pawnee 235	Martin
X5H	L1P	Pawnee 235	Martin
X5J	L1P	Pawnee 235	Martin
X5K	L1P	Pawnee 235	Martin
X5L	L1P	Pawnee 235	Martin
X5M	L1P	Pawnee 235	Martin
X5N	L1P	Pawnee 235	Martin
X5P	L1P	Pawnee 235	Martin
X5R	L1P	Pawnee 235	Martin
X5S	L1P	Pawnee 235	Martin
X5T	L1P	Pawnee 235	Martin
X5U	L1P	Pawnee 235	Martin
X5V	L1P	Pawnee 235	Martin
X5X	L1P	Pawnee 235	Martin
X6	L1P	Pawnee 250	Martin
X6A	L1P	Pawnee 250	Martin
X6B	L1P	Pawnee 250	Martin
X6C	L1P	Pawnee 250	Martin
X6D	L1P	Pawnee 250	Martin
X6E	L1P	Pawnee 250	Martin
X6F	L1P	Pawnee 250	Martin
X6G	L1P	Pawnee 250	Martin
X6H	L1P	Pawnee 250	Martin
X6J	L1P	Pawnee 250	Martin
X6K	L1P	Pawnee 250	Martin
X6L	L1P	Pawnee 250	Martin
X6M	L1P	Pawnee 250	Martin
X6N	L1P	Pawnee 250	Martin
X6P	L1P	Pawnee 250	Martin
X6R	L1P	Pawnee 250	Martin
X6S	L1P	Pawnee 250	Martin
X6T	L1P	Pawnee 250	Martin
X6U	L1P	Pawnee 250	Martin
X6V	L1P	Pawnee 250	Martin
X6X	L1P	Pawnee 250	Martin
X7	L1P	Aztec/Aztec Bac 23	Piper
X7A	L1P	Comanche Mach4	Piper
X7B	L1P	Tomcat Mach5	Piper
X7C	L1P	Cherokee Mach6	Piper
X7D	L1P	Papoose Mach9	Piper
X7E	L1P	Twin Comanche Bac 23	Piper
X7F	L1P	Navajo Mach1	Piper
X7G	L1P	Cheyenne Mach2	Piper
X7J	L1P	Seneca/Seneca	Seneca
X7K	L1P	Pawnee 235	Martin

1	2	3	4
X7L	L1P	Pawnee 250	Martin
X7M	L1P	Jet Pawnee 250	Martin
X7N	L1P	Twin Comanche 160	Piper
X7P	L1P	Twin Comanche 260	Piper
X7R	L1P	Twin Comanche Bac 160	Piper
X7S	L1P	Twin Comanche Bac 260	Piper
X7T	L1P	Pawnee 160	Piper
X7U	L1P	Aztec 250	Piper
X7V	L1P	Aztec 250	Piper
X7X	L1P	Aztec 250	Piper
X8	L1P	Aztec 250	Piper
X8A	L1P	Aztec 250	Piper
X8B	L1P	Aztec 250	Piper
X8C	L1P	Aztec 250	Piper
X8D	L1P	Aztec 250	Piper
X8E	L1P	Aztec 250	Piper
X8F	L1P	Aztec 250	Piper
X8G	L1P	Aztec 250	Piper
X8H	L1P	Aztec 250	Piper
X8J	L1P	Aztec 250	Piper
X8K	L1P	Aztec 250	Piper
X8L	L1P	Aztec 250	Piper
X8M	L1P	Aztec 250	Piper
X8N	L1P	Aztec 250	Piper
X8P	L1P	Aztec 250	Piper
X8R	L1P	Aztec 250	Piper
X8S	L1P	Aztec 250	Piper
X8T	L1P	Aztec 250	Piper
X8U	L1P	Aztec 250	Piper
X8V	L1P	Aztec 250	Piper
X8X	L1P	Aztec 250	Piper
X9	L1P	Pawnee 235	Martin
X9A	L1P	Pawnee 235	Martin
X9B	L1P	Pawnee 235	Martin
X9C	L1P	Pawnee 235	Martin
X9D	L1P	Pawnee 235	Martin
X9E	L1P	Pawnee 235	Martin
X9F	L1P	Pawnee 235	Martin
X9G	L1P	Pawnee 235	Martin
X9H	L1P	Pawnee 235	Martin
X9J	L1P	Pawnee 235	Martin
X9K	L1P	Pawnee 235	Martin
X9L	L1P	Pawnee 235	Martin
X9M	L1P	Pawnee 235	Martin
X9N	L1P	Pawnee 235	Martin
X9P	L1P	Pawnee 235	Martin
X9R	L1P	Pawnee 235	Martin
X9S	L1P	Pawnee 235	Martin
X9T	L1P	Pawnee 235	Martin
X9U	L1P	Pawnee 235	Martin
X9V	L1P	Pawnee 235	Martin
X9X	L1P	Pawnee 235	Martin
XA	L1P	Aztec/Aztec Bac 23	Piper
XAA	L1P	Comanche Mach4	Piper
XAB	L1P	Tomcat Mach5	Piper
XAC	L1P	Cherokee Mach6	Piper
XAD	L1P	Papoose Mach9	Piper
XAE	L1P	Twin Comanche Bac 23	Piper
XAF	L1P	Navajo Mach1	Piper
XAG	L1P	Cheyenne Mach2	Piper
XAJ	L1P	Seneca/Seneca	Seneca
XAK	L1P	Pawnee 235	Martin
XAL	L1P	Pawnee 250	Martin
XAM	L1P	Jet Pawnee 250	Martin
XAN	L1P	Twin Comanche 160	Piper
XAP	L1P	Twin Comanche 260	Piper
XAR	L1P	Twin Comanche Bac 160	Piper
XAS	L1P	Twin Comanche Bac 260	Piper
XAT	L1P	Pawnee 160	Piper
XAU	L1P	Aztec 250	Piper
XAV	L1P	Aztec 250	Piper
XAX	L1P	Aztec 250	Piper
XB	L1P	Aztec 250	Piper
XBA	L1P	Aztec 250	Piper
XBB	L1P	Aztec 250	Piper
XBC	L1P	Aztec 250	Piper
XBD	L1P	Aztec 250	Piper
XBE	L1P	Aztec 250	Piper
XBF	L1P	Aztec 250	Piper
XBG	L1P	Aztec 250	Piper
XBH	L1P	Aztec 250	Piper
XBJ	L1P	Aztec 250	Piper
XBK	L1P	Aztec 250	Piper
XBL	L1P	Aztec 250	Piper
XBM	L1P	Aztec 250	Piper
XBN	L1P	Aztec 250	Piper
XBP	L1P	Aztec 250	Piper
XBR	L1P	Aztec 250	Piper
XBS	L1P	Aztec 250	Piper
XBT	L1P	Aztec 250	Piper
XBU	L1P	Aztec 250	Piper
XBV	L1P	Aztec 250	Piper
XBX	L1P	Aztec 250	Piper
XC	L1P	Pawnee 235	Martin
XCA	L1P	Pawnee 235	Martin
XCB	L1P	Pawnee 235	Martin
XCC	L1P	Pawnee 235	Martin
XCD	L1P	Pawnee 235	Martin
XCE	L1P	Pawnee 235	Martin
XCF	L1P	Pawnee 235	Martin
XCG	L1P	Pawnee 235	Martin
XCH	L1P	Pawnee 235	Martin
XCJ	L1P	Pawnee 235	Martin
XCK	L1P	Pawnee 235	Martin
XCL	L1P	Pawnee 235	Martin
XCM	L1P	Pawnee 235	Martin
XCN	L1P	Pawnee 235	Martin
XCP	L1P	Pawnee 235	Martin
XCR	L1P	Pawnee 235	Martin
XCS	L1P	Pawnee 235	Martin
XCT	L1P	Pawnee 235	Martin
XCU	L1P	Pawnee 235	Martin
XCV	L1P	Pawnee 235	Martin
XCX	L1P	Pawnee 235	Martin
XD	L1P	Pawnee 250	Martin
XDA	L1P	Pawnee 250	Martin
XDB	L1P	Pawnee 250	Martin
XDC	L1P	Pawnee 250	Martin
XDD	L1P	Pawnee 250	Martin
XDE	L1P	Pawnee 250	Martin
XDF	L1P	Pawnee 250	Martin
XDG	L1P	Pawnee 250	Martin
XDH	L1P	Pawnee 250	Martin
XDJ	L1P	Pawnee 250	Martin
XDK	L1P	Pawnee 250	Martin
XDL	L1P	Pawnee 250	Martin
XDM	L1P	Pawnee 250	Martin
XDN	L1P	Pawnee 250	Martin
XDP	L1P	Pawnee 250	Martin
XDR	L1P	Pawnee 250	Martin
XDS	L1P	Pawnee 250	Martin
XDT	L1P	Pawnee 250	Martin
XDU	L1P	Pawnee 250	Martin
XDV	L1P	Pawnee 250	Martin
XDX	L1P	Pawnee 250	Martin
XE	L1P	Aztec/Aztec Bac 23	Piper
XEA	L1P	Comanche Mach4	Piper
XEB	L1P	Tomcat Mach5	Piper
XEC	L1P	Cherokee Mach6	Piper
XED	L1P	Papoose Mach9	Piper
XEE	L1P	Twin Comanche Bac 23	Piper
XEF	L1P	Navajo Mach1	Piper
XEG	L1P	Cheyenne Mach2	Piper
XEJ	L1P	Seneca/Seneca	Seneca
XEK	L1P	Pawnee 235	Martin
XEL	L1P	Pawnee 250	Martin
XEM	L1P	Jet Pawnee 250	Martin
XEN	L1P	Twin Comanche 160	Piper
XEP	L1P	Twin Comanche 260	Piper
XER	L1P	Twin Comanche Bac 160	Piper
XES	L1P	Twin Comanche Bac 260	Piper
XET	L1P	Pawnee 160	Piper
XEU	L1P	Aztec 250	Piper
XEV	L1P	Aztec 250	Piper
XEX	L1P	Aztec 250	Piper
XF	L1P	Aztec 250	Piper
XFA	L1P	Aztec 250	Piper
XFB	L1P	Aztec 250	Piper
XFC	L1P	Aztec 250	Piper
XFD	L1P	Aztec 250	Piper
XFE	L1P	Aztec 250	Piper
XFF	L1P	Aztec 250	Piper
XFG	L1P	Aztec 250	Piper
XFH	L1P	Aztec 250	Piper
XFJ	L1P	Aztec 250	Piper
XFK	L1P	Aztec 250	Piper
XFL	L1P	Aztec 250	Piper
XFM	L1P	Aztec 250	Piper
XFN	L1P	Aztec 250	Piper
XFP	L1P	Aztec 250	Piper
XFR	L1P	Aztec 250	Piper
XFS	L1P	Aztec 250	Piper
XFT	L1P	Aztec 250	Piper
XFU	L1P	Aztec 250	Piper
XFV	L1P	Aztec 250	Piper
XFX	L1P	Aztec 250	Piper
XG	L1P	Pawnee 235	Martin
XGA	L1P	Pawnee 235	Martin
XGB	L1P	Pawnee 235	Martin
XGC	L1P	Pawnee 235	Martin
XGD	L1P	Pawnee 235	Martin
XGE	L1P	Pawnee 235	Martin
XGF	L1P	Pawnee 235	Martin
XGG	L1P	Pawnee 235	Martin
XGH	L1P	Pawnee 235	Martin
XGJ	L1P	Pawnee 235	Martin
XGK	L1P	Pawnee 235	Martin
XGL	L1P	Pawnee 235	Martin
XGM	L1P	Pawnee 235	Martin
XGN	L1P	Pawnee 235	Martin
XGP	L1P	Pawnee 235	Martin
XGR	L1P	Pawnee 235	Martin
XGS	L1P	Pawnee 235	Martin
XGT	L1P	Pawnee 235	Martin
XGU	L1P	Pawnee 235	Martin
XGV	L1P	Pawnee 235	Martin
XGX	L1P	Pawnee 235	Martin
XH	L1P	Pawnee 250	Martin
XHA	L1P	Pawnee 250	Martin
XHB	L1P	Pawnee 250	Martin
XHC	L1P	Pawnee 250	Martin
XHD	L1P	Pawnee 250	Martin
XHE	L1P	Pawnee 250	Martin
XHF	L1P	Pawnee 250	Martin
XHG	L1P	Pawnee 250	Martin
XHH	L1P	Pawnee 250	Martin
XHJ	L1P	Pawnee 250	Martin
XHK	L1P	Pawnee 250	Martin
XHL	L1P	Pawnee 250	Martin
XHM	L1P	Pawnee 250	Martin
XHN	L1P	Pawnee 250	Martin
XHP	L1P	Pawnee 250	Martin
XHR	L1P	Pawnee 250	Martin
XHS	L1P	Pawnee 250	Martin
XHT	L1P	Pawnee 250	Martin
XHU	L1P	Pawnee 250	Martin
XHV	L1P	Pawnee 250	Martin
XHX	L1P	Pawnee 250	Martin
XJ	L1P	Aztec/Aztec Bac 23	Piper
XJA	L1P	Comanche Mach4	Piper
XJB	L1P	Tomcat Mach5	Piper
XJC	L1P	Cherokee Mach6	Piper
XJD	L1P	Papoose Mach9	Piper
XJE	L1P	Twin Comanche Bac 23	Piper
XJF	L1P	Navajo Mach1	Piper
XJG	L1P	Cheyenne Mach2	Piper
XJJ	L1P	Seneca/Seneca	Seneca
XJK	L1P	Pawnee 235	Martin
XJL	L1P	Pawnee 250	Martin
XJM	L1P	Jet Pawnee 250	Martin
XJN	L1P	Twin Comanche 160	Piper
XJP	L1P	Twin Comanche 260	Piper
XJR	L1P	Twin Comanche Bac 160	Piper
XJS	L1P	Twin Comanche Bac 260	Piper
XJT	L1P	Pawnee 160	Piper
XJU	L1P	Aztec 250	Piper
XJV	L1P	Aztec 250	Piper
XJX	L1P	Aztec 250	Piper
XK	L1P	Aztec 250	Piper
XKA	L1P	Aztec 250	Piper
XKB	L1P	Aztec 250	Piper
XKC	L1P	Aztec 250	Piper
XKD	L1P	Aztec 250	Piper
XKE	L1P	Aztec 250	Piper
XKF	L1P	Aztec 250	Piper
XKG	L1P	Aztec 250	Piper
XKH	L1P	Aztec 250	Piper
XKJ	L1P	Aztec 250	Piper
XKK	L1P	Aztec 250	Piper
XKL	L1P	Aztec 250	Piper
XKM	L1P	Aztec 250	Piper
XKN	L1P	Aztec 250	Piper
XKP	L1P	Aztec 250	Piper
XKR	L1P	Aztec 250	Piper
XKS	L1P	Aztec 250	Piper
XKT	L1P	Aztec 250	Piper
XKU	L1P	Aztec 250	Piper
XKV	L1P	Aztec 250	Piper
XKX	L1P	Aztec 250	Piper
XL	L1P	Pawnee 235	Martin
XLA	L1P	Pawnee 235	Martin
XLB	L1P	Pawnee 235	Martin
XLC	L1P	Pawnee 235	Martin
XLD	L1P	Pawnee 235	Martin
XLE	L1P	Pawnee 235	Martin
XLF	L1P	Pawnee 235	Martin
XLG	L1P	Pawnee 235	Martin
XLH	L1P	Pawnee 235	Martin
XLJ	L1P	Pawnee 235	Martin
XLK	L1P	Pawnee 235	Martin
XLL	L1P	Pawnee 235	Martin
XLM	L1P	Pawnee 235	Martin
XLN	L1P	Pawnee 235	Martin
XLP	L1P	Pawnee 235	Martin
XLR	L1P	Pawnee 235	Martin
XLS	L1P	Pawnee 235	Martin
XLT	L1P	Pawnee 235	Martin
XLU	L1P	Pawnee 235	Martin
XLV	L1P	Pawnee 235	Martin
XLX	L1P	Pawnee 235	Martin
XM	L1P	Pawnee 250	Martin
XMA	L1P	Pawnee 250	Martin
XMB	L1P	Pawnee 250	Martin
XMC	L1P	Pawnee 250	Martin
XMD	L1P	Pawnee 250	Martin
XME	L1P	Pawnee 250	Martin
XMF	L1P	Pawnee 250	Martin
XMG	L1P	Pawnee 250	Martin
XMH	L1P	Pawnee 250	Martin
XMJ	L1P	Pawnee 250	Martin
XMK	L1P	Pawnee 250	Martin
XML	L1P	Pawnee 250	Martin
XMM	L1P	Pawnee 250	Martin
XMN	L1P	Pawnee 250	Martin
XMP	L1P	Pawnee 250	Martin
XMR	L1P	Pawnee 250	Martin
XMS	L1P	Pawnee 250	Martin
XMT	L1P	Pawnee 250	Martin
XMU	L1P	Pawnee 250	Martin
XMV	L1P	Pawnee 250	Martin
XMX	L1P	Pawnee 250	Martin
XN	L1P	Aztec/Aztec Bac 23	Piper
XNA	L1P	Comanche Mach4	Piper
XNB	L1P	Tomcat Mach5	Piper
XNC	L1P	Cherokee Mach6	Piper
XND	L1P	Papoose Mach9	Piper
XNE	L1P	Twin Comanche Bac 23	Piper
XNF	L1P	Navajo Mach1	Piper
XNG	L1P	Cheyenne Mach2	Piper
XNJ	L1P	Seneca/Seneca	Seneca
XNK	L1P	Pawnee 235	Martin
XNL	L1P	Pawnee 250	Martin
XNM	L1P	Jet Pawnee 250	Martin
XNN	L1P	Twin Comanche 160	Piper
XNP	L1P	Twin Comanche 260	Piper
XNR	L1P	Twin Comanche Bac 160	Piper
XNS	L1P	Twin Comanche Bac 260	Piper
XNT	L1P	Pawnee 160	Piper
XNU	L1P	Aztec 250	Piper
XNV	L1P	Aztec 250	Piper
XNX	L1P	Aztec 250	Piper
XP	L1P	Aztec 250	Piper
XPA	L1P	Aztec 250	Piper
XPB	L1P	Aztec 250	Piper
XPC	L1P	Aztec 250	Piper
XPD	L1P	Aztec 250	Piper
XPE	L1P	Aztec 250	Piper
XPF	L1P	Aztec 250	Piper
XPG	L1P	Aztec 250	Piper
XPH	L1P	Aztec 250	Piper
XPJ	L1P	Aztec 250	Piper
XPK	L1P	Aztec 250	Piper
XPL	L1P	Aztec 250	Piper
XPM	L1P	Aztec 250	Piper
XPN	L1P	Aztec 250	Piper
XPP	L1P	Aztec 250	Piper
XPR	L1P	Aztec 250	Piper
XPS	L1P	Aztec 250	Piper
XPT	L1P	Aztec 250	Piper
XPU	L1P	Aztec 250	Piper
XPV	L1P	Aztec 250	Piper
XPX	L1P	Aztec 250	Piper
XR	L1P	Pawnee 235	Martin
XRA	L1P	Pawnee 235	Martin
XRB	L1P	Pawnee 235	Martin
XRC	L1P	Pawnee 235	Martin
XRD	L1P	Pawnee 235	Martin
XRE	L1P	Pawnee 235	Martin
XRF	L1P	Pawnee 235	Martin
XRG	L1P	Pawnee 235	Martin
XRH	L1P	Pawnee 235	Martin
XRJ	L1P	Pawnee 235	Martin
XRK	L1P	Pawnee 235	Martin
XRL	L1P	Pawnee 235	Martin
XRM	L1P	Pawnee 235	Martin
XRN	L1P	Pawnee 235	Martin
XRP	L1P	Pawnee 235	Martin
XRR	L1P	Pawnee 235	Martin
XRS	L1P	Pawnee 235	Martin
XRT	L1P	Pawnee 235	Martin
XRU	L1P	Pawnee 235	Martin
XRV	L1P	Pawnee 235	Martin
XRX	L1P	Pawnee 235	Martin
XS	L1P	Pawnee 250	Martin
XSA	L1P	Pawnee 250	Martin
XSB	L1P	Pawnee 250	Martin
XSC	L1P	Pawnee 250	Martin
XSD	L1P	Pawnee 250	Martin
XSE	L1P	Pawnee 250	Martin
XSF	L1P	Pawnee 250	Martin
XSG	L1P	Pawnee 250	Martin
XSH	L1P	Pawnee 250	Martin
XSJ	L1P	Pawnee 250	Martin
XSK	L1P	Pawnee 250	Martin
XSL	L1P	Pawnee 250	Martin
XSM	L1P	Pawnee 250	Martin
XSN	L1P	Pawnee 250	Martin
XSP	L1P	Pawnee 250	Martin
XSR	L1P	Pawnee 250	Martin
XSS	L1P	Pawnee 250	Martin
XST	L1P	Pawnee 250	Martin
XSU	L1P	Pawnee 250	Martin
XSV	L1P	Pawnee 250	Martin
XSX	L1P	Pawnee 250	Martin
XT	L1P	Aztec 250	Piper
XTA	L1P	Aztec 250	Piper
XTB	L1P	Aztec 250	Piper
XTC	L1P	Aztec 250	Piper
XTD	L1P	Aztec 250	Piper
XTE	L1P	Aztec 250	Piper
XTF	L1P	Aztec 250	Piper
XTG	L1P	Aztec 250	Piper
XTH	L1P	Aztec 250	Piper
XTJ	L1P	Aztec 250	Piper
XTK	L1P	Aztec 250	Piper
XTL	L1P	Aztec 250	Piper
XTM	L1P	Aztec 250	Piper
XTN	L1P	Aztec 250	Piper
XTP	L1P	Aztec 250	Piper
XTR	L1P	Aztec 250	Piper
XTS	L1P	Aztec 250	Piper
XTT	L1P	Aztec 250	Piper
XTU	L1P	Aztec 250	Piper
XTV	L1P	Aztec 250	Piper
XTX	L1P	Aztec 250	Piper
XU	L1P	Aztec 250	Piper
XUA	L1P	Aztec 250	Piper
XUB	L1P	Aztec 250	Piper
XUC	L1P	Aztec 250	Piper
XUD	L1P	Aztec 250	Piper
XUE	L1P	Aztec 250	Piper
XUF	L1P	Aztec 250	Piper
XUG	L1P	Aztec 250	Piper
XUH	L1P	Aztec 250	Piper
XUJ	L1P	Aztec 250	Piper
XUK	L1P	Aztec 250	Piper
XUL	L1P	Aztec 250	Piper
XUM	L1P	Aztec 250	Piper
XUN	L1P	Aztec 250	Piper
XUP	L1P	Aztec 250	Piper
XUR	L1P	Aztec 250	Piper
XUS	L1P	Aztec 250	Piper
XUT	L1P	Aztec 250	Piper
XUU	L1P	Aztec 250	Piper
XUV	L1P	Aztec 250	Piper
XUX	L1P	Aztec 250	Piper
XV	L1P	Aztec 250	Piper
XVA	L1P	Aztec 250	Piper
XVB	L1P	Aztec 250	Piper
XVC	L1P	Aztec 250	Piper
XVD	L1P	Aztec 250	Piper
XVE	L1P	Aztec 250	Piper
XVF	L1P	Aztec 250	Piper
XVG	L1P	Aztec 250	Piper
XVH	L1P	Aztec 250	Piper
XVJ	L1P	Aztec 250	Piper
XVK	L1P	Aztec 250	Piper
XVL	L1P	Aztec 250	Piper
XVM	L1P	Aztec 250	Piper
XVN	L1P	Aztec 250	Piper
XVP	L1P	Aztec 250	Piper
XVR	L1P	Aztec 250	Piper
XVS	L1P	Aztec 250	Piper
XVT	L1P	Aztec 250	Piper
XVU	L1P	Aztec 250	Piper
XVV	L1P	Aztec 250	Piper
XVX	L1P	Aztec 250	Piper
XX	L1P	Aztec 250	Piper
XXA	L1P	Aztec 250	Piper
XXB	L1P	Aztec 250	Piper
XXC	L1P	Aztec 250	Piper
XXD	L1P	Aztec 250	Piper
XXE	L1P	Aztec 250	Piper
XXF	L1P	Aztec 250	Piper
XXG	L1P	Aztec 250	Piper
XXH	L1P	Aztec 250	Piper
XXJ	L1P	Aztec 250	Piper
XXK	L1P	Aztec 250	Piper
XXL	L1P	Aztec 250	Piper
XXM	L1P	Aztec 250	Piper
XXN	L1P	Aztec 250	Piper
XXP	L1P	Aztec 250	Piper
XXR	L1P	Aztec 250	Piper
XXS	L1P	Aztec 250	Piper
XXT	L1P	Aztec 250	Piper
XXU	L1P	Aztec 250	Piper
XXV	L1P	Aztec 250	Piper
XXX	L1P	Aztec 250	Piper

1	2	3	4
X8U	L1P	Alouette II SA/318C Lama	Sud-Aviation
X321	L1P	Super Frelon SA/321	Sud-Aviation
X330	L1P	SA/330	Sud-Aviation
X360	L1P	Dauphin SA360	Sud-Aviation
X340	L1P	Ecureuil SA340 (AS350/355)	Sud-Aviation
X365	L1P	Super Pelican AS/365N	Sud-Aviation
X365	L1P	Dauphin Gendarme AS/365N/N1	Sud-Aviation
X414	L1P	Ecureuil/Lama	SAB
X415	L1P	Jodel Dromader	SAB

1	2	3	4
X4S	L1P	Alouette	SAB
X4U	L1P	Gazelle	SAB
X4V	L1P	Falcon	Southern
X4W	L1P	Sabreliner	North American
T4	L1P	Cessna 172	Cessna
T42	L1P	Reims 172/F172	Cessna
T4T	L2P	Cessna 0 180	Transportes Aéreos
T4T2	L2P	Cessna 185	Transportes Aéreos
T4T3	L2P	Cessna 206	Transportes Aéreos
T4T4	L2P	Cessna 207	Transportes Aéreos
T4T5	L2P	Cessna 210	Transportes Aéreos
T4T6	L2P	Cessna 337	Transportes Aéreos
T4T7	L2P	Cessna 402	Transportes Aéreos
T4T8	L2P	Cessna 421	Transportes Aéreos
T4T9	L2P	Cessna 441	Transportes Aéreos
T4T10	L2P	Cessna 310	Transportes Aéreos
T4T11	L2P	Cessna 414	Transportes Aéreos
T4T12	L2P	Cessna 425	Transportes Aéreos
T4T13	L2P	Cessna 441	Transportes Aéreos
T4T14	L2P	Cessna 310	Transportes Aéreos
T4T15	L2P	Cessna 414	Transportes Aéreos
T4T16	L2P	Cessna 425	Transportes Aéreos
T4T17	L2P	Cessna 441	Transportes Aéreos
T4T18	L2P	Cessna 310	Transportes Aéreos
T4T19	L2P	Cessna 414	Transportes Aéreos
T4T20	L2P	Cessna 425	Transportes Aéreos
T4T21	L2P	Cessna 441	Transportes Aéreos
T4T22	L2P	Cessna 310	Transportes Aéreos
T4T23	L2P	Cessna 414	Transportes Aéreos
T4T24	L2P	Cessna 425	Transportes Aéreos
T4T25	L2P	Cessna 441	Transportes Aéreos
T4T26	L2P	Cessna 310	Transportes Aéreos
T4T27	L2P	Cessna 414	Transportes Aéreos
T4T28	L2P	Cessna 425	Transportes Aéreos
T4T29	L2P	Cessna 441	Transportes Aéreos
T4T30	L2P	Cessna 310	Transportes Aéreos
T4T31	L2P	Cessna 414	Transportes Aéreos
T4T32	L2P	Cessna 425	Transportes Aéreos
T4T33	L2P	Cessna 441	Transportes Aéreos
T4T34	L2P	Cessna 310	Transportes Aéreos
T4

Dado en la ciudad de Panamá, a los

COMUNIQUESE Y CUMPLASE.

ING. JORGE RAFAEL ARIAS
PRESIDENTE.

ING. MARIANO CASTILLO
DIRECTOR.

LIC. JORGE ARIAS
SECRETARIO.

CAPITAN CARLOS AYALA
DIRECTOR.

Digitalizado por la Asamblea Nacional

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, dieciseis 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 de 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 BARRAS 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 Morón 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, dieciseis de agosto de mil novecientos setenta y dos.

El Juez, (fdo) Juan S. Alvarado.

(fdo) Guillermo Morón A. Secretario.

L87-678222 Unica 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 Morón A. El Secretario.

L678221 Unica 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 Unica 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 GIDIA 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, Gidia 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 Unica 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

Digitalizado por la Asamblea Nacional

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 (Grla)
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 Gabinete 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.
L678155 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.
L678189 Única publicación.

JAIME DE LEON

Sub-Director General del Registro Público, a solicitud de parte interesada,

CERTIFICA:

1. Que al Folio 3, Asiento 108,4928 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 9, Asiento 111,3778 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 en 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-63987
(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 C.- 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 C.
Secretario

L-678164
(Unica Publicación).

DEPARTAMENTO DE CATASTRO
ALCALDIA DEL DISTRITO DE LA CHORRERA
EDICTO No. 298

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. 1223, operador de Caldera, con cédula de Identidad Personal No. 8-290, 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.

Entréguesele sendas copias del presente Edicto al interesado, para su publicación por solo una vez en un periódi-

Digitalizado por la Asamblea Nacional

co 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. Vizcaretti R.,
Secretario Ad-Hoc

L-58960
(Unica Publicación)

EDICTO EMPLAZATORIO No. 55

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 audencia del representanto 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 Cedena 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 Morón A.-Srio."

Por tanto se fija el presente edicto emplazatorio en lugar visible de la secretaría y copias de 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 Morón A.- El Secretario

L87316
(Unica publicación)

EDICTO EMPLAZATORIO

El Juez Segundo del Circuito de Chiriquí, por medio de este 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. 194 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 (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.-

-578241
(Unica Publicación)

Editora Renovación, S.A.

Digitalizado por la Asamblea Nacional