

GACETA OFICIAL

ORGANO DEL ESTADO

AÑO LXXXV

PANAMA, R. DE P., SABADO 6 DE FEBRERO DE 1988

Nº20,984

CONTENIDO

DIRECCION DE AERONAUTICA CIVIL

Resolución 137-JD de 15 de diciembre de 1987, por la cual se aprueba la actualización del reglamento del Aire y Servicios de Tránsito Aéreo de la República de Panamá.

AVISOS Y EDICTOS

ACTUALIZASE UN REGLAMENTO

Resolución #137-JD

Panamá, 15 de diciembre, 1987

POR EL CUAL SE APRUEBA LA ACTUALIZACION DEL REGLAMENTO DEL AIRE Y SERVICIOS DE TRANSITO AEREO DE LA REPUBLICA DE PANAMA

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

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

Que, la Dirección de Aeronáutica Civil tiene la obligación de velar por la protección y seguridad del Tránsito Aéreo que se efectúe sobre el territorio de la República de Panamá y sus aguas jurisdiccionales.

Que, para incrementar la seguridad y la eficiencia del Tránsito Aéreo en la República de Panamá, se requiere la aprobación del Reglamento del Aire y Servicios de Tránsito Aéreo, de conformidad con el Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944) al cual se encuentra adherida la República de Panamá.

Que, la Junta Directiva de la Dirección de Aeronáutica Civil, está facultada para aprobar los Reglamentos que norman la Aviación Civil en nuestro país al igual que sus enmiendas o modificaciones.

En consecuencia,

R E S U E L V E :

GACETA OFICIAL

ORGANO DEL ESTADO

Fundada por el Decreto de Gabinete N° 10 de 11 de noviembre de 1903

DIRECTOR:
HUMBERTO SPADAFORA
PIÑELLA

MATILDE DIFAC DE LEON
Subdirectora
LAIS GABRIEL BOUTIN PEREZ
Asistente al Director

OFICINA:
Editora Renovación, S. A. Vía Fernández de Córdoba
(Vista Hermosa) Teléfono 51-7894 Apartado Postal 8-4
Panamá 9-A República de Panamá.

Subscripciones en la
Dirección General de Ingresos
IMPORTE DE LAS SUSCRIPCIONES:
Mínimo: 6 meses. En la República: B.18.00
En el Exterior B.18.00 más parte aérea Un año en la República: B.36.00
En el Exterior: B.36.00 más parte aérea
Todo pago adelantado

LEYES, AVISOS, EDICTOS Y OTRAS PUBLICACIONES

NUMERO SUELTO: B.0.25

ARTICULO UNICO: Se aprueba la actualización del Reglamento del Aire y Servicios de Tránsito Aéreo, de la República de Panamá, que entrará en vigencia a partir del primero (1º) de enero de 1988.

PREAMBULO

ANTECEDENTES

Las disposiciones de este Reglamento constituyen una recopilación de las normas contenidas en los Anexos 2 "Reglamento del Aire" y 11 "Servicios de Tránsito Aéreo" al convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944) al cual se encuentra adherida la República de Panamá.

Siempre que ha sido posible, y siguiendo la recomendación de la propia Organización de Aviación Civil Internacional, se ha conservado la misma redacción de las normas dadas por la OACI en sus citados Anexos al convenio.

FINALIDAD Y AMBITO

Este reglamento tiene por finalidad establecer normas destinadas a dar protección y seguridad al Tránsito Aéreo que se efectúe sobre el territorio de la República de Panamá y sus aguas jurisdiccionales y rige para todas las aeronaves, civiles o militares, cualquiera que sea su nacionalidad. Asimismo 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.

CUMPLIMIENTO

Las normas y disposiciones de este Reglamento son de

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

EXCEPCIONES

Podrán exceptuarse de lo dispuesto en el texto anterior a las aeronaves de las Fuerzas de Defensa de la República de Panamá, cuando las necesidades determinadas por la autoridad respectiva exija la alteración de las normas impuestas por este reglamento. En tal caso y a fin de garantizar la seguridad de las operaciones aéreas, las autoridades responsables de tales operaciones, notificarán las mismas antes de emprenderlas, a la Dirección de Aeronáutica Civil.

AUTORIZACIONES ESPECIALES

Se podrá permitir desviaciones a este reglamento cuando en caso de operaciones especiales, y a juicio de la Dirección de Aeronáutica Civil, estipulando las condiciones a que se ajustará la desviación.

PROCEDIMIENTOS PARA LAS AUTORIZACIONES ESPECIALES

La autorización de la Dirección de Aeronáutica Civil debe ser puesta en conocimiento de las dependencias locales de los servicios de Tránsito Aéreo, antes de iniciar las operaciones y presentada toda vez que una autoridad competente lo solicite.

NOTA

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

ENMIENDAS

Las fechas de aplicación de las enmiendas a la presente edición del Reglamento del Aire se publicarán de tal modo de que se disponga de tiempo suficiente para su ejecución. Toda vez que surgieran enmiendas, o correcciones al presente Documento, las mismas deberán ser coordinadas a través de la Dirección de Navegación Aérea, quien las someterá a la Dirección General de Aeronáutica Civil para su presentación y consideración ante la Junta Directiva de Aeronáutica Civil.

PRIMERA PARTE - REGLAMENTO DEL AIRE

CAPITULO I - DEFINICIONES

Nota.- En el presente Reglamento, los términos y expresiones indicadas a continuación tienen los significados siguientes:

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

mivimiento en superficie de aeronaves.

Aeródromo controlado. Aeródromo en el que se facilita servicio de control de tránsito Aéreo para el tránsito del aeródromo .

Nota.- La expresión "aeródromo controlado" indica que se facilita el servicio de control de tránsito para el tránsito del aeródromo, pero no implica que tenga que existir necesariamente una zona de control, puesto que ésta se exige 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 .

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

Nota.- El aeródromo de alternativa puede ser el aeródromo de salida.

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

Aeronotificación. Informe de una aeronave en vuelo preparado de conformidad con los requisitos de información de posición y de información operacional y/o meteorológicas .

Aerovía. Area de control o parte de ella dispuesta en forma de corredor y equipada con radioayudas para la navegación.

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

ALERFA. Palabra clave utilizada para designar una fase de alerta.

Altitud. Distancia vertical entre un nivel, punto u objeto considerado como punto, y el nivel medio del mar.

Altitud de transición. Altitud a la cual, o por debajo de la cual, se controla la posición vertical de una aeronave por referencia a altitudes.

Altitud/Altura de decisión (DA/H). Altitud o altura (A/H) especificada en la aproximación de precisión a la cual debe iniciarse una maniobra de aproximación frustrada si no se ha establecido la referencia visual requeri-

da para continuar la aproximación.

Nota 1.- La altitud de decisión (DA) se refiere al nivel medio del mar (MSL) y la altura de decisión (DH) se refiere a la elevación del umbral.

Nota 2.- La referencia visual requerida significa aquella sección de las ayudas visuales o del área de aproximación que debería haber estado a la vista durante tiempo suficiente para permitir que el piloto haga una evaluación de la posición de la aeronave y la rapidez del cambio de posición, en relación con la trayectoria de vuelo deseada.

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

Aproximación Final. Parte de un procedimiento de aproximación por instrumento que se inicia en el punto o referencia de aproximación final determinados o, cuando no se haya determinado dicho punto o dicha referencia:

a) al final del último viraje reglamentario, viraje de base o viraje de acercamiento de un procedimiento en hipódromo, si se especifica uno; o

b) en el punto de interceptación de la última trayectoria especificada del procedimiento de aproximación;

y que finaliza en un punto en las inmediaciones del aeródromo desde el cual:

1) puede efectuarse un aterrizaje; o bien

2) se inicia un procedimiento de aproximación frustrada.

Aproximación radar. Aproximación ejecutada por una aeronave, bajo la dirección de un controlador radar.

Aproximación visual. La aproximación en un vuelo IFR cuando cualquier parte o la totalidad del procedimiento de aproximación por instrumentos no se completa, y se realiza mediante referencia visual respecto al terreno.

Area con servicio de asesoramiento. Area designada comprendida dentro de una región de información de vuelo, donde se da servicio de asesoramiento de tránsito aéreo.

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

Area de control. Espacio aéreo controlado que

se extiende hacia arriba desde un límite especificado sobre el terreno .

Area de control terminal. Area de control establecida generalmente en la confluencia de rutas ATS en las inmediaciones de uno o más aeródromos principales.

Area de maniobras. Aquella parte del aeródromo que debe usarse para el despegue, el aterrizaje y el rodaje de aeronaves, excluyendo las plataformas.

Area de movimiento. La parte del aeródromo que ha de utilizarse para el despegue, el aterrizaje y el rodaje de aeronaves, y está integrada por el área de maniobras y la(s) plataforma(s).

Area de señales. Area de un aeródromo utilizada para exhibir señales terrestres.

Ascenso en crucero. Técnica de crucero de un avión, que resulta en un incremento neto de altitud a medida que disminuye el peso del avión.

Asistencia radar. El empleo del radar para proporcionar a las aeronaves información y asesoramiento sobre desviaciones significativas respecto a la trayectoria nominal de vuelo.

ATIS. Símbolo utilizado para designar el servicio automático de información terminal.

Autoridad ATS competente. La autoridad respecto al suministro de los Servicios de Tránsito Aéreo en el espacio aéreo asignado a Panamá por acuerdos regionales de Navegación Aérea se ejerce por el Director General de Aeronáutica Civil, quien normalmente delegará las funciones operativas en el Director de Navegación Aérea.

Calle de Rodaje. Vía definida en un aeródromo terrestre, establecida para el rodaje de aeronaves y destinada a proporcionar enlace entre una y otra parte del aeródromo, incluyendo:

- a) Calle de acceso al puesto de estacionamiento de aeronaves. La parte de una plataforma designada como calle de rodaje y destinada a proporcionar acceso a los puestos de estacionamiento de aeronaves solamente.
- b) Calle de rodaje en la plataforma. La parte de un sistema de calles de rodaje situada en una plataforma y destinada a proporcionar una vía para el rodaje a través de la plataforma.
- c) Calle de salida rápida. Calle de rodaje que se une a una pista en un ángulo agudo y es-

tá proyectada de modo que permita a los aviones que aterrizan virar a velocidades mayores que las que se logran en otras calles de rodaje de salida, minimizando, así, los tiempos de ocupación de la pista.

Capa de transición. Espacio aéreo entre la altitud de transición y el nivel de transición.

Categoría del vuelo. Indicación respecto a si las dependencias de los servicios de tránsito aéreo deben conceder o no trato especial a una aeronave dada.

Centro coordinador de salvamento. Dependencia encargada de promover la buena organización del servicio de búsqueda y salvamento y de coordinar la ejecución de las operaciones de búsqueda y salvamento dentro de una región de búsqueda y salvamento.

Centro de control de área. Dependencia establecida para facilitar servicio de control de tránsito aéreo a los vuelos controlados en las áreas de control bajo su jurisdicción.

Centro de información de vuelo. Dependencia establecida para facilitar servicio de información de vuelo y servicio de alerta.

Circuito de rodaje de aeródromo. Trayectoria especificada que deben seguir las aeronaves en el área de maniobras, mientras prevalezcan determinadas condiciones de viento.

Circuito de tránsito de aeródromo. Trayectoria especificada que deben seguir las aeronaves al evolucionar en las inmediaciones de un aeródromo.

Clave (Clave SSR). Número asignado a una determinada señal de respuesta de impulsos múltiples transmitida por un respondedor.

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

Comunicación de aire a tierra. Comunicación en un solo sentido, de las aeronaves a las estaciones o posiciones situadas en la superficie de la tierra.

Comunicación de tierra a aire. Comunicación en un solo sentido, de las estaciones o posiciones situadas en la superficie de la tierra a las aeronaves.

Condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos. Condiciones meteorológicas expresadas en términos de visibilidad, distancia desde las nubes y techo de nubes, inferiores a los mínimos especificados para las condiciones

meteorológicas de vuelo visual.

Nota 1.- Los mínimos especificados para las condiciones meteorológicas visuales figuran en la tabla 4.1, del Capítulo 4.

Nota 2.- Con autorización del control de tránsito aéreo y si se ajustan a dicha autorización, los vuelos VFR pueden proceder en zonas de control como si estuviesen en condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos.

Condiciones meteorológicas de vuelo visual. Condiciones meteorológicas expresadas en términos de visibilidad, distancia desde las nubes y techo de nubes, iguales o mejores que los mínimos especificados.

Contacto Radar. Situación que existe cuando la traza radar o el símbolo de posición radar de determinada aeronave se ve e identifica en una presentación radar.

Control de afluencia. Medidas encaminadas a regular el tránsito dentro de un espacio aéreo determinado, a lo largo de una ruta determinada, o con destino a un determinado aeródromo, a fin de aprovechar al máximo el espacio aéreo.

Control radar. Término empleado para indicar que en la provisión de servicio de control de tránsito aéreo se está utilizando directamente información obtenida mediante radar

Controlador radar. Controlador de tránsito aéreo calificado, titular de una habilitación radar apropiada a las funciones a que está asignado.

Dependencia de control de tránsito aéreo. Expresión genérica que se aplica, según el caso a un centro de control de área, una oficina de control de aproximación o una torre de control de aeródromo.

Dependencia de servicio de tránsito aéreo. Expresión genérica que se aplica, según el caso, a una dependencia de control de tránsito aéreo, a un centro de información de vuelo o a una oficina de notificación de los servicios de tránsito aéreo.

Dependencia radar. Elemento de una dependencia de los servicios de tránsito aéreo que utiliza equipo radar para suministrar uno o más servicios.

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

DETRESFA. Palabra clave utilizada para designar una fase de peligro.

Duración prevista. El tiempo que se estima necesario para volar desde un punto significativo a otro.

Duración total prevista. En el caso de los vuelos IFR, el tiempo que se estima necesario a partir del momento del despegue para llegar al punto designado, definido con relación a las ayudas para la navegación, desde el cual se tiene la intención de iniciar un procedimiento de aproximación por instrumentos o, si no existen ayudas para la navegación asociadas con el aeródromo de destino, para llegar a la vertical de dicho aeródromo. En el caso de los vuelos VFR, el tiempo que se estima necesario a partir del momento del despegue para llegar a la vertical del aeródromo de destino.

Eco radar. Indicación visual en una presentación radar de una señal radar reflejada desde un objeto.

Ecos parásitos radar. Señales parásitas en una presentación radar.

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

Elevación de aeródromo. La elevación del punto más alto del área de aterrizaje.

Embudo de aproximación. Espacio aéreo especificado, alrededor de una trayectoria nominal de aproximación, dentro del cual una aeronave que efectúa una aproximación se considera que ejecuta una aproximación normal.

Espacio aéreo con servicio de asesoramiento. Expresión genérica que significa según el caso, áreas o rutas con servicio de asesoramiento.

Espacio aéreo controlado. Espacio aéreo de dimensiones definidas dentro del cual se facilita servicio de control de tránsito aéreo para los vuelos controlados.

Espacio aéreo controlado (exceptuando el vuelo visual). Espacio aéreo controlado dentro del cual se permiten tanto los vuelos IFR como los VFR, pero en el que los vuelos VFR no están sujetos a control.

Espacio aéreo controlado (instrumentos/visual). Espacio aéreo dentro del cual solo se permiten los vuelos IFR y vuelos VFR controlados.

Espacio aéreo controlado (restringido a instrumentos). Espacio aéreo dentro del cual sólo se permiten vuelos IFR.

Estación aeronáutica. Estación terrestre del servicio móvil aeronáutico. En ciertos casos la estación

aeronáutica puede estar instalada, por ejemplo, a bordo de un barco o de una plataforma sobre el mar.

Estación de telecomunicaciones aeronáuticas.
Estación del servicio de telecomunicaciones aeronáuticas.

Estación fija aeronáutica. Estación del servicio fijo aeronáutico.

Explotador. Persona, organismo o empresa que se dedica, o propone dedicarse, a la explotación de aeronaves.

Fase de alerta. Situación en la cual se abriga temor por la seguridad de una aeronave y de sus ocupantes.

Fase de emergencia. Expresión genérica que significa, según el caso, fase de incertidumbre, fase de alerta o fase de peligro.

Fase de incertidumbre. Situación en la cual existe duda acerca de la seguridad de una aeronave y de sus ocupantes.

Fase de peligro. Situación en la cual existen motivos justificados para creer que una aeronave y sus ocupantes están amenazados por un peligro grave e inminente y necesitan auxilio inmediato.

Guía vectorial radar. El suministro a las aeronaves de guía para la navegación en forma de rumbos específicos basados en la observación de una presentación radar.

Hora prevista de aproximación. Hora a la que el ATC prevé que una aeronave que llega, después de haber experimentado una demora, abandonará el punto de espera para completar su aproximación para aterrizar.

Nota.- La hora a que realmente se abandone el punto de espera dependerá del permiso de aproximación.

Hora prevista de fuera calzos. Hora estimada en la cual la aeronave iniciará el desplazamiento asociado con la salida.

Hora prevista de llegada. En los vuelos IFR, la hora a la cual se prevé que la aeronave llegará sobre un punto designado, definido con referencia a las ayudas para la navegación, a partir del cual se iniciará un procedimiento de aproximación por instrumentos, o, si el aeródromo no está equipado con ayudas para la navegación, la hora a la cual la aeronave llegará sobre el aeródromo. Para los vuelos VFR, la hora a la cual se prevé que la aeronave llegará sobre el aeródromo.

Identificación de aeronave. Grupo de letras

o de cifras, o una combinación de ambas, idéntico al distintivo de llamada de una aeronave para las comunicaciones aoterrestres o dicho distintivo expresado en clave, que se utiliza para identificar las aeronaves en las comunicaciones entre centros terrestres de los servicios de tránsito aéreo.

Identificación radar. Proceso de relacionar una determinada traza radar o el símbolo de posición radar con una aeronave determinada.

IFR. Símbolo utilizado para designar las reglas de vuelo por instrumento.

IMC. Símbolo utilizado para designar condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos.

INCERFA. Palabra clave utilizada para designar una fase de incertidumbre.

Indicador de lugar. Grupo de clave, de 4 letras, formulado de acuerdo con las disposiciones prescritas por la OACI y asignado al lugar en que está situada una estación fija aeronáutica.

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

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

Informe meteorológico. Declaración de las condiciones meteorológicas observadas con relación a una hora y lugar determinados.

Límite de permiso. Punto hasta el cual se concede a una aeronave permiso de control de tránsito aéreo.

Línea de costa. La línea que sigue el contorno general de la costa, excepto en los casos de bahías de menos de 30 millas marinas de ancho, en que la línea pasará directamente a través de la misma para cortar el contorno general en el lado opuesto.

Luz aeronáutica de superficie. Toda luz dispuesta especialmente para que sirva de ayuda a la navegación aérea, excepto las ostentadas por las aeronaves.

Mapa radar. Información superpuesta en una presentación radar para proporcionar indicación directa de datos seleccionados.

Miembro de la tripulación de vuelo. Miembro de la tripulación titular de la correspondiente licencia, a quien se asignan obligaciones esenciales para la operación de una aeronave durante el tiempo de vuelo.

Modo (Modo SSR). Letra o número asignado a un espaciado específico de impulsos de las señales de interrogación transmitidas por un interrogador. Existen cuatro modos, A, B, C y D, que corresponden a cuatro espaciados diferentes de impulsos de interrogación.

Navegación de Área (RNAV). Método de navegación que permite la operación de aeronaves en cualquier trayectoria de vuelo deseada, dentro de la cobertura de las ayudas para la navegación referidas a la estación, o dentro de los límites de las posibilidades de las ayudas autónomas, o de una combinación de ambas.

Nivel. Término genérico referente a la posición vertical de una aeronave en vuelo, que significa indistintamente altura, altitud o nivel de vuelo.

Nivel de crucero. Nivel que se mantiene durante una parte considerable del vuelo.

Nivel de transición. Nivel más bajo de vuelo disponible para usarlo por encima de la altitud de transición.

Nivel de vuelo. Superficie de presión atmosférica constante relacionada con una determinada referencia de presión, 1.013,2 hectopascales (hPa) (1.013,2 milibares (mb)), que está separada de otras superficies análogas por determinados intervalos de presión.

Nota 1.- Cuando un altímetro del tipo de presión calibrado de acuerdo con la atmósfera tipo:

- a) Se ajuste a un reglaje QNH de altímetro, indicará altitud;
- b) Se ajuste a un reglaje QFE de altímetro, indicará altura sobre la referencia QFE;
- c) Se ajuste a la presión de 1.013,2 hectopascales (hPa) (1.013,2 milibares (mb)), podrá usarse para indicar niveles de vuelo

Nota 2.- Los términos altura y altitud, usados en la Nota 1, indican alturas y altitudes altimétricas más bien que alturas y altitudes geométricas.

NOTAM. Aviso que contiene información relativa al establecimiento, condición o modificación de cualquier instalación aeronáutica, servicio procedimiento o peligro, cuyo conocimiento oportuno es esencial para el personal encargado de las operaciones de vuelo.

Distribución clase I. Distribución por medio de telecomunicaciones.

Distribución clase II. Distribución por medios distintos de las telecomunicaciones.

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

Oficina de control de aproximación. Dependencia establecida para suministrar servicio de control de tránsito aéreo a los vuelos controlados que lleguen a uno o más aeródromos o salgan de ellos.

Oficina de notificación de los servicios de tránsito aéreo. Oficina creada con objeto de recibir los informes referentes a los servicios de tránsito aéreo y los planes de vuelo que se presentan antes de la salida.

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

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

Paridad. Condición en la cual la suma de todos los bitios en una cierta disposición de los mismos, satisface un criterio numérico formulado.

Nota.- Si el criterio numérico es tal que la suma debe ser un número par, la disposición de bitios que lo satisfaga se dice que tiene paridad par. Si el criterio numérico es que la suma debe ser un número impar, la disposición de bitios que lo satisfaga se dice que tiene paridad impar.

Perfil. La proyección ortogonal de una trayectoria de vuelo o parte de la misma sobre la superficie vertical que contiene la derrota nominal.

Permiso de Control de tránsito aéreo. Autorización para que una aeronave proceda en condiciones especificadas por una dependencia de control de tránsito aéreo.

Nota 1.- Por razones de comodidad, la expresión "permiso de control de tránsito aéreo" puede utilizarse en la forma abreviada de "permiso" cuando el contexto lo permite.

Nota 2.- La forma abreviada "permiso" puede

ir seguida de las palabras, "de despegue", "de salida", "de aproximación" o "de aterrizaje" para indicar la parte concreta del vuelo a que se refiere.

Piloto al mando. Piloto responsable de la operación y seguridad de la aeronave durante el tiempo de vuelo.

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

Plan de vuelo. Información especificada que, respecto a un vuelo proyectado o a parte de un vuelo de una aeronave, se somete a las dependencias de los servicios de tránsito aéreo.

Plan de vuelo actualizado. Plan de vuelo que comprende las modificaciones, si las hay, que resultan de incorporar permisos posteriores.

Plan de vuelo presentado. El plan de vuelo, tal como ha sido presentado a la dependencia ATS por el piloto o su representante designado, sin ningún cambio subsiguiente.

Plan de vuelo repetitivo (RPL). Planes de vuelos relativos a cada uno de los vuelos regulares que se realizan frecuentemente con idénticas características básicas, presentados por los explotadores para que las dependencias de los servicios de tránsito aéreo (ATS) los conserven y utilicen repetidamente.

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

Posición de seguimiento radar. Extrapolación de la posición de una aeronave que hace el calculador a base de información radar, y que utiliza el propio calculador para fines de seguimiento.

Presentación radar. Presentación electrónica de información derivada del radar que representa la posición y movimiento de las aeronaves.

Procedimiento de aproximación frustrada. Procedimiento que hay que seguir si no se puede proseguir la aproximación.

Procedimiento de aproximación por instrumentos. Serie de maniobras predeterminadas realizadas por referencia a los instrumentos de abordaje, con protección específica contra los obstáculos desde el punto de posición inicial, o,

cuando sea el caso, desde el inicio de una ruta definida de llegada hasta el punto a partir del cual sea posible hacer el aterrizaje; y, luego, si no se realiza éste, hasta una posición en la cual se apliquen los criterios de circuitos de espera o de margen de franqueamiento de obstáculos en ruta.

Procedimiento de espera. Maniobra predeterminada que mantiene a la aeronave dentro de un espacio aéreo especificado, mientras espera un permiso posterior.

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

Publicación de Información aeronáutica. La publicada por el Estado, o con su autorización, que contiene información aeronáutica, de carácter duradero, indispensable para la navegación aérea.

Punto de cambio. El punto en el cual una aeronave que navega en un tramo de una ruta ATS definido por referencia a los radiofaros omnidireccionales VHF, se espera que transfiera su referencia de navegación primaria, de la instalación por detrás de la aeronave a la instalación inmediata por delante de la aeronave.

Nota.- Los puntos de cambio se establecen con el fin de proporcionar el mejor equilibrio posible en cuanto a fuerza y calidad de la señal entre instalaciones, a todos los niveles que hayan de utilizarse, y para asegurar una fuente común de guía en azimut para todas las aeronaves que operan a lo largo de la misma parte de un tramo de ruta.

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

Punto de notificación. Lugar geográfico especificado, con referencia al cual puede notificarse la posición de una aeronave.

Punto de recorrido. Un lugar geográfico especificado, utilizado para definir una ruta de navegación de área o la trayectoria de vuelo de una aeronave que emplea navegación de área.

Punto de toma de contacto. Punto en el que la trayectoria nominal de planeo intercepta la pista.

Nota.- El punto de toma de contacto, tal como queda definido, es solo un punto de referencia y no tiene necesariamente que coincidir con el punto en que la aeronave entrará verdaderamente en contacto con la pista.

Punto significativo. Un lugar geográfico especificado, utilizado para definir la ruta ATS o la trayectoria de vuelo de una aeronave y para otros fines de navegación y ATS.

Punto de transferencia de control. Punto determinado de la trayectoria de vuelo de una aeronave, en el que la responsabilidad de proporcionar servicio de control de tránsito aéreo a la aeronave se transfiere de una dependencia o posición de control a la siguiente.

Radar. Dispositivo radioeléctrico para la detección que proporciona información acerca de distancia, azimut y/o elevación de objetos.

Radar de precisión para la aproximación (PAR). Equipo de radar primario usado para determinar la posición de una aeronave durante la aproximación final; en azimut y elevación en relación con una trayectoria nominal de aproximación, y en distancia en relación con un punto de toma de contacto.

Nota.- Los radares de precisión para la aproximación sirven para que puedan darse guía por comunicación radio a los pilotos durante las fases finales de la aproximación para aterrizar.

Radar de vigilancia. Equipo de radar utilizado para determinar la posición, en distancia y azimut, de las aeronaves.

Radar primario. Sistema de radar que usa señales de radio reflejadas.

Radar secundario. Sistema de radar en el cual la señal radioeléctrica transmitida por la estación radar inicia la transmisión de una señal radioeléctrica de otra estación.

Radar secundario de vigilancia (SSR). Sistema radar secundario en el que se utilizan transmisores-receptores terrestres (interrogadores) y respondedores de a bordo que se ajustan a las especificaciones preparadas por la OACI.

Radiodifusión. Transmisión de información referente a navegación aérea que no va dirigida a ninguna estación o estaciones determinadas.

Región de información de vuelo. Espacio aéreo de dimensiones definidas, dentro del cual se suministran los servicios de información de vuelo y de alerta.

Respuesta radar (o respuesta SSR). La indicación visual en forma asimétrica en una presentación radar, de una señal transmitida por un objeto en respuesta a una interrogación.

Rodaje. Movimiento autopropulsado de una aeronave sobre la superficie de un aeródromo excluyendo el despegue y el aterrizaje e incluyendo, en el caso de helicópteros, también su operación sobre la superficie de un aeródromo dentro de una banda de altura asociada con el efecto de suelo y a velocidades asociadas con el rodaje, es decir, rodaje aéreo.

Rumbo (de la aeronave). La dirección en que apunta el eje longitudinal de una aeronave, expresada generalmente en grados respecto al Norte (geográfico, magnético, de la brújula o de la cuadrícula).

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

Nota.- La expresión rutas ATS se aplica, según el caso, a rutas con asesoramiento, rutas con o sin control, rutas de llegada o salida, aerovías, etc.

Ruta con servicio de asesoramiento. Ruta comprendida dentro de una región de información de vuelo, a lo largo de la cual se da servicio de asesoramiento de tránsito aéreo.

Nota.- El servicio de control de tránsito aéreo suministra un servicio mucho más completo que el de asesoramiento de tránsito aéreo. Por lo tanto, no se establecen áreas y rutas con servicio de asesoramiento dentro de espacios aéreos controlados, pero pueda suministrarse servicio de tránsito aéreo por encima y por debajo de las áreas de control.

Ruta de navegación de área. Ruta ATS establecida para el uso de aeronaves que pueden aplicar el sistema de navegación de área.

Secuencia de aproximación. Orden en que se permite a dos o más aeronaves efectuar la aproximación para el aterrizaje.

Separación no radar. La separación utilizada cuando la información de posición de la aeronave se obtiene de fuentes que no sean de radar.

Separación radar. La separación utilizada cuando la información de posición de la aeronave se obtiene de fuentes radar.

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

Servicio de alerta. Servicio suministrado pa-

ra notificar a los organismos pertinentes respecto a aeronaves que necesitan ayuda de búsqueda y salvamento, y auxiliar a dichos organismos según convenga.

Servicio de asesoramiento de tránsito aéreo. Servicio que se suministra en el espacio aéreo con asesoramiento para que, dentro de lo posible, se mantenga la debida separación entre las aeronaves que operan según planes de vuelo IFR.

Servicio de control de aeródromo. Servicio de control de tránsito aéreo para el tránsito de aeródromo.

Servicio de control de aproximación. Servicio de control de tránsito aéreo para la llegada y la salida de vuelos controlados.

Servicio de control de área. Servicio de control de tránsito aéreo para los vuelos controlados en las áreas de control.

Servicio de control de tránsito aéreo. Servicio suministrado con el fin de:

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

Servicio de información de vuelo. Servicio cuya finalidad es aconsejar y facilitar información útil para la realización segura y eficaz de los vuelos.

Servicio de telecomunicaciones aeronáuticas. Servicio de telecomunicaciones que se da para cualquier fin aeronáutico.

Servicio de tránsito aéreo. Expresión genérica que se aplica, según el caso, a los servicios de información de vuelo, asesoramiento de tránsito aéreo, control de tránsito aéreo, control de área, control de aproximación, control de aeródromo y servicio de alerta.

Servicio fijo aeronáutico (AFS). Servicio de telecomunicaciones entre puntos fijos determinados, que se suministra primordialmente para seguridad de la navegación aérea y para que sea regular, eficiente y económica la operación de los servicios aéreos.

Servicio móvil aeronáutico. Servicio de radio- comunicaciones entre estaciones de aeronaves y estaciones aeronáuticas, o entre las primeras.

Servicio radar. Término utilizado para designar un servicio proporcionado directamente por medio de radar.

Símbolo de posición radar (RPS). Una expresión genérica que sirve para la indicación visual, en forma simbólica, en una presentación radar, de la posición de una aeronave obtenida después del tratamiento por computadora digital de datos de posición derivados del radar primario y/o del SSR.

Techo de nubes. Altura a que, sobre la tierra o el agua, se encuentra la base de la capa inferior de nubes, por debajo de 6000 metros (20.000 pies) y que cubre más de la mitad del cielo.

Torre de control de aeródromo Dependencia establecida para suministrar servicio de control de tránsito aéreo al tránsito de aeródromo.

Tramo de aproximación inicial. Fase de un procedimiento de aproximación por instrumentos entre el punto de referencia (radioayuda) de aproximación inicial y el punto de referencia (radioayuda) de aproximación intermedia o, cuando corresponda, el punto de referencia (radioayuda) de aproximación final.

Tránsito aéreo. Todas las aeronaves que se hallan en vuelo, y las que circulan por el área de maniobras de un aeródromo.

Tránsito de aeródromo. Todo el tránsito que tiene lugar en el área de maniobras de un aeródromo, y todas las aeronaves que vuelen en las inmediaciones del mismo.

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

Transmisión a ciegas. transmisión desde una estación a otra en circunstancias en que no puede establecerse comunicación en ambos sentidos, pero cuando se cree que la estación llamada puede recibir la transmisión.

Trayectoria de planeo. perfil de descenso determinado para guía vertical durante una aproximación final.

Traza radar. Expresión genérica utilizada para la indicación visual, en forma asimbólica, en una presentación radar, de la posición de una aeronave obtenida por radar primario o secundario.

Umbral. Comienzo de la parte de pista utilizable para el aterrizaje.

Usina. Instalación o estación de energía o fuerza motriz.

VFR. Símbolo utilizado para designar las reglas de vuelo visual.

Viraje de base. Viraje ejecutado por la aeronave durante la aproximación inicial, entre el extremo de la derrota de alejamiento y principio de la derrota intermedia o final de aproximación. las derrotas no son opuestas entre sí.

Nota.- Los virajes de base pueden ser los que se hacen, ya sea vuelo horizontal o durante el descenso según las circunstancias de cada uno de los procedimientos de aproximación por instrumentos, con la única restricción de que no se infrinjan los márgenes verticales sobre los obstáculos.

Viraje reglamentario. Maniobra que consiste en un viraje efectuado a partir de una trayectoria designada, seguido de otro en sentido contrario, de manera que la aeronave corte la trayectoria designada y pueda seguirla en dirección opuesta.

Nota 1.- Los virajes reglamentarios se designan "a la izquierda" o "a la derecha", según el sentido en que se haga el viraje inicial.

Nota 2.- Pueden designarse como virajes reglamentarios los que se hacen ya sea en vuelo horizontal o durante el descenso, según las circunstancias de cada procedimiento de aproximación por instrumentos, siendo la única restricción que no se infrinjan los márgenes verticales sobre los obstáculos.

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

Visibilidad en tierra. Visibilidad en un aeródromo, indicada por un observador competente.

Visibilidad en vuelo. la visibilidad hacia adelante, medida desde el puesto de pilotaje de una aeronave en vuelo.

VMC. Símbolo utilizado para designar condiciones meteorológicas de vuelo visual.

Vuelo controlado. Todo vuelo al cual se facilita servicio de control de Tránsito Aéreo.

Vuelo IFR. Vuelo efectuado de acuerdo con las

reglas de vuelo por instrumentos.

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

Vuelo VFR controlado. Vuelo controlado efectuado de acuerdo con las reglas de vuelo visual.

Vuelo VFR especial. Vuelo VFR controlado que el control de Tránsito Aéreo autoriza para que se realice dentro de una zona de control en condiciones meteorológicas inferiores a las condiciones meteorológicas visuales.

Zona de control. Espacio aéreo controlado que se extiende hacia arriba desde la superficie terrestre hasta un límite superior especificado.

Zona de Tránsito de Aeródromo. Espacio Aéreo Controlado de un Aeródromo dentro del cual se facilita el Servicio de Control de Aeródromo para el Tránsito de Aeródromo.

Zona peligrosa. Espacio aéreo de dimensiones definidas en el cual pueden desplegarse en determinados momentos actividades peligrosas para el vuelo de las aeronaves.

Zona prohibida. Espacio aéreo de dimensiones definidas sobre el territorio o las aguas jurisdiccionales de un Estado, dentro del cual está prohibido el vuelo de las aeronaves.

Zona restringida. Espacio aéreo de dimensiones definidas sobre el territorio o las aguas jurisdiccionales de un Estado, dentro del cual está restringido el vuelo de las aeronaves de acuerdo con determinadas condiciones especificadas.

CAPITULO 2 - APLICACION

2.1 Aplicación territorial

2.1.1 El presente reglamento se aplicará a todas las aeronaves que ostenten las marcas de nacionalidad y matrícula de Panamá, cualquiera que sea el lugar donde se encuentren, siempre que no se oponga al reglamento publicado por el Estado que tenga jurisdicción en el territorio sobre el cual vuelen.

Así mismo será de aplicación a las aeronaves de nacionalidad extranjera que vuelen sobre territorio de jurisdicción Panameña.

Para los vuelos en alta mar serán de aplicación las normas contenidas en el anexo 2 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, según establece el artículo 12 de dicho Convenio

2.2. Cumplimiento del Reglamento del Aire

2.2.1 La operación de aeronaves se ajustará a las siguientes reglas de vuelo:

- 1) Cuando opere en el área de maniobras de un aeródromo, a las reglas generales de vuelo (GFR)
- 2) Durante el vuelo:
 - a) A las reglas generales de vuelo (GFR) y a las reglas de vuelo visual (VFR) si el piloto formuló plan de vuelo visual, y
 - b) A las reglas generales de vuelo (GFR) y a las reglas de vuelo por instrumentos (IFR) si el piloto formuló plan de vuelo instrumental.

Nota.- En condiciones meteorológicas de vuelo visual, el piloto puede hacer un vuelo ajustándose a las reglas de vuelo visual o a las reglas de vuelo por instrumentos. No obstante la autoridad ATS podrá exigir el vuelo ajustado a las reglas de vuelo por instrumentos dentro de determinados espacios aéreos que se designen.

En condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos será obligatorio, sin excepción, volar ajustándose a las reglas de vuelo por instrumentos.

2.3 Responsabilidad respecto al cumplimiento

2.3.1. Responsabilidad del piloto al mando.

El piloto al mando de la aeronave, manipule o no los mandos, será responsable de que la operación de ésta se realice de acuerdo con el Reglamento del Aire, pero podrá dejar de seguirlo en circunstancias que hagan tal incumplimiento absolutamente necesario por razones de seguridad.

2.4. Autoridad del piloto al mando

El piloto al mando de la aeronave, tendrá autoridad decisiva en todo lo relacionado con ella, mientras esté al mando de la misma

2.4.1. Medidas previas al vuelo

Antes de iniciar un vuelo, el piloto al mando de la aeronave se familiarizará con toda la información disponible apropiada 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, comprenderá el estudio minucioso de los informes y pronósticos meteorológicos de actualidad de que se disponga, cálculo de combustible necesario, y preparación del plan a seguir en caso de no po-

der completarse el vuelo proyectado.

2.5 Uso de las bebidas alcohólicas, narcóticos y estupefacientes

Nadie pilotará 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 fármaco a consecuencia de lo cual disminuya su capacidad para desempeñar sus funciones.

Ninguna persona podrá viajar en una aeronave, si se nota claramente que está bajo los efectos de bebidas alcohólicas o drogas estupefacientes, excepto cuando se trate de un enfermo debidamente atendido.

CAPITULO 3 - REGLAS GENERALES

3.1. Protección de personas y propiedad

3.1.1. Operación negligente o temeraria de aeronaves

Ninguna aeronave podrá conducirse negligente o temerariamente de modo que ponga en peligro la vida o propiedad ajenas.

3.1.2. Alturas mínimas

Excepto cuando sea necesario para despegar o aterrizar, o cuando se tenga permiso de la Dirección General de Aeronáutica Civil, las aeronaves no volarán sobre aglomeraciones de edificios en ciudades, pueblos o lugares habitados, o sobre una reunión de personas al aire libre, a menos que se vuele a una altura que permita, en un caso de emergencia, efectuar un aterrizaje sin peligro excesivo para las personas o la propiedad que se encuentren en la superficie.

Nota.- En el inciso 4.4 se establecen las alturas mínimas para vuelos VFR y en el inciso 5.1.2 los niveles mínimos para vuelos IFR.

3.1.3. Niveles de crucero

Los niveles de crucero a que ha de efectuarse un vuelo o parte de él se referirán a:

- a) niveles de vuelo, para los vuelos que se efectúen a un nivel igual o superior al nivel de vuelo más bajo utilizable, o cuando corresponda, para los vuelos que se efectúen por encima de la altitud de transición,
- b) altitudes, para los vuelos que se efectúen por debajo del nivel de vuelo más bajo utilizable o, cuando corresponda, para los vuelos que se efectúen a la altitud de transición o por debajo de ella.

Nota.- En la publicación de información aeronáutica, AIP Panamá, figura el sistema de niveles de vuelo aplicable en la Región de Información de Vuelo (FIR) Panamá.

3.1.4. Lanzamiento de objetos o rociado

No se hará ningún lanzamiento ni rociado desde aeronave en vuelo, salvo en las condiciones prescritas por la Dirección General de Aeronáutica Civil y según lo indique la información o asesoramiento de la dependencia correspondiente de los servicios de Tránsito Aéreo.

Es necesario obtener un permiso de la autoridad competente para realizar vuelos de pulverización, fertilización o sembrado, aun en los casos en que los vuelos no se efectúen por remuneración.

3.1.5. Remolque

Ninguna aeronave remolcará a otra ni a otro objeto, a no ser de acuerdo con los requisitos prescritos por la Dirección General de Aeronáutica Civil y según lo indique la información o asesoramiento de la dependencia correspondiente de los servicios de Tránsito Aéreo.

3.1.6. Descenso en paracaídas

Salvo en caso de emergencia, no se harán descensos en paracaídas más que en las condiciones prescritas por la Dirección General de Aeronáutica Civil y según lo indique la información, o asesoramiento de la dependencia correspondiente de los servicios de Tránsito Aéreo.

3.1.7. Vuelo acrobático

Ninguna aeronave realizará vuelos acrobáticos excepto en las condiciones prescritas por la Dirección General de Aeronáutica Civil y según lo indique la información, o asesoramiento de la dependencia correspondiente de los servicios de Tránsito Aéreo.

3.1.8. Zonas prohibidas y zonas restringidas

Ninguna aeronave volará en una zona prohibida o restringida, cuyos detalles se hayan publicado debidamente, a no ser que se ajuste a las condiciones de las restricciones o que tenga permiso de la Dirección General de Aeronáutica Civil, sobre cuyo territorio se encuentran establecidas dichas zonas.

Se prohíbe el vuelo sobre instalaciones de carácter militar, excepto cuando se vuele sin referencia visual con el terreno.

Tampoco deberá sobrevolarse directamente sobre destilerías, depósitos de inflamables, usinas e instalacio-

nes de elaboración o manipuleo de materiales radioactivos, excepto cuando la altura permita en caso de emergencia efectuar el aterrizaje sin peligro para dichas instalaciones.

3.2. Prevención de colisiones

Nota.- Con objeto de prevenir posibles colisiones, las tripulaciones de vuelo no deberán descuidar la vigilancia a bordo de las aeronaves en vuelo y mientras éstas operen en el área de maniobras de un aeródromo.

3.2.1. Proximidad

3.2.1.1. Ninguna aeronave volará tan cerca de otra de modo que pueda ocasionar peligro de colisión.

3.2.1.2. Las aeronaves no volarán en formación más que cuando se haya convenido previamente.

3.2.1.3. El acuerdo para efectuar vuelos en formación se registrará por escrito firmado por los participantes y entregados a la autoridad Aeronáutica o tercera persona responsable, ajena al ejercicio. No se permite transportar pasajeros sujetos a contrato de Transporte Aéreo.

3.2.1.4. Sin autorización especial no se permiten vuelos en formación: Sobre áreas pobladas, en condiciones meteorológicas instrumentales, en vuelo nocturno ni dentro de espacios aéreos controlados.

3.2.2. Derecho de paso

La aeronave que tenga el derecho de paso mantendrá su rumbo y velocidad, pero ninguna de estas reglas eximirá al piloto al mando de ella de la obligación de proceder en la forma más eficaz para evitar una colisión. Toda aeronave obligada por las reglas siguientes a apartarse de la trayectoria de otra, evitará pasar por encima o por debajo de ella o cruzar por delante, a menos que lo haga a suficiente distancia.

3.2.2.1. Aproximación de frente. Cuando dos aeronaves se aproximen de frente o casi de frente, y haya peligro de colisión, ambas aeronaves alterarán su rumbo hacia la derecha.

3.2.2.2. Convergencia. Cuando dos aeronaves converjan a un nivel aproximadamente igual, la que tenga a la otra a su derecha cederá el paso, con las siguientes excepciones:

- a) Las aeronaves propulsadas mecánicamente cederán el paso a los dirigibles, planeadores y globos;
- b) Los dirigibles cederán el paso a los planeadores y globos;
- c) Los planeadores cederán el paso a los globos;

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

3.2.2.3. Alcance. Se denomina "aeronave que alcanza" la que se aproxima a otra por detrás, siguiendo una línea que forme un ángulo menor de 70° con el plano de simetría de la que va delante, es decir, que está en tal posición con respecto a la otra aeronave que, de noche, no podría ver ninguna de sus luces de navegación a la izquierda (babor) o la derecha (estribor). 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 a ambas aeronaves eximirá de esta obligación a la aeronave que esté alcanzando a la otra, hasta que la haya pasado y dejado atrás por completo.

3.2.2.4. Aterrizaje

3.2.2.4.1. Las aeronaves en vuelo, y también las que estén operando en tierra, cederán el paso a las aeronaves que estén aterrizando o en las fases finales de una aproximación para aterrizar.

3.2.2.4.2. Cuando dos o más aeronaves propulsadas mecánicamente se aproximen a un aeródromo para aterrizar, la que está a mayor nivel cederá el paso a las que estén más bajas, pero estas últimas no se valdrán de ésta regla ni para cruzar por delante de otra que esté en las fases finales de una aproximación para aterrizar ni para alcanzarla.

Ninguna aeronave, excepto en caso de emergencia, podrá alcanzar a otra dentro del circuito de Tránsito o acortar el circuito. Si es más veloz la aeronave que va detrás podrá adelantarse por la parte exterior, excepto que la primera ya se encuentre en el tramo inicial básico o final.

Las aeronaves que ingresen a un circuito de Tránsito cederán el paso a las que ya se encuentren en el circuito de tránsito.

3.2.2.4.3. Aterrizaje de emergencia. Toda aeronave que se dé cuenta de que otra se ve obligada a aterrizar, le cederá el paso.

3.2.2.5. Despegue

Toda aeronave en rodaje en el área de maniobras de un aeródromo cederá el paso a las aeronaves que estén despegando o por despegar.

3.2.2.6. Movimiento de las aeronaves en la superficie
En el caso de que exista peligro de colisión

entre dos aeronaves en rodaje en el área de maniobras de un aeródromo se aplicará lo siguiente:

- a) Cuando dos aeronaves se aproximen de frente, o casi de frente, ambas se detendrán o, de ser posible, alterarán su rumbo hacia la derecha para mantenerse a suficiente distancia;
- b) Cuando dos aeronaves se encuentren en un rumbo convergente, la que tenga a la otra a su derecha cederá el paso;
- c) Toda aeronave que sea alcanzada por otra tendrá el derecho de paso y la aeronave que la alcance se mantendrá a suficiente distancia de la trayectoria de la otra aeronave.

3.2.3. Luces que deben ostentar las aeronaves

3.2.3.1. Entre la puesta y la salida del sol, o durante cualquier otro período que pueda prescribir la Dirección General de Aeronáutica Civil, todas las aeronaves en vuelo ostentarán:

- a) Luces anti-colisión cuyo objeto será el de llamar la atención hacia la aeronave;
- b) Luces de navegación cuyo objeto será el de indicar la trayectoria relativa de la aeronave a los observadores y no se ostentarán otras luces si éstas pueden confundirse con las luces antes mencionadas.

3.2.3.2. Entre la puesta y la salida del sol, o durante cualquier otro período que pueda prescribir la Dirección General de Aeronáutica Civil:

- a) Todas las aeronaves que operen en el área de movimiento de un aeródromo ostentarán
luces de navegación cuyo objeto será el de indicar la trayectoria relativa de la aeronave a los observadores y no ostentarán otras luces si éstas pueden confundirse con las luces antes mencionadas;
- b) Todas las aeronaves, a no ser que estén paradas y debidamente iluminadas por otro medio, en el área de movimiento de un aeródromo, ostentarán luces con el fin de indicar las extremidades de su estructura;
- c) Todas las aeronaves que operan en el área de movimiento de un aeródromo ostentarán luces destinadas a destacar su presencia; y

- d) Todas las aeronaves que se encuentren en el área de movimiento de un aeródromo y cuyos motores estén en funcionamiento, ostentarán luces que indiquen este hecho.

3.2.3.3. Todas las aeronaves en vuelo que estén dotadas de las luces anticolidión necesarios para satisfacer el requisito estipulado en 3.2.3.1. a) También llevarán encendidas dichas luces fuera del período especificado en 3.2.3.1.

3.2.3.4. Todas las aeronaves:

- a) que operen el área de movimiento de un aeródromo y estén dotadas de las luces anticolidión necesarias para satisfacer el requisito de 3.2.3.2. c), o
- b) que se encuentren en el área de movimiento de un aeródromo y estén dotadas de las luces necesarias para satisfacer el requisito de 3.2.3.2. d),

También llevarán encendidas dichas luces fuera del período especificado en 3.2.3.2.

3.2.3.5. Se permitirá a los pilotos apagar o reducir la intensidad de cualquier luz de destellos de a bordo para satisfacer los requisitos prescritos en 3.2.3.1., 3.2.3.2., 3.2.3.3. y 3.2.3.4., si es seguro o probable que:

- a) afecten adversamente el desempeño satisfactorio de sus funciones; o
- b) expongan a un observador externo a un deslumbramiento perjudicial.

3.2.4. Vuelos simulados por instrumentos

Ninguna aeronave volará en condiciones simuladas de vuelo por instrumentos, a menos que:

- a) la aeronave esté provista de doble mando en completo funcionamiento; y
- b) un piloto calificado ocupe un puesto de mando para actuar como piloto de seguridad respecto a la persona que vuele por instrumentos en condiciones simuladas. El piloto de seguridad tendrá suficiente visibilidad tanto hacia adelante como hacia los costados de la aeronave, o un observador competente que esté en comunicación con el piloto de seguridad ocupará un puesto en la aeronave desde el cual su campo visual complemente adecuadamente al del piloto de seguridad.

3.2.5. Operaciones en un aeródromo, sobre el mismo, o en sus cercanías

3.2.5.1. Las aeronaves que operen en un aeródromo o en sus cercanías, tanto si se hallan o no en una zona de tránsito de aeródromo:

- a) observarán el tránsito de aeródromo a fin de evitar colisiones;
- b) se ajustarán al circuito de tránsito formado por otras aeronaves en vuelo, o lo evitarán;
- c) harán todos los virajes hacia la izquierda al aproximarse para aterrizar y después del despegue, a menos que en el procedimiento se indique otra cosa, o se les ordene lo contrario;
- d) aterrizarán y despegarán contra el viento, a menos que sea preferible otra dirección por razones de seguridad, de configuración de la pista, o de tránsito aéreo.

3.3. Información sobre los vuelos

3.3.1. Planes de Vuelo

3.3.1.1. la información referente al vuelo proyecto o a parte del mismo, que ha de suministrarse a las dependencias de los servicios de tránsito aéreo se hará en forma de plan de vuelo.

3.3.1.1.1. Se establecen dos formularios de plan de vuelo.

- a) El referente a vuelos realizados íntegramente dentro del territorio nacional, y
- b) el formulario adoptado internacionalmente por la OACI, para aquellos vuelos realizados a través de fronteras internacionales.

Nota.- Modelo de ambos formularios deberán incluirse en la publicación de información aeronáutica, AIP Panamá.

3.3.1.2. Necesidad de presentar un plan de vuelo

3.3.1.2.1. Será obligatoria la presentación de un plan de vuelo:

- a) Antes de realizar un vuelo con plan de vuelo IFR,
- b) Antes de realizar cualquier vuelo VFR controlado o VFR especial

- c) Para todos los vuelos que se realicen a través de fronteras internacionales.
- d) Para todos los vuelos comerciales
- e) Para todos los vuelos realizados dentro del espacio de jurisdicción nacional por aeronaves extranjeras
- f) Para todos los vuelos VFR que deseen recibir, en caso de necesidad, el servicio de búsqueda y salvamento.

3.3.1.3. Presentación del plan de vuelo

Los planes de vuelo relativos a vuelos a los que hayan de suministrarse servicios de control o de asesoramiento de tránsito aéreo se presentarán por lo menos 60 minutos antes de la salida en la oficina de notificación de los servicios de tránsito aéreo.

Cuando en el lugar de salida no existan dependencias o estaciones de comunicaciones de los servicios de tránsito aéreo, y a menos que se hayan efectuado los arreglos pertinentes para la presentación de planes de vuelos repetitivos, el plan de vuelo podrá transmitirse durante el vuelo a la estación de radio de control aeroterrestre, con la antelación necesaria para que lo reciba la dependencia apropiada de los servicios de tránsito aéreo por lo menos 10 minutos antes de la hora en que se calcule que la aeronave llegará:

- a) al punto previsto de entrada en un área de control o en un área de servicio de asesoramiento; o
- b) al punto de cruce con una aerovía o con una ruta con servicio de asesoramiento.

3.3.1.4. Contenido del plan de vuelo

3.3.1.4.1. El plan de vuelo contendrá información respecto a los conceptos siguientes:

- Identificación de la aeronave
- Número y tipo(s) de aeronave(s) y categoría de estela turbulenta
- Reglas de vuelo y tipo de vuelo
- Equipo
- Aeródromo de salida (véase Nota 1)
- Hora prevista de fuera calzos (véase Nota 2)
- Velocidad(es) de crucero

- Nivel(es) de crucero
- Ruta que ha de seguirse
- Aeródromo de destino y duración total prevista
- Aeródromo (s) de alternativa
- Autonomía
- Número total de personas a bordo
- Equipo de emergencia y de supervivencia
- Otros datos

Nota 1.- En los planes de vuelo presentados durante el vuelo, la información suministrada respecto a este concepto será una indicación del lugar de donde puede obtenerse, en caso necesario, la información suplementaria relativa al vuelo.

Nota 2.- En los planes de vuelo presentados durante el vuelo, la información que se ha de suministrar respecto a este concepto será la hora sobre el primer punto de la ruta a que se refiere el plan de vuelo.

3.3.1.5. Modo de completar el plan de vuelo

3.3.1.5.1. El formulario de plan de vuelo nacional deberá completarse íntegramente sin omitir ningún dato de los requeridos en la totalidad de las casillas que comprende.

3.3.1.5.2. El formulario de plan de vuelo internacional contendrá la información que corresponda sobre los conceptos pertinentes hasta aeródromos de alternativa inclusive, respecto a toda la ruta para la cual se haya presentado el plan de vuelo. Contendrá, además la información que corresponda sobre todos los demás conceptos cuando así lo prescriba la Dirección General de Aeronáutica Civil o cuando la persona que presente el plan de vuelo lo considere necesario.

3.3.1.6. Cambios en el plan de vuelo

3.3.1.6.1. Todos los cambios en un plan de vuelo presentado para un vuelo IFR o un vuelo VFR controlado, y los cambios importantes en el plan de vuelo presentado respecto a un vuelo VFR no controlado, se notificarán lo antes posible a la dependencia correspondiente de los servicios de tránsito aéreo.

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

3.3.1.7. Expiración del plan de vuelo

3.3.1.7.1. Se dará aviso de llegada, personalmente o por radio, tan pronto como sea posible después del aterrizaje, a la correspondiente dependencia ATS del aeródromo de llegada, después de todo vuelo respecto al cual se haya presentado un plan de vuelo que comprenda la totalidad del vuelo o la parte restante de un vuelo hasta el aeródromo de destino.

3.3.1.7.2. Cuando no haya dependencia de los servicios de tránsito aéreo en el aeródromo de llegada, el aviso de llegada se dará, cuando se requiera, a la dependencia más cercana del control de tránsito aéreo, lo antes posible después de aterrizar, y por los medios más rápidos de que se disponga.

3.3.1.7.3. Cuando se sepa que los medios de comunicación en el aeródromo de llegada son inadecuados y no se disponga en tierra de otros medios para el despacho de mensajes de llegada, la aeronave transmitirá inmediatamente antes de aterrizar, por radio, si es posible, un mensaje similar al de un informe de llegada. Normalmente, esta transmisión se hará a la estación aeronáutica que sirva a la dependencia de los servicios de tránsito aéreo encargado de la región de información de vuelo en la cual opere la aeronave.

3.3.1.7.4. Los informes de llegada hechos por aeronaves contendrán los siguientes elementos de información:

- a) identificación de la aeronave;
- b) aeródromo de salida;
- c) aeródromo de destino (solamente si el aterrizaje no se efectuó en el aeródromo de destino);
- d) aeródromo de llegada;
- e) hora de llegada.

Nota.- El incumplimiento de estas disposiciones puede dar lugar a una seria perturbación de los servicios de control de tránsito aéreo, y originar grandes gastos al tener que llevar a cabo operaciones innecesarias de búsquedas y salvamento.

3.4. Señales

3.4.1. Al observar o recibir cualesquiera de las señales indicadas en el apéndice A, la aeronave obrará de conformidad con la interpretación que de la señal se da en dicho Apéndice.

3.4.2. Las señales del apéndice A, cuando se utilicen, tendrán el significado que en él se indica. Se utilizarán solamente para los fines indicados, y no se usará ninguna otra señal que pueda confundirse con ellas.

3.5. Hora

3.5.1. Se utilizará el tiempo universal coordinado (UTC) que deberá expresarse en horas y minutos del día de 24 horas que comienza a medianoche.

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

Nota.- Esta verificación se efectuará normalmente con la dependencia del servicio de tránsito aéreo con quien establezca la aeronave su primera comunicación.

3.6. Servicio de control de tránsito aéreo.

3.6.1. Permisos de control de tránsito aéreo

3.6.1.1. Antes de realizar un vuelo controlado o una parte de un vuelo como vuelo controlado se obtendrá el permiso del control de tránsito aéreo. Dicho permiso se solicitará presentando el plan de vuelo a una dependencia de control de tránsito aéreo.

Nota.- Un permiso puede afectar sólo parte del plan de vuelo actualizado, según se indique en el límite del permiso o por referencia a maniobras determinadas tales como rodaje, aterrizaje o despegue.

Nota.- Si el permiso expedido por el control de tránsito aéreo no es satisfactorio para un piloto al mando de una aeronave, éste puede solicitar su enmienda y si es factible, se expedirá un permiso enmendado.

3.6.1.2. Siempre que una aeronave haya solicitado un permiso que implique prioridad, se someterá a la dependencia correspondiente del control de tránsito aéreo, si así lo solicita, un informe explicando la necesidad de dicha prioridad.

3.6.2. Observancia del plan de vuelo

3.6.2.1. salvo lo dispuesto en 3.6.2.2. y 3.6.2.4., toda aeronave se atendrá al plan de vuelo actualizado, a menos que se haya solicitado un cambio y se haya conseguido el permiso de la dependencia apropiada del control de tránsito aéreo, o que se presente una situación de emergencia que exija tomar medidas inmediatas por parte de la aeronave, en cuyo caso, tan pronto lo permitan las circunstancias, después de aplicadas dichas medidas, se informará a la dependencia correspondiente de los servicios de tránsito aéreo de las medidas tomadas y del hecho que dichas medidas se debieron a una situación de emergencia.

3.6.2.1.1. A menos que la dependencia de control de tránsito aéreo competente autorice o disponga otra cosa, los v-

los controlados, en la medida de lo posible:

- a) cuando se efectuó en una ruta ATS establecida operarán a lo largo del eje definido de esa ruta; o
- b) cuando se efectúen en otra ruta, operarán directamente entre las instalaciones de navegación y/o los puntos que definen esa ruta.

3.6.2.1.2. Con sujeción al requisito principal que figura en 3.6.2.1.1. una aeronave que opere a lo largo de un tramo de una ruta ATS definido por referencia a radiofaros omnidireccionales VHF, cambiará, para su guía de navegación primaria, de la instalación por detrás de la aeronave a la que se encuentre por delante de la misma, en el punto de cambio o tan cerca de éste como sea posible desde el punto de vista operacional, si dicho punto de cambio se ha establecido.

3.6.2.2. Cambios involuntarios

3.6.2.2.1. En el caso de que un vuelo controlado se desvíe involuntariamente de su plan de vuelo actualizado hará lo siguiente tan pronto advierta dicha desviación:

- a) Desviación respecto a la derrota: si la aeronave se desvía de la derrota tomará medidas inmediatamente para rectificar su rumbo con objeto de volver a la derrota lo antes posible.
- b) Variación en la velocidad verdadera: si la velocidad verdadera media a nivel de crucero entre puntos de notificación varía, o se espera que varíe, en un 5% en más o en menos respecto a la consignada con el plan de vuelo se notificará a la dependencia correspondiente de los servicios de tránsito aéreo.
- c) Cambio de la hora prevista: Si la hora prevista de llegada al próximo punto de notificación aplicable, al límite de región de información de vuelo o al aeródromo de destino el que esté antes, resulta errónea en más de 3 minutos con respecto a la notificada a los servicios de tránsito aéreo, la nueva hora prevista, revisada, se notificará lo antes posible a la dependencia correspondiente de los servicios de tránsito aéreo.

3.6.2.3. Cambios que se intentan hacer

3.6.2.3.1. Las solicitudes 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 solicitado y velocidad de crucero a este nivel; horas previstas revisadas (cuando proceda), sobre los límites de las regiones de información de vuelos subsiguientes.
- b) Cambio de ruta
 - 1) Sin modificación del punto de destino: identificación de la aeronave; reglas de vuelo; descripción de la nueva ruta de vuelo, incluso los datos relacionados con el plan de vuelo empezando con la posición desde la cual se inicia el cambio de ruta solicitado; horas previstas revisadas; cualquier otra información pertinente.
 - 2) Con modificación del punto de destino: identificación de la aeronave; reglas de vuelo; descripción de la ruta de vuelo revisada hasta el nuevo aeródromo de destino, incluso los datos relacionados con el plan de vuelo empezando con la posición desde la cual se inicia el cambio de ruta solicitado; horas previstas revisadas; aeródromo (s) de alternativa; cualquier otra información pertinente.

3.6.2.4. Deterioro de las condiciones meteorológicas hasta quedar por debajo de las VMC. Cuando sea evidente que no será factible el vuelo en condiciones VMC de conformidad con su plan de vuelo actualizado, una aeronave que vuele como un vuelo VFR controlado deberá:

- a) solicitar un permiso enmendado que le permita continuar en VMC hasta el punto de destino o hasta un aeródromo de alternativa, o salir del espacio aéreo controlado (instrumentos/visual) de que se trate; o
- b) si no puede obtener un permiso de conformidad con a), continuar el vuelo en VMC y notificar a la dependencia ATC correspondiente las medidas que toma, ya sea salir del espacio aéreo controlado (instrumentos/visual) o aterrizar en el aeródromo apropiado más próximo; o
- c) si vuela dentro de una zona de control, solicitar permiso para continuar como vuelo VFR especial; o
- d) solicitar permiso para volar de acuerdo con la reglas de vuelo por instrumentos.

3.6.3. Informes de posición

A menos que sea eximida por las dependencias correspondientes de los servicios de tránsito aéreo, un vuelo controlado deberá notificar a esas dependencias, tan pronto como sea posible, la hora y nivel a que se pasa cada uno de los puntos de notificación obligatorio designados, así como cualquier otro dato que sea necesario. Análogamente, los informes de posición deberán enviarse en relación con puntos de notificación adicionales, cuando lo soliciten las dependencias correspondientes de los servicios de tránsito Aéreo. A falta de puntos de notificación designados, los informes de posición se darán a intervalos que fije la dependencia correspondiente de los servicios de tránsito aéreo.

3.6.4. Terminación del control

Cuando una aeronave que efectuó un vuelo controlado haya tomado tierra, o cuando ya no está sujeta al servicio de control de tránsito aéreo, el hecho se notificará a la dependencia correspondiente de control de tránsito aéreo tan pronto como sea posible.

3.6.5. Comunicaciones

3.6.5.1. Toda aeronave que opere como vuelo controlado mantendrá una escucha constante en la radiofrecuencia apropiada de la dependencia correspondiente de control de tránsito aéreo y cuando sea necesario establecerá comunicación en ambos sentidos con la misma, con excepción de lo que pudiera prescribir la autoridad ATS competente en lo que respecta a las aeronaves que forman parte del tránsito de aeródromo de un aeródromo controlado.

Nota.- El sistema SELCAL o dispositivos similares de señalización automática, satisfacen el requisito de mantener la escucha.

3.6.5.1.2. Los vuelos que se realicen de acuerdo a las reglas de vuelo visual (VFR), mantendrán la guardia de escucha continua en la frecuencia apropiada de radio de la dependencia ATC competente y, en caso necesario, establecerán comunicaciones por radio en ambos sentidos con esta dependencia en las circunstancias siguientes:

- a) dentro de las zonas de control (CTR),
- b) en vuelo hacia los aeródromo controlados,
- c) dentro del espacio aéreo controlado durante la noche.

Nota.- La autoridad competente puede conceder dispensa con respecto a los incisos a) y b).

3.6.5.1.2.3. Todas las aeronaves que operen en la FIR Panamá, deben mantener la guardia de escucha continua y establecer comunicaciones en ambos sentidos con la dependencias apropiada de los servicios de tránsito aéreo.

3.6.5.2. Falla de las comunicaciones. Si la falla de la radio impide cumplir con lo dispuesto en 3.6.5.1., la aeronave observará los procedimientos de falla de las radiocomunicaciones que de modo general establece la OACI, y aquéllos de los procedimientos siguientes que sean apropiados. Además, la aeronave, cuando forme parte del tránsito de aeródromo en un aeródromo controlado, se mantendrá vigilante para atender a las instrucciones que puedan darse por medio de señales visuales.

3.6.5.2.1. Si opera en condiciones meteorológicas de vuelo visual, la aeronave:

- a) proseguirá su vuelo en condiciones meteorológicas de vuelo visual;
- b) aterrizará en el aeródromo adecuado más próximo; y
- c) notificará su llegada, por el medio más rápido, a la dependencia apropiada del control de tránsito aéreo.

3.6.5.2.2. Si opera en condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos, o si las condiciones meteorológicas reinantes son tales que no es posible terminar el vuelo de acuerdo con lo prescrito en 3.6.5.2.1., (véase Nota 1), la aeronave:

- a) proseguirá según el plan de vuelo actualizado hasta la ayuda para la navegación que corresponda y que haya sido designada para servir al aeródromo de destino (véase Nota 2), y cuando sea necesario para asegurar que se satisfagan los requisitos señalados en el inciso b) siguiente, la aeronave se mantendrá sobre esta ayuda hasta iniciar el descenso;
- b) iniciará el descenso desde la ayuda para la navegación especificada en a), a la última hora prevista de aproximación recibida y de la que se haya acusado recibo, o lo más cerca posible de dicha hora; o si no se ha recibido y acusado recibo de la hora prevista de aproximación, iniciará el descenso a la hora prevista de llegada resultante del plan de vuelo actualizado o lo más cerca posible de dicha hora;
- c) realizará el procedimiento normal de aproximación, especificado para la ayuda de navegación designada; y
- d) aterrizará, de ser posible, dentro de los 30 minutos siguientes a la hora prevista de llegada especificada en b), o la hora prevista de aproximación de que últimamente se haya acusado recibo, lo que resulte más tarde.

Nota 1.- Como lo prueban las condiciones meteorológicas prescritas, 3.6.5.2.1., se refiere a todos los vuelos controlados, mientras que 3.6.5.2.2. comprende únicamente los vuelos IFR.

Nota 2.- Si el permiso relativo a los niveles comprende solo parte de la ruta, se sobre-entiende que la aeronave ha de mantener el último nivel (o los últimos niveles) de crucero asignado(s) y de que se haya acusado recibo, hasta el punto (o puntos) especificado(s) en el permiso, y de allí en adelante el nivel (o niveles) de crucero indicado(s) en el plan de vuelo actualizado.

Nota 3.- El suministro de control de tránsito aéreo a otras aeronaves que vuelen en el espacio aéreo en cuestión, se basará en la hipótesis de que una aeronave que experimente falla de la radio observará las disposiciones de 3.6.5.2.2.

3.7. Interferencia ilícita

3.7.1. Toda aeronave que esté siendo objeto de actos de interferencia ilícita hará lo posible por notificar a la dependencia ATS pertinente este hecho, toda circunstancia significativa relacionada con el mismo y cualquier desviación del plan de vuelo actualizado que las circunstancias hagan necesaria, a fin de permitir a la dependencia ATS dar prioridad a la aeronave y reducir al mínimo los conflictos de tránsito que puedan surgir con otras aeronaves.

Nota 1.- En todos los casos, las dependencias ATS harán lo posible para identificar cualquier indicación de tales actos de interferencia ilícita y prestarán atención prontamente a las solicitudes provenientes de la aeronave. La información pertinente a la realización segura del vuelo continuará transmitiéndose, y se tomará las medidas necesarias para facilitar la realización de todas las fases del vuelo.

Nota 2.- En los manuales de operación ATS se especificarán las medidas que deben tomar las aeronaves que están siendo objeto de actos de interferencia ilícita cuando cuenten con equipos SSR.

3.8. Interceptación de Aeronaves Civiles

Nota.- La palabra "interceptación", en este contexto, no incluye los servicios de interceptación y escolta proporcionados a una aeronave en peligro, a petición, de conformidad con los procedimientos de búsqueda y salvamento establecidos por la OACI. (Documento 7333)

3.8.1 para lograr la uniformidad de este reglamento para la seguridad de la navegación de aeronaves civiles, se tendrán debidamente en cuenta los siguientes principios:

- a) Deberán tratarse por todos los medios de evitar la interceptación de aeronaves ci-

viles y solamente recurrir a ella en última instancia.

- b) Si se recurriera a la interceptación, ésta se limitará a determinar la identidad de la aeronave a menos que sea necesario debería regresar a su puerto planeado, dirigirla más allá de los límites del espacio aéreo nacional, guiarla fuera de una zona prohibida, restringida o peligrosa o darle instrucciones para que aterrice en un aeródromo designado.
- c) Las aeronaves civiles no serán objeto de prácticas de interceptación;
- d) Si se pueda establecer contacto por radio, se proporcionará por radiotelefonía a la aeronave interceptada la guía para la navegación y toda la información correspondiente; y
- e) En el caso en que se exija a una aeronave interceptada que aterrice en el territorio soberano, el aeródromo designado de esos efectos será adecuado al seguro aterrizaje del tipo de aeronave en cuestión.

3.3.2 nava:

Una aeronave que es interceptada por otra aero-

- a) seguirá inmediatamente las instrucciones dadas por la aeronave interceptora, interpretadas y respondiendo a las señales visuales de acuerdo con las especificaciones del Apéndice A;
- b) notificará inmediatamente, si es posible, a la dependencia ATS apropiada;
- c) intentará inmediatamente de establecer radio-comunicaciones con la aeronave interceptora o con la dependencia de control de interceptación si existiere, efectuando una llamada general en la frecuencia de emergencia de 121,5 MHz, indicando la identidad de la aeronave interceptada y el tipo de vuelo, y si no se ha establecido contacto y es posible, repitiendo esta llamada en la frecuencia de emergencia de 243 MHz;
- d) si está equipada con respondedor SSR, seleccionará inmediatamente la clave 7000, en modo A, a no ser que reciba otras instrucciones de la dependencia de los servicios de Tránsito Aéreo apropiada.

3.8.3. Si alguna instrucción recibida por radio de cualquier fuente estuviera en conflicto con las instrucciones dadas por las aeronave interceptora mediante señales visuales, la aeronave interceptada requerirá aclaración inmediata mientras continúa cumpliendo con las instrucciones visuales dadas por la aeronave interceptora.

3.8.4. Si alguna instrucción recibida por radio de cualquier fuente estuviera en conflicto con las instrucciones dadas por las aeronave interceptora por radio, la aeronave interceptada requerirá aclaración inmediata mientras continúa cumpliendo con las instrucciones dadas por radio por la aeronave interceptora.

3.8.5. Si durante la interceptación se hubiera establecido contacto por radio, pero no fuera posible comunicarse en un idioma común, deberá intentarse proporcionar las instrucciones, acusar recibo de las instrucciones y transmitir toda otra información indispensable mediante las frases y pronunciaciones que figuran en la tabla siguiente, transmitiendo dos veces cada frase:

FRASES PARA USO DE AERONAVES INTERCEPTADAS

<u>Frase</u>	<u>Pronunciación</u>	<u>Significado</u>
CALL SIGN (distintivo de llamada)	<u>KOL-SAIN</u> (distintivo de llamada)	Mi distintivo de llamada (distintivo de llamada)
WILCO	<u>UIL-CO</u>	Cumpliré instrucciones
CAN NOT	<u>CAN NOT</u>	Imposible cumplir
REPEAT	<u>RE-PIT</u>	Repita instrucciones
AM LOST	<u>AM LOST</u>	Posición desconocida
MAYDAY	<u>MEIDEI</u>	Me encuentro en peligro
HIJACK	<u>JAI CHAK</u>	He sido objeto de apoderamiento ilícito
LAND (lugar)	<u>LAND</u> (lugar)	Permiso para aterrizar (lugar)
DESCEND	<u>DISSEND</u>	Permiso para descender

FRASES PARA USO DE AERONAVES INTERCEPTORAS

<u>Frase</u>	<u>Pronunciación</u>	<u>Significado</u>
CALL SIGN	<u>KOL-SAIN</u>	¿Cuál es su distintivo de llamada?
FOLLOW	<u>FOLOU</u>	Sígame

DESCEND	<u>DISSEND</u>	Descienda para aterrizar
YOU LAND	<u>YU LAND</u>	Aterrice en este aeródromo
PROCEED	<u>PROSLID</u>	Puede proseguir

Nota 1.- En la segunda columna se subrayan las sílabas que han de acentuarse.

Nota 2.- El distintivo de llamada que deberá darse es el que se utiliza en las comunicaciones radiotelefónicas con los servicios de tránsito aéreo y corresponde a la identificación de la aeronave consignada en el plan de vuelo.

Nota 3.- Según las circunstancias, no siempre será posible o conveniente utilizar el término "HIJACK".

CAPITULO 4 - REGLAS DE VUELO VISUAL

4.1 A menos que lo autorice de otro modo la dependencia correspondiente de Control de Tránsito Aéreo, los vuelos VFR dentro de zonas de control se realizarán de forma que la aeronave vuele en condiciones de visibilidad y distancia de nubes iguales o superiores a las indicadas en la tabla 4.1

Tabla 4.1

	Dentro del espacio aéreo controlado		Fuera del espacio aéreo controlado	
	A una altura superior	A una altura igual o inferior	A una altura superior	A una altura igual o superior
	a 900m (3000 pies) sobre el nivel medio del mar ó 300m (1000 pies) sobre el terreno, lo que resulte más alto.			
Visibilidad en vuelo	5 Km	5 Km*	5 Km	1500m**
Distancia de nubes: a) horizontal b) vertical	1500m 300m (1000 pies)	1500m 300m (1000 pies)	1500m 300m (1000 pies)	Libre de nubes y a la vista de tierra y del agua
<p>* Este requisito podrá reducirse a 5 Km cuando así se determine y se publique en el A.T.P. Panamá</p> <p>** Excepto los helicópteros, que pueden operar con una visibilidad de vuelo de menos de 1500m si se manejan a una velocidad que dé oportunidad adecuada para observar el tránsito, o cualquier obstáculo, con tiempo suficiente para evitar una colisión.</p>				

4.2 Excepto cuando lo autorice la dependencia de control de tránsito aéreo, los vuelos VFR no despegarán ni aterrizarán en ningún aeródromo dentro de una zona de control ni entrarán en la zona de tránsito de aeródromo o en

el circuito de tránsito de dicho aeródromo:

- a) Si el techo de nubes es inferior a 450m (1 500 pies); o
- b) Si la visibilidad en tierra es menor de 8km, o menor de 5km si así se ha determinado.

4.3 A menos que lo autorice la dependencia correspondiente de los servicios de tránsito aéreo los vuelos VFR no operarán:

- a) en el período comprendido entre el fin del crepúsculo civil vespertino y el comienzo del crepúsculo civil matutino.
- b) por encima del nivel de vuelo 200;
- c) a velocidades transónicas y supersónicas.

Nota.- A los efectos de esta disposición se entiende por velocidad transónica la comprendida entre 0,75 y 1,2 de Mach.

4.4 Excepto cuando sea necesario para el despegue o el aterrizaje, o cuando se tenga permiso de la autoridad competente, los vuelos VFR no se efectuarán:

- a) sobre aglomeraciones de edificios en ciudades, pueblos o lugares habitados, o sobre una reunión de personas al aire libre a una altura menor de 300m (1000 pies) sobre el obstáculo más alto situado dentro de un radio de 600m (2000 pies) desde la aeronave;
- b) en cualquier otra parte distinta de la especificada en 4.4a), a una altura menor de 150m (500 pies) sobre tierra o agua.

Nota.- Véase también 3.1.2.

4.5 Con excepción de lo dispuesto en 4.5.1, los vuelos VFR en vuelo horizontal de crucero cuando operen por encima de 900m (3000 pies) con respecto al terreno o al agua, se efectuarán a un nivel de vuelo apropiado a la derrota, como se especifica en la tabla de niveles que figura en el Apéndice B.

4.5.1 Para los vuelos VFR realizados en espacio aéreo controlado (instrumentos/visual), se elegirán niveles de crucero entre los destinados a los vuelos IFR, como se especifica en 5.2.2, salvo que la correlación de niveles con trayectorias no se aplicará cuando exista indicación contraria en los permisos de control de tránsito aéreo o se especifique en las publicaciones de información aeronáutica.

4.6 Los vuelos VFR observarán las disposiciones de

3.6:

- a) cuando formen parte del tránsito de aeródromo en aeródromos controlados; o
- b) cuando operen con carácter de vuelos VFR especiales; o
- c) cuando operen en espacio aéreo controlado (instrumentos/visual).

4.7 Todos los vuelos VFR que hayan presentado plan de vuelo de acuerdo con lo establecido en 3.3.1.2.1 mantendrán continuamente la escucha en la radiofrecuencia apropiada de la dependencia de los servicios de tránsito aéreo que suministre el servicio de información de vuelo, e informará su posición a la misma dependencia cuando sea necesario.

4.8 Toda aeronave que haya presentado un plan de vuelo VFR de acuerdo con lo prescrito en 3.3.1.2.1, y desee cambiar para ajustarse a las reglas de vuelo por instrumentos, comunicará los cambios necesarios que hayan de efectuarse a la dependencia apropiada de los servicios de tránsito aéreo y deberá obtener permiso antes de proceder en IFR cuando se encuentre en espacio aéreo controlado.

CAPITULO 5 - REGLAS DE VUELO POR INSTRUMENTOS

5.1 Disposiciones aplicables a todos los vuelos IFR

5.1.1. Equipo de las aeronaves

Las aeronaves estarán dotadas de instrumentos adecuados y de equipo de navegación apropiado a la ruta en que hayan de volar.

5.1.2. Niveles Mínimos

Excepto cuando sea necesario para el despegue o el aterrizaje, o cuando lo autorice expresamente la autoridad competente, los vuelos IFR se efectuarán a un nivel que no sea inferior a la altitud mínima de vuelo establecida, o, en caso de que tal altitud mínima de vuelo no se haya establecido:

- a) sobre terreno elevado o en áreas montañosas, a un nivel de por lo menos 600m (2000 pies) por encima del obstáculo más alto que se halle dentro de un radio de 8km con respecto a la posición estimada de la aeronave en vuelo;
- b) en cualquier otra parte distinta de la especificada en a), a un nivel de por lo menos 300m (1000 pies) por encima del obstáculo más alto que se halle dentro de un radio de 8km con respecto a la posición estimada de

aeronave en vuelo.

Nota.- La posición estimada de la aeronave tendrá en cuenta la precisión de navegación que se pueda lograr en el tramo de ruta en cuestión, considerando las instalaciones disponibles para la navegación, en tierra y de a bordo.

5.1.3. Cambio de vuelo IFR a VFR

5.1.3.1 Toda aeronave que decida cambiar el modo en que efectúa su vuelo, pasando de las reglas de vuelo por instrumentos a las de vuelo visual, notificará específicamente, a la dependencia apropiada de los servicios de tránsito aéreo, que se cancela el vuelo IFR y le comunicará los cambios que hayan que hacerse en su plan de vuelo vigente.

5.1.3.2 Cuando la aeronave que opera de acuerdo con las reglas de vuelo por instrumentos pase a volar en condiciones meteorológicas de vuelo visual o se encuentre con éstas, no cancelará su vuelo IFR, a menos que se prevea que el vuelo continuará durante un período de tiempo razonable en ininterrumpidas condiciones meteorológicas de vuelo visual, y que se tenga el propósito de proseguir en tales condiciones.

5.2 Disposiciones aplicables a los vuelos IFR efectuados dentro del espacio aéreo controlado

5.2.1 Los vuelos IFR observarán las disposiciones de 3.6 cuando se efectúen en espacio aéreo controlado.

5.2.2 Un vuelo IFR que opere en vuelo de crucero en espacio aéreo controlado se efectuará al nivel de crucero o, si está autorizado para emplear técnicas de ascenso en crucero, entre dos niveles o por encima de un nivel, elegidos de:

- a) la tabla de niveles de crucero que aparece en el Apéndice B, o
- b) una tabla modificada de niveles de crucero, cuando así se prescriba de conformidad con el Apéndice B, para vuelos por encima del nivel de vuelo 290,

con la excepción de que la correlación entre niveles y derrota que se prescribe en dicho Apéndice no se aplicará si otra cosa se indica en los permisos de control de tránsito aéreo o se especifica en las publicaciones de información aeronáutica.

5.3 Disposiciones aplicables a los vuelos IFR efectuados fuera del espacio aéreo controlado

5.3.1 Niveles de Crucero

Un vuelo IFR que opere en vuelo horizontal de crucero fuera del espacio aéreo controlado se efectuará al

nivel de crucero apropiado a su derrota, tal como se especifica en:

- a) la tabla de niveles de crucero que aparece en el Apéndice B, o
- b) una tabla modificada de niveles de crucero, cuando así se prescriba de conformidad con el Apéndice B, para vuelos por encima del

nivel del vuelo 290.

Nota.- Esta disposición no impide el empleo de técnicas de ascenso en crucero por las aeronaves en vuelo supersónico.

5.3.2. Comunicaciones

Un vuelo IFR que se realice fuera del espacio aéreo controlado, mantendrá la escucha en la radiofrecuencia apropiada y establecerá, cuando sea necesario, comunicación en ambos sentidos con la dependencia de los servicios de tránsito aéreo que suministre servicio de información de vuelo.

Nota.- Véase la Nota a continuación de 3.6.5.1.

5.3.3 Informes de Posición

Los vuelos IFR que operen fuera del espacio aéreo controlado deberán notificar su posición a la dependencia que suministra el servicio de información de vuelo, de acuerdo con lo especificado en 3.6.3 para vuelos controlados.

Nota.- Las aeronaves que decidan utilizar el servicio de asesoramiento de tránsito aéreo mientras vuelan en condiciones IFR dentro de áreas especificadas con servicio de asesoramiento, se espera que cumplan las disposiciones de 3.6, pero el plan de vuelo y los cambios que se hagan en él no están supeditados a permisos y las comunicaciones en ambos sentidos se mantendrán con la dependencia que suministre el servicio de asesoramiento de tránsito aéreo.

SEGUNDA PARTE - SERVICIOS DE TRANSITO AEREO

CAPITULO 1 - GENERALIDADES

1.1 Autoridad Competente

1.1.1 La Dirección General de Aeronáutica Civil determinará de acuerdo con las disposiciones de este Reglamento, y para los territorios bajo la jurisdicción de la República de Panamá, las partes de espacio aéreo y los aeródromos donde hayan de suministrarse servicios de tránsito aéreo. Así mis

mo tomará las medidas necesarias para que tales servicios se establezcan y suministren de acuerdo a las disposiciones contenidas en el mismo, que se ajustarán, hasta donde sea posible, a las normas de ámbito internacional emanadas de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

1.1.2 De igual forma se proporcionarán servicios de tránsito aéreo en la forma establecida en este Reglamento en los espacios aéreos sobre alta mar en los que, en virtud de acuerdos regionales de navegación aérea, la República de Panamá se ha comprometido al suministro de tales servicios.

Nota.- La frase "acuerdos regionales de navegación aérea" se refiere a los acuerdos aprobados por el Consejo de la OACI normalmente a propuesta de las Conferencias Regionales de Navegación Aérea.

1.1.3 El organismo designado por el Estado de Panamá para el suministro de los servicios de tránsito aéreo es la Dirección General de Aeronáutica Civil que lo efectuará a través de la Dirección de Navegación Aérea y demás dependencias establecidas al efecto.

1.1.4 Todos los detalles relativos al suministro de los servicios de tránsito aéreo facilitados por la República de Panamá se divulgarán a través de la publicación de Información Aeronáutica, AIP - Panamá.

1.2 Fines de los Servicios de Tránsito Aéreo

Los fines de los servicios de tránsito aéreo serán:

- 1) Prevenir colisiones entre aeronaves;
- 2) Prevenir colisiones entre aeronaves en el área de maniobras y entre éstas y los obstáculos que haya en dicha área;
- 3) Acelerar y mantener ordenadamente el movimiento del tránsito aéreo;
- 4) Dar consejo e información útil para la marcha segura y eficaz del vuelo;
- 5) Notificar a los organismos pertinentes respecto a las aeronaves que necesitan ayuda de búsqueda y salvamento, y auxiliar a dichos organismos según convenga.

1.3 División de los Servicios de Tránsito Aéreo

Los servicios de tránsito aéreo estarán cons-

tituidos por tres servicios que se clasificarán como sigue:

1.3.1 El servicio de control de tránsito aéreo, para satisfacer los objetivos indicados en 1), 2) y 3) de 1.2 . Este servicio se divide en las tres partes siguientes:

- 1) Servicio de control de área: el suministro del servicio de control de tránsito aéreo para vuelos controlados, a excepción de aquellas partes de los mismos que se describen más adelante en los incisos 2) y 3), a fin de satisfacer los objetivos 1) y 3) de 1.2 .
- 2) Servicio de control de aproximación: el suministro del servicio de tránsito aéreo para aquellas partes de los vuelos controlados relacionadas con la llegada o la salida, a fin de satisfacer los objetivos 1) y 3) de 1.2 .
- 3) Servicio de control de aeródromo: el suministro del servicio de control de tránsito aéreo para el tránsito de aeródromo, excepto para aquellas partes de los vuelos que se describen en el precedente inciso 2), a fin de satisfacer los objetivos 1), 2) y 3) de 1.2 .

1.3.2 El servicio de información de vuelo, para satisfacer el objetivo 4) de 1.2 .

Servicios de Tránsito Aéreo

1.3.3 - El servicio de alerta para satisfacer el objetivo 5) de 1.2 .

1.4 Determinación de la Necesidad de los Servicios de Tránsito Aéreo

1.4.1 En la determinación de la necesidad de establecimiento de los servicios de tránsito aéreo se ha tenido en cuenta lo siguiente:

- 1) Los tipos de tránsito aéreo de que se trata;
- 2) La densidad del tránsito aéreo;
- 3) Las condiciones meteorológicas;
- 4) Los demás factores pertinentes.

Nota.- La Dirección de Navegación Aérea, por medio de su personal especializado, evaluará los factores determinantes y propondrá la creación, modificación o supre-

sión de los distintos espacios aéreos.

1.5 Designación de las partes de Espacio Aéreo y Aeródromos controlados donde se facilitarán servicios de Tránsito Aéreo

1.5.1 Las partes de espacio aéreo donde se faciliten servicios de tránsito aéreo y los aeródromos controlados, se designarán en relación con los servicios de tránsito aéreo que se suministren.

1.5.2 Las distintas partes del espacio aéreo se designarán del modo siguiente:

1.5.2.1 Región de Información de Vuelo. Todo el espacio aéreo de jurisdicción de Panamá, así como el adjudicado en virtud de acuerdos regionales de navegación aérea, dentro del cual se facilita servicio de información de vuelo y alerta. Cuando por razones operativas se considere conveniente, esta región de información de vuelo se limitará verticalmente por una región superior de información de vuelo. Este límite, cuando se establezca, deberá coincidir con un nivel de crucero VFR de la tabla del Apéndice B de este Reglamento.

1.5.2.2 Areas y zonas de control. Se establece una sola área de control - CTA Panamá - así como diversas zonas de control para designar aquellos espacios aéreos en los que se proporciona servicio de control de tránsito aéreo a todos los vuelos IFR. Estas áreas y zonas de control forman parte de la FIR Panamá.

1.5.2.3 Cuando se determine la necesidad de proporcionar servicio de control de tránsito aéreo a los vuelos VFR en determinadas porciones de áreas o zonas de control, éstas se designarán como espacio aéreo controlado (instrumentos/visual).

1.5.2.4 Aeródromos controlados. Se consideran aeródromos controlados aquellos aeródromos en los que, por razones operativas, se ha decidido facilitar servicio de control de aeródromo al tránsito de los mismos y en los que se haya establecido una torre de control dotada de los medios apropiados a la función a realizar.

Nota. - Las características y detalles relativos a los distintos espacios aéreos se publicarán en la AIP - Panamá.

1.6 Establecimiento y designación de las dependencias que facilitan servicios de tránsito aéreo

1.6.1 Se establecerá un centro de información de vuelo para la prestación del servicio de información de vuelo y

de alerta dentro de la FIR Panamá. Estos servicios podrán proporcionarse por las dependencias que prestan servicio de control de tránsito aéreo en los espacios aéreos de su jurisdicción.

Nota.- Esto no elimina la posibilidad de delegar en otras dependencias la función de suministrar ciertos elementos del servicio de información de vuelo.

1.6.2 Se establecerán los correspondientes Centros de Control de Área y Oficinas de Control de Aproximación para la prestación de dichos servicios, así como los de información de vuelo y alerta, dentro de las áreas y zonas de control según corresponda.

1.7 Especificaciones para las áreas de control y zonas de control

1.7.1 Áreas de Control

1.7.1.1 Las áreas de control, que incluyen, entre otras cosas, aerovías y áreas de control terminal, se delimitarán de modo que comprendan espacio aéreo suficiente para incluir en ellas las trayectorias de los vuelos IFR, o partes de las mismas, a las que se desee facilitar aquellos servicios de control de tránsito aéreo, teniendo en cuenta las posibilidades de las ayudas a la navegación normalmente usadas en tales áreas.

Nota.- En toda área de control que no esté integrada por un sistema de aerovías podrá establecerse un sistema de rutas a fin de facilitar la provisión de control de tránsito aéreo.

1.7.1.2 Se establecerá un límite inferior para el área de control a una altura sobre la tierra o el agua que no sea inferior a 300m (1000 pies).

1.7.1.3 Se establecerá un límite superior para las áreas de control teniendo en cuenta las necesidades operativas y los medios de que se disponga para la prestación de un efectivo servicio de control de tránsito aéreo.

1.7.2 Zonas de Control

1.7.2.1 Los límites laterales de las zonas de control abarcarán por lo menos aquellas partes del espacio aéreo que no estén comprendidas dentro de las áreas de control, que contienen las trayectorias de los vuelos IFR que llegan y salen de los aeródromos que puedan utilizarse cuando reinen condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos.

Nota.- Las aeronaves en espera en las proximidades de los aeródromos se consideran aeronaves que llegan.

1.7.2.2 Los límites laterales de las zonas de control se extenderán, por lo menos, a 9,3km (5,0 millas marinas), a partir del centro del aeródromo o aeródromos de que se trate, en las direcciones en que puedan efectuarse las aproximaciones.

Nota.- Una zona de control puede incluir dos o más aeródromos cercanos.

1.7.2.3 Si una zona de control está ubicada dentro de los límites laterales de un área de control, aquella se extenderá hacia arriba, desde la superficie del terreno hasta el límite inferior, por lo menos, del área de control.

Nota.- Cuando convenga, se podrá establecer un límite superior, más elevado que el límite inferior del área de control situada encima de ella.

1.7.2.4 Cuando la zona de control esté situada fuera de los límites de un área de control, sus dimensiones horizontales serán tales que comprendan dentro de ella las trayectorias del procedimiento de aproximación instrumental publicado. El límite vertical incluirá todos los niveles de espera previstos y coincidirá con un nivel de crucero VFR de la tabla del Apéndice B de este Reglamento.

1.8 Identificación de las dependencias de servicios de tránsito aéreo y de los espacios aéreos

1.8.1 El centro de control de área, o el centro de información de vuelo, deberá identificarse por el nombre de un pueblo o ciudad cercanos, o por alguna característica geográfica.

1.8.2 La torre de control de aeródromo o la oficina de control de aproximación deberán identificarse por el nombre del aeródromo en que estén situadas.

1.8.3 La zona de control, el área de control y la región de información de vuelo, deberán identificarse por el nombre de la dependencia que ejerce jurisdicción sobre dicho espacio aéreo.

1.9 Identificación de rutas ATS

1.9.1 Las rutas ATS se identificarán por medio de designadores.

1.9.2 Los designadores de las rutas ATS distintas de las rutas normalizadas de salida y de llegada deberán seleccionarse de conformidad con los principios expuestos en el Apéndice C.

1.9.3 Las rutas normalizadas de salida y de llegada así como los procedimientos conexos deberán identificarse de conformidad con los principios expuestos en el Apéndice D.

1.10 Establecimiento de puntos de cambio

1.10.1 Deberán establecerse puntos de cambio en los tramos de ruta ATS definidos por referencia a radiofaros omnidireccionales VHF, cuando ello facilite la precisión de la navegación a lo largo de los tramos de ruta. El establecimiento de puntos de cambio deberá limitarse a los tramos de ruta de 110km (60 millas marinas) o más, excepto cuando la complejidad de las rutas ATS, la densidad de las ayudas para la navegación u otras razones técnicas y operacionales justifiquen el establecimiento de puntos de cambio en tramos de ruta más cortos.

1.10.2 Teniendo en cuenta la performance de las ayudas para la navegación y los criterios de protección de frecuencias, el punto de cambio, en tal tramo de ruta, deberá ser normalmente el punto medio entre las instalaciones, en el caso de un tramo de ruta recto, o la intersección de radiales en el caso de un tramo de ruta que cambia de dirección entre las instalaciones.

1.11 Establecimiento e identificación de puntos significativos

1.11.1 Se establecerán puntos significativos con el fin de definir una ruta ATS y/o en relación con los requisitos de los servicios de tránsito aéreo, para información relativa a la marcha de las aeronaves en vuelo.

1.11.2 Los puntos significativos se identificarán por medio de designadores, según los principios que se establecen en el Apéndice E de este Reglamento.

1.12 Establecimiento e identificación de rutas normalizadas para aeronaves en rodaje

1.12.1 Cuando resulte necesario para las aeronaves en rodaje, se establecerán en el aeródromo rutas normalizadas entre las pistas, plataformas y áreas de mantenimiento. Dichas rutas deberán ser directas, simples y, siempre que fuera posible, concebidas para evitar conflictos de tránsito.

1.12.2 Las rutas normalizadas para aeronaves en rodaje deberán identificarse mediante designadores claramente distintos de los utilizados para las pistas y rutas ATS.

1.13 Coordinación entre el explotador y los servi-

cios de tránsito aéreo

1.13.1 Las dependencias de los servicios de tránsito aéreo, al desempeñar sus funciones, tendrán debidamente en cuenta las necesidades del explotador inherentes al cumplimiento de sus obligaciones especificadas en el Anexo 6 de la OACI, y si el explotador la necesita, pondrán a su disposición o a la de su representante autorizado la información de que dispongan, para que el explotador o su representante autorizado pueda cumplir sus responsabilidades.

1.13.2 Cuando lo solicite un explotador, los mensajes (comprendidos los informes de posición), recibidos por las dependencias de los servicios de tránsito aéreo y relacionados con el vuelo de la aeronave respecto a la cual se suministre servicio de control de operaciones por dicho explotador, se pondrán, en la medida que sea posible, a la inmediata disposición del explotador o de su representante designado, de conformidad con los procedimientos convenidos localmente.

1.14 Coordinación entre las autoridades militares y los servicios de tránsito aéreo

1.14.1 Las autoridades de los servicios de tránsito aéreo establecerán y mantendrán una cooperación estrecha con las autoridades militares responsables de las actividades que puedan afectar los vuelos de las aeronaves civiles.

1.14.2 La coordinación de las actividades potencialmente peligrosas para las aeronaves civiles se llevará a cabo de conformidad con 1.15 .

1.14.3 Se tomarán las medidas necesarias para permitir que la información relativa a la realización segura y rápida de los vuelos de las aeronaves civiles se intercambie prontamente entre las dependencias de los servicios de tránsito aéreo y las dependencias militares correspondientes.

1.14.3.1 Los servicios de tránsito aéreo facilitarán a las dependencias militares correspondientes el plan de vuelo pertinente y otros datos relativos a los vuelos de las aeronaves civiles, de acuerdo con los procedimientos convenidos localmente.

1.14.3.2 Se establecerán procedimientos para asegurar que se advierta a las dependencias de los servicios de tránsito aéreo si una dependencia militar observa que una aeronave que es, o se cree que es, una aeronave civil, se aproxima o ha entrado en una zona en que pudiera ser necesaria la interceptación. Esa advertencia comprenderá toda medida correctiva necesaria que pudiera evitar la necesidad de inter-

ceptación.

1.15 Coordinación de las actividades potencialmente peligrosas para las aeronaves civiles

1.15.1 Las disposiciones para la realización de toda actividad potencialmente peligrosa para las aeronaves civiles, sea sobre el territorio panameño o sobre alta mar, se coordinará con la autoridad ATS competente. La coordinación se efectuará con la antelación necesaria para que pueda publicarse oportunamente la información sobre las actividades, de conformidad con las disposiciones del Anexo 15 de la OACI.

1.15.2 El objetivo de la coordinación será lograr las mejores disposiciones que eviten peligros para las aeronaves civiles y produzca un mínimo de interferencia con las operaciones ordinarias de dichas aeronaves.

1.15.2.1 Al adoptar las mencionadas disposiciones, deberán tenerse en cuenta los siguientes criterios:

- a) El lugar, la hora y la duración de estas actividades deberán ser elegidos de modo que se evite el cambio de trazado de las rutas ATS establecidas, la ocupación de los niveles de vuelo más económicos o retrasos de los vuelos regulares de las aeronaves, a menos que no exista otra posibilidad;
- b) La extensión de los espacios aéreos designados para la realización de las actividades deberá ser la mínima posible;
- c) Deberá preverse una comunicación directa entre la dependencia de servicios de tránsito aéreo y los organismos o dependencias que realizan las actividades, para que se recurra a ella cuando las emergencias que sufran las aeronaves civiles u otras circunstancias imprevistas hagan necesaria la interrupción de dichas actividades.

1.15.3 La autoridad ATS competente será responsable de iniciar la publicación de la información sobre las actividades.

1.15.4 Si las actividades que constituyen un peligro potencial para los vuelos de las aeronaves civiles se realizan en forma regular o continua, se establecerán comités especiales, para asegurar una coordinación adecuada entre las necesidades de todas las partes interesadas.

1.16 Coordinación entre la Autoridad Meteorológica y la de los servicios de tránsito aéreo

1.16.1 Para conseguir que las aeronaves reciban la información meteorológica más reciente para las operaciones, se concertarán acuerdos entre la Autoridad Meteorológica y la de los servicios de tránsito aéreo para que el personal de los servicios de tránsito aéreo:

- a) Además de utilizar instrumentos indicadores, informe, cuando sean observados por el personal de los servicios de tránsito aéreo o comunicados por las aeronaves, de otros elementos meteorológicos que puedan haber sido convenidos;
- b) Informe, con un mínimo de demora, a la oficina meteorológica correspondiente, de los fenómenos meteorológicos de importancia para las operaciones, cuando sean observados por el personal de los servicios de tránsito aéreo o comunicados por las aeronaves y no se hayan incluido en el informe meteorológico del aeródromo.

Nota 1.- La información meteorológica requerida por las dependencias de servicios de tránsito aéreo puede dividirse en dos clases:

- a) aquella necesaria para llevar a cabo las funciones de Control de Tránsito Aéreo (Por ejemplo, datos de viento en la superficie para determinar la pista en uso, datos de radar meteorológico cuando se disponga para guiar a las aeronaves, Pronósticos de altitud); y
- b) aquella necesaria para suministrar información a las aeronaves en vuelo (en ruta, aterrizando o despegando).

Nota 2.- La coordinación entre las dependencias de los servicios de tránsito aéreo y las dependencias de los servicios de meteorología aeronáutica se efectuará teniendo en cuenta las directrices contenidas en el documento 9377 AN/915 de la OACI.

1.17 Altitudes mínimas de vuelo

1.17.1 Se determinarán y publicarán en la AIP Panamá las altitudes mínimas de vuelo respecto a cada ruta ATS dentro del espacio aéreo de responsabilidad panameña. La altitudes mínimas de vuelo estarán, como mínimo, a 300m (1000 pies) por encima del obstáculo más alto situado dentro del área de que se trate. Este margen vertical será de 600m (2000 pies) cuando la ruta ATS se extiende sobre terreno elevado o montañoso.

Nota.- Cuando así lo aconsejen ventajas de tipo operacional, y con referencia a datos climatológicos

los mínimos de ruta podrán expresarse en niveles de vuelo.

1.18 Prioridad en caso de una emergencia de aeronave

1.18.1 Se dará prioridad sobre otras aeronaves a la aeronave que se sepa, o se sospeche, que se encuentra en estado de emergencia, incluido el caso de que esté siendo objeto de interferencia ilícita.

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

- a) En el modo A, clave 7700; o
- b) En el modo A, clave 7500, para indicar en forma específica que está siendo objeto de interferencia ilícita.

1.19 Contingencia en vuelo

1.19.1 Aeronaves extraviadas o no identificadas.

Nota 1.- Las expresiones "aeronave extraviada" y "aeronave no identificada" tienen en este contexto los significados siguientes:

Aeronave Extraviada. Toda aeronave que se haya desviado considerablemente de la derrota prevista, o que haya notificado que desconoce su posición.

Aeronave no Identificada. Toda aeronave que haya sido observada, o con respecto a la cual se haya notificado que vuela en una zona determinada, pero cuya identidad no haya sido establecida.

Nota 2.- Una aeronave puede ser considerada como "aeronave extraviada" por una dependencia y simultáneamente como "aeronave no identificada" por otra dependencia.

1.19.1.1 Tan pronto como una dependencia de los servicios de Tránsito Aéreo tenga conocimiento de que hay una aeronave extraviada, tomará, de conformidad con 1.19.1.1.1 y 1.19.1.1.2, todas las medidas necesarias para auxiliar a la aeronave y proteger su vuelo.

Nota.- Es particularmente importante que proporcione ayuda para la Navegación cualquier dependencia de los servicios de Tránsito Aéreo que tenga conocimiento de que una aeronave se ha extraviado, o está a punto de extraviarse, en una zona en la que corre el riesgo de ser interceptada u otros peligros para su seguridad.

1.19.1.1.1 Si no se conoce la posición de la aeronave, la dependencia de los servicios de Tránsito Aéreo:

- a) Tratará de establecer, a no ser que ya se haya establecido, comunicación en ambos sentidos con la aeronave;
- b) Utilizará todos los medios disponibles para determinar su posición;
- c) Informará a las otras dependencias ATS de las zonas en las cuales la aeronave pudiera haberse extraviado o pudiera extraviarse, teniendo en cuenta todos los factores que en dichas circunstancias pudieran haber influido en la navegación de la aeronave;
- d) informará, de conformidad con los procedimientos convenidos localmente, a las dependencias militares apropiadas y les proporcionará el plan de vuelo pertinente y otros datos relativos a la aeronave extraviada;
- e) solicitará a las dependencias citadas en c) y d) y a otras aeronaves en vuelo toda la ayuda que puedan prestar con el fin de establecer comunicación con la aeronave y determinar su posición.

Nota. - los requisitos mencionados en d) y c) tienen también aplicación a las dependencias ATS que hayan sido informadas de conformidad con el inciso c).

1.19.1.1.2 Cuando se haya establecido la posición de la aeronave, la dependencia de los servicios de tránsito Aéreo:

- a) notificará a la aeronave su posición y las medidas correctivas que haya de tomar; y
- b) suministrará a otras dependencias ATS y a las dependencias militares apropiadas, cuando sea necesario, la información pertinente relativa a la aeronave extraviada y el asesoramiento que se le haya proporcionado.

1.19.1.2 Tan pronto como una dependencia de los servicios de tránsito aéreo tenga conocimiento de la presencia de una aeronave no identificada en su zona, hará todo lo posible para establecer la identidad de la aeronave, siempre que ello sea necesario para suministrar servicios de Tránsito Aéreo o lo requieran las autoridades militares apropiadas, de conformidad con los procedimientos convenidos localmente. Con este objetivo, la dependencia de los servicios de tránsito aéreo adoptará, de entre las medidas siguientes, las que considere apropiadas al caso:

- a) tratará de establecer comunicación en ambos sentidos con la aeronave;
- b) preguntará a las demás dependencias de los servicios de tránsito aéreo de la región de información de vuelo acerca de dicho vuelo y pedirá su colaboración para establecer comunicación en ambos sentidos con la aeronave;
- c) preguntará a las dependencias de los servicios de tránsito aéreo de las regiones de información de vuelo adyacentes acerca de dicho vuelo y pedirá su colaboración para establecer comunicación en ambos sentidos con la aeronave;
- d) tratará de obtener información de otras aeronaves que se encuentren en la misma zona.

1.19.1.2.1 Tan pronto como se haya establecido la identidad de la aeronave, la dependencia de los servicios de tránsito aéreo lo notificará, si fuera necesario a la dependencia militar apropiada.

1.19.2 Interceptación de aeronaves civiles

1.19.2.1 Tan pronto como una dependencia de los servicios de Tránsito Aéreo tenga conocimiento de que una aeronave esta siendo interceptada en su zona de responsabilidad adoptará, de entre las medidas siguientes, las que considere apropiadas al caso:

- a) Tratará de establecer comunicación en ambos sentidos con la aeronave interceptada en cualquier frecuencia disponible, inclusive la frecuencia de emergencia de 121,5 MHz a no ser que se haya establecido comunicación;
- b) notificará al piloto que su aeronave esta siendo interceptada;
- c) establecerá contacto con la dependencia de control de interceptación que mantiene comunicaciones en ambos sentidos con la aeronave interceptora y proporcionará la información de que disponda con respecto a la aeronave;
- d) retransmitirá, cuando sea necesario, los mensajes entre la aeronave interceptora o la dependencia de control de interceptación y la aeronave interceptada;
- c) adoptará en estrecha coordinación con la

dependencia de control de interceptación todas las medidas necesarias para garantizar la seguridad de la aeronave interceptora;

- f) informará a las dependencias ATS de las regiones de información de vuelo adyacentes si considera que la aeronave extraviada proviene de dichas regiones de información de vuelo.

1.19.2.2 Tan pronto como una dependencias de los servicios de tránsito aéreo tenga conocimiento de que una aeronave esta siendo interceptada fuera de su zona de responsabilidad adoptará, de entre las medidas siguientes, las que considera apropiada al caso:

- a) informará a la dependencia ATS que está al servicio de la parte del espacio aéreo en la cual tiene lugar la interceptación, proporcionando los datos de que disponga para ayudar a identificar la aeronave y pedirá que intervenga de conformidad con 1.19.1;
- b) retransmitirá los mensajes entre la aeronave interceptada y la dependencia ATS correspondiente, la dependencia de control de interceptación o la aeronave interceptora.

1.20

La hora en los servicios de tránsito aéreo

1.20.1 Las dependencias de servicios de tránsito aéreo emplearán la hora universal coordinada (UTC) y la expresarán en horas y minutos del día de 24 horas que comienza a medianoche.

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

1.20.3 Los relojes de las dependencias de servicios de tránsito aéreo y otros dispositivos para registrar la hora, serán verificados, a fin de que den la hora exacta dentro de más o menos 30 segundos de la UTC en todo momento.

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

1.20.5 Las torres de control de aeródromo suministrarán la hora exacta al piloto, antes de que la aeronave inicie su rodaje para el despegue, a menos que se haya dispuesto lo necesario para que el piloto la obtenga de otra fuente.

te. Además, las dependencias de servicios de tránsito aéreo suministrarán la hora exacta a las aeronaves, a petición de éstas. Las señales horarias se referirán al medio minuto más próximo.

CAPITULO 2 - SERVICIO DE CONTROL DE TRANSITO AEREO

2.1 Aplicación

2.1.1 Se suministrará servicio de control de tránsito aéreo:

- 1) A todos los vuelos IFR en el espacio aéreo controlado;
- 2) A todos los vuelos VFR en espacio aéreo controlado (instrumentos/visual);
- 3) A todo el tránsito de aeródromo en los aeródromos controlados.

2.2 Provisión del servicio de control de tránsito aéreo

Las partes del servicio de control de tránsito aéreo descritas en 1.3.1 serán provistas por las diferentes dependencias en la forma siguiente:

- 1) Servicio de control de área:
 - a) Por un centro de control de área; o
 - b) Por la dependencia que suministra el servicio de control de aproximación en una zona de control o en un área de control de extensión limitada, destinada principalmente para el suministro del servicio de control de aproximación cuando no se ha establecido un centro de control de área.
- 2) Servicio de control de aproximación:
 - a) Por una torre de control de aeródromo o un centro de control de área cuando sea necesario o conveniente combinar bajo la responsabilidad de una sola dependencia las funciones del servicio de control de aproximación con las del servicio de control de aeródromo o con las del servicio de control de área;
 - b) Por una oficina de control de aproximación cuando sea necesario o conveniente establecer una dependencia separada.

- 3) Servicio de control de aeródromo: por medio de una torre de control de aeródromo.

2.3 Funcionamiento del servicio de control de tránsito aéreo

2.3.1 Con el fin de proporcionar el servicio de control de tránsito aéreo, la dependencia del control de tránsito aéreo deberá:

- 1) Disponer de la información sobre el movimiento proyectado de cada aeronave, y variaciones del mismo, y de datos sobre el progreso efectivo de cada una de ellas;
- 2) Determinar, basándose en la información recibida, las posiciones relativas, que guardan entre ellas, las aeronaves conocidas;
- 3) Expedir permisos e información para los fines de prevenir colisiones entre las aeronaves que estén bajo su control y acelerar y mantener ordenadamente el movimiento del tránsito aéreo;
- 4) Coordinar los permisos que sean necesarios, con las otras dependencias:
 - a) Siempre que, de no hacerlo, una aeronave pueda obstaculizar el tránsito dirigido por dichas otras dependencias;
 - b) Antes de transferir el control de una aeronave a dichas otras dependencias.

2.3.2 La información sobre el movimiento de las aeronaves, junto con el registro de permisos de control de tránsito aéreo otorgados a las mismas, se exhibirá de forma que permita un análisis fácil, a fin de mantener una marcha eficiente del tránsito aéreo, con la debida separación entre aeronaves.

2.3.3 Los permisos concedidos por las dependencias de control de tránsito aéreo proporcionarán separación:

- a) Entre vuelos IFR controlados;
- b) Entre vuelos IFR controlados y vuelos VFR controlados, incluyendo los vuelos VFR especiales;
- c) Entre vuelos VFR especiales;

excepto que para los casos indicados en a) y b), durante las horas diurnas y a petición del piloto, se podrá autorizar a los vuelos para subir

o descender a condición de que mantengan su propia separación y permanezcan en condiciones meteorológicas visuales.

2.3.4 La separación proporcionada por una dependencia del control de tránsito aéreo se obtendrá por lo menos en una de las formas siguientes:

- 1) Separación vertical, mediante la asignación de diferentes niveles, elegidos entre:
 - a) La tabla de niveles de crucero que figura en el Apéndice B;
 - b) Una tabla de niveles de crucero modificada de conformidad con el Apéndice B, para los vuelos por encima del nivel de vuelo 290, si bien la correlación entre niveles y derrota allí prescrita, no se aplicará cuando se indique otra cosa en las pertinentes publicaciones de información aeronáutica o en los permisos del control de tránsito aéreo;
- 2) Separación horizontal, obtenida proporcionando:
 - a) Separación longitudinal, manteniendo un intervalo entre las aeronaves que lleven la misma ruta, o rutas convergentes o recíprocas, expresada en términos de tiempo o distancia; o
 - b) Separación lateral, manteniendo las aeronaves en diferentes rutas o en diferentes áreas geográficas.

2.4 Mínimas de separación

2.4.1 La selección de las mínimas de separación que han de aplicarse en las distintas partes del espacio aéreo panameño se hará como sigue:

- 1) Las mínimas de separación aplicables, que se detallarán en los correspondientes manuales de operación de las distintas dependencias de los servicios de tránsito aéreo, se basarán en los criterios establecidos por la OACI para cada caso o circunstancia preva-
lente.
- 2) Cuando se utilicen tipos de ayuda o prevalezcan circunstancias que no estén previstas en las disposiciones vigentes de la OACI, se podrán aplicar, previa consulta con los ex-

plotadores, otras mínimas de separación respecto a rutas o partes de las mismas que estén dentro del espacio aéreo bajo la soberanía de Panamá.

- 3) Las modificaciones de las mínimas que afecten a rutas o partes de las mismas que estén dentro de espacio aéreo sobre alta mar o de soberanía indeterminada se efectuarán en base a acuerdos regionales de navegación aérea y en todo caso serán objeto de una carta de acuerdo con la autoridad que proporcione servicios de tránsito aéreo en las Regiones de Información de Vuelo adyacentes que puedan verse afectadas.

Nota.- Todas estas mínimas modificadas, si existieran, deberán figurar en los manuales de procedimientos de las dependencias involucradas y hacerse saber a los pilotos y explotadores mediante su publicación en la AIP - Panamá.

2.5 Responsabilidad del control

2.5.1 Todo vuelo controlado estará en todo momento bajo el control de una sola dependencia de control de tránsito aéreo.

2.5.2 Responsabilidad del control dentro de determinado bloque de espacio aéreo

2.5.2.1 La responsabilidad del control respecto a todas las aeronaves que operen dentro de un determinado bloque de espacio aéreo recaerá en una sola dependencia de control de tránsito aéreo. Sin embargo, el control de una aeronave o de grupos de aeronaves podrá delegarse a otras dependencias de control de tránsito aéreo, siempre que quede asegurada la coordinación entre todas las dependencias de control de tránsito aéreo interesadas.

2.6 Transferencia de la responsabilidad del control

2.6.1 Lugar o momento de la transferencia

La responsabilidad del control de la aeronave se transferirá de una dependencia de control de tránsito aéreo a otra, en la forma siguiente:

2.6.1.1 Entre dos dependencias que suministren servicio de control de área. La responsabilidad del control de una aeronave se transferirá de la dependencia que suministre el servicio de control de área, a la que suministre el servicio del control de área, en un área de control adyacente, en el momento en que el centro de control de área que ejerce el control de la aeronave calcule que la aeronave cruzará el

límite común a ambas áreas de control o en cualquier otro punto o momento que se haya convenido entre ambas dependencias.

2.6.1.2 Entre una dependencia que suministre servicio de control de área y otra que suministre servicio de control de aproximación. La responsabilidad del control de una aeronave se transferirá de la dependencia que suministre el servicio de control de área a la que suministre el servicio de control de aproximación, y viceversa, en determinado momento o en un punto o momento convenido entre ambas dependencias.

2.6.1.3 Entre la dependencia que suministra el servicio de control de aproximación y la que suministra el servicio de control de aeródromo.

2.6.1.3.1 Aeronaves que llegan. La responsabilidad del control de una aeronave que se aproxima para aterrizar se transferirá de la dependencia que proporcione servicio de control de aproximación a la que proporcione servicio de control de aeródromo, cuando la aeronave:

- 1) se encuentre en las proximidades del aeródromo, y:
 - a) se considere que podrá realizar la aproximación y el aterrizaje por referencia visual a tierra; o
 - b) haya alcanzado condiciones meteorológicas ininterrumpidas de vuelo visual; o bien
 - 2) haya aterrizado;
- lo que ocurra antes.

2.6.1.3.2 Aeronaves que salen. La responsabilidad del control de una aeronave que sale se transferirá de la dependencia que proporcione servicio de control de aeródromo a la que proporcione servicio de control de aproximación:

- 1) cuando en las proximidades del aeródromo prevalezcan condiciones meteorológicas de vuelo visual:
 - a) antes del momento en que la aeronave abandone las proximidades del aeródromo; o
 - b) antes de que la aeronave pase a operar en condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos;
- lo que ocurra antes.
- 2) cuando en el aeródromo prevalezcan condicio-

nes meteorológicas de vuelo por instrumentos:

- a) inmediatamente antes de que la aeronave entre en la pista que se utiliza para efectuar los despegues; o
- b) inmediatamente después de que la aeronave esté en vuelo, si los procedimientos locales consideran preferible tal medida.

Nota.- Independientemente de las disposiciones contenidas en 2.6.1 las distintas dependencias podrán establecer entre sí procedimientos adicionales o complementarios de transferencia, mediante la correspondiente carta de acuerdo, cuando de ello se deriven ventajas operacionales que lo justifiquen.

2.6.2 Coordinación de la transferencia

2.6.2.1 La responsabilidad del control de una aeronave no será transferida de una dependencia de control de tránsito aéreo a otra sin el consentimiento de la dependencia de control aceptante, el cual deberá obtenerse según lo indicado en 2.6.2.2, 2.6.2.2.1 y 2.6.2.3 .

2.6.2.2 La dependencia de control transferidora comunicará a la dependencia de control aceptante las partes apropiadas del plan de vuelo actualizado, así como toda información de control pertinente a la transferencia solicitada.

2.6.2.2.1 Cuando haya de realizarse la transferencia del control radar, la información de control pertinente a dicha transferencia incluirá información referente a la posición, la derrota y la velocidad de la aeronave observada por radar inmediatamente antes de la transferencia.

2.6.2.3 La dependencia de control aceptante deberá:

- a) Indicar que se halla en situación de aceptar el control de la aeronave en las condiciones expresadas por la dependencia de control transferidora, o indicar los cambios necesarios al respecto; la ausencia de esta indicación se entenderá como una aceptación de las condiciones expresadas por la dependencia transferidora.
- b) Especificar cualquier otra información o permiso referente a la parte siguiente del vuelo que la aeronave necesite en el momento de la transferencia.

2.6.2.4 A no ser que se haya acordado lo contrario entre las dos dependencias de control interesadas, la dependen

cia aceptante notificará a la dependencia transferidora el momento en que haya establecido la comunicación por radio en ambos sentidos con la aeronave de que se trate y asumido el control de la misma.

2.7 Permisos del control de tránsito aéreo

Los permisos del control de tránsito aéreo tendrán como única finalidad cumplir con los requisitos de suministrar servicio de control de tránsito aéreo.

2.7.1 Contenido de los permisos

2.7.1.1 El permiso del control de tránsito aéreo contendrá:

- a) La identificación de la aeronave que figura en el plan de vuelo;
- b) El límite del permiso;
- c) La ruta de vuelo;
- d) El nivel o niveles de vuelo para toda la ruta o parte de ella y cambios de nivel si corresponde;
- e) Las instrucciones o información necesaria sobre otros aspectos, como las maniobras de aproximación o de salida, las comunicaciones y la hora en que expira el permiso.

Nota.- La hora de expiración del permiso es aquella en que caduca automáticamente si no se ha iniciado el vuelo.

2.7.1.2 Se establecerán rutas normalizadas de salida y de llegada en aquellos aeródromos en que el volumen de tránsito lo requiera para facilitar:

- a) La circulación segura, ordenada y rápida del tráfico aéreo;
- b) La descripción de la ruta y el procedimiento para los permisos del control de tránsito aéreo.

2.7.2 Coordinación de los permisos

El permiso del control de tránsito aéreo deberá coordinarse entre las dependencias del control de tránsito aéreo, para que abarque toda la ruta de la aeronave, o determinada parte de la misma, de la manera siguiente:

2.7.2.1 Se expedirá permiso a la aeronave para toda

la ruta hasta el aeródromo del primer aterrizaje previsto:

- a) cuando haya sido posible, antes de la partida, coordinar el permiso con todas las dependencias bajo cuyo control pasará la aeronave; o bien,
- b) cuando haya cierta seguridad de que se obtendrá previamente la coordinación entre aquellas dependencias bajo cuyo control pasará subsiguientemente la aeronave.

Nota.- Cuando se expida un permiso que cubra la parte inicial del vuelo únicamente como medio para acelerar el tránsito de salida, el permiso sucesivo que se expida en ruta se ajustará a lo especificado anteriormente, aunque el aeródromo del primer aterrizaje previsto esté bajo la jurisdicción de un centro de control de área que no sea el que expide el permiso en ruta.

2.7.2.2 Cuando no se haya logrado o previsto la coordinación mencionada en 2.7.2.1, sólo se dará permiso a la aeronave para llegar hasta el punto en donde pueda asegurarse razonablemente la coordinación. Antes de llegar a dicho punto, o sobre tal punto, la aeronave recibirá un nuevo permiso, debiéndose dar entonces las instrucciones que sean necesarias.

2.7.2.3 Cuando una aeronave intente partir de un aeródromo situado dentro de un área de control para entrar en otra, dentro de un período de 30 minutos, o de otro período de tiempo especificado que convengan los centros de control de área pertinentes, se efectuará la coordinación con la dependencia de control subsiguiente antes de extender el permiso de partida.

2.7.2.4 Cuando una aeronave vaya a salir de un área de control para proseguir su vuelo fuera del espacio aéreo controlado, y luego vuelva a entrar en la misma o en otra área de control, podrá concederse un permiso desde el punto de salida hasta el aeródromo del primer aterrizaje previsto. Tales permisos o sus revisiones se aplicarán solamente a las partes del vuelo efectuadas dentro del espacio aéreo controlado.

2.7.3 Control de afluencia del tránsito aéreo

Quando la dependencia de control de tránsito aéreo estime que no es posible atender a más tránsito del que ya se ha aceptado, para un período de tiempo y lugar o área determinados, o que sólo puede atenderlo a un ritmo determinado, dicha dependencia notificará a las demás dependencias de control de tránsito aéreo interesadas, a las empresas explotadoras que se sepa o se crea que están interesa-

das y a los pilotos al mando de aeronaves destinadas a dicho lugar o área, que es probable que los vuelos adicionales estén sujetos a demora excesiva o, si procede, que se impondrán determinadas restricciones a todo tránsito adicional durante un determinado período, con el fin de evitar demoras excesivas a las aeronaves en vuelo.

2.8 Control de personas y vehículos en los aeródromos

2.8.1 El movimiento de personas o vehículos, comprendidas las aeronaves remolcadas, dentro del área de maniobras de un aeródromo será controlado por la torre de control del aeródromo, para evitarles peligros o para evitárselos a las aeronaves que aterrizan, están en rodaje o despegan.

2.8.2 En condiciones tales que se sigan procedimientos de mala visibilidad:

- a) Se limitará al mínimo esencial el número de personas y vehículos que operen en el área de maniobras de un aeródromo, y se prestará atención especial a la protección de la(s) zona(s) sensible(s) del ILS cuando se efectúen operaciones de precisión por instrumentos de Categorías II o III;
- b) A reserva de lo previsto en 2.8.3, la separación mínima entre vehículos y aeronaves en rodaje será la que la dependencia ATS establezca teniendo en consideración las ayudas disponibles.

Nota.- El período de aplicación de los procedimientos de mala visibilidad se determinará de acuerdo con las instrucciones locales.

2.8.3 Los vehículos de emergencia que vayan a prestar ayuda a una aeronave en peligro tendrán prioridad sobre todo otro tráfico de superficie.

2.8.4 A reserva de lo previsto en 2.8.3, los vehículos que se encuentren en el área de maniobras deberán observar las siguientes reglas:

- a) todos los vehículos, comprendidos los que remolquen aeronaves, cederán el paso a las aeronaves que estén aterrizando, despegando o en rodaje;
- b) los vehículos que remolquen aeronaves tendrán paso preferente;
- c) los vehículos se cederán mutuamente el paso

de conformidad con las instrucciones locales;

- d) no obstante lo dispuesto en a), b) y c), todos los vehículos, comprendidos los que remolquen aeronaves, observarán las instrucciones de la torre de control de aeródromo.

CAPITULO 3 - SERVICIO DE INFORMACION DE VUELO

3.1 Aplicación

3.1.1 El servicio de información de vuelo se suministrará a todas las aeronaves a las que probablemente pueda afectar la información y a las que:

- 1) se les suministra servicio de control de tránsito aéreo; o
- 2) de otro modo tienen conocimiento las dependencias pertinentes de los servicios de tránsito aéreo.

Nota.- El servicio de información de vuelo no exime al piloto al mando de una aeronave de ninguna de sus responsabilidades y es él el que tiene que tomar la decisión definitiva respecto a cualquier alteración que se sugiera del plan de vuelo.

3.1.2 Cuando las dependencias de los servicios de tránsito aéreo suministren tanto servicio de información de vuelo como servicio de control de tránsito aéreo, el suministro del servicio de control de tránsito aéreo tendrá preferencia respecto al suministro del servicio de información de vuelo, siempre que el suministro del servicio de control de tránsito aéreo así lo requiera.

Nota.- En determinadas circunstancias las aeronaves que realizan la aproximación final, el aterrizaje, el despegue o la subida, pueden necesitar que se les comunique inmediatamente información esencial que no sea de la incumbencia del servicio de control de tránsito aéreo.

3.2 Alcance del servicio de información de vuelo

3.2.1 El servicio de información de vuelo incluirá el suministro de la pertinente:

- a) información SIGMET;
- b) información sobre los cambios en las condiciones de servicio de las ayudas para la navegación;
- c) información sobre los cambios en el estado

de los aeródromos e instalaciones y servicios conexos, incluso información sobre el estado de las áreas de movimiento del aeródromo o cuando estén afectadas por una capa de agua de espesor considerable;

y cualquier otra información que sea probable que afecte a la seguridad.

3.2.2 Además de lo dispuesto en 3.2.1, el servicio de información de vuelo que se suministra a los vuelos IFR incluirá el suministro de información sobre:

- a) las condiciones meteorológicas notificadas o pronosticadas en los aeródromos de salida, de destino y de alternativa;
- b) los peligros de colisión que puedan existir para las aeronaves que operen fuera de las áreas de control y zonas de control;

Nota.- La información a que se refiere b), que comprende solamente las aeronaves conocidas cuya presencia pudiera constituir un peligro de colisión para la aeronave que recibe la información, se basa a veces en informes de exactitud e integridad dudosas, y las dependencias de los servicios del tránsito aéreo no pueden aceptar siempre la responsabilidad respecto a su expedición ni respecto a su exactitud.

3.2.3 Las dependencias del servicio de tránsito aéreo deberán transmitir, tan pronto como sea posible, aeronotificaciones especiales a otras aeronaves afectadas, a la oficina meteorológica asociada, y a otras dependencias del servicio de tránsito aéreo afectadas. Las transmisiones a las aeronaves deberán continuar por un período que se determinará por acuerdo entre la Autoridad Meteorológica y la de servicios de tránsito aéreo afectadas.

3.2.4 Además de lo dispuesto en 3.2.1, el servicio de información de vuelo suministrado a los vuelos VFR incluirá información sobre las condiciones meteorológicas a lo largo de la ruta de vuelo, que puedan hacer que no sea posible operar en condiciones de vuelo visual.

3.3 Radiodifusiones del servicio de información de vuelo para las operaciones

3.3.1 Aplicación

3.3.1.1 La información meteorológica y la información operacional referente a las ayudas para la navegación y a los aeródromos que se incluyan en el servicio de información de vuelo, se suministrarán, cuandoquiera estén disponibles, en una forma integrada desde el punto de vista operacional.

3.3.1.2 Cuando haya que transmitir a las aeronaves información de vuelo integrada desde el punto de vista operacional, se transmitirán con el contenido y en el orden que corresponda a las diversas etapas del vuelo.

3.3.2 Radiodifusiones del Servicio de Información de Vuelo para las operaciones (OFIS)

3.3.2.1 Las radiosifusiones del Servicio de Información de vuelo para las operaciones (OFIS) tanto en HF como en VHF, se establecerán en el espacio aéreo de responsabilidad de Panamá cuando así se determine en base a acuerdos regionales de navegación aérea.

3.3.2.2 Cuando se establezcan, dichas radiodifusiones se ajustarán en su forma, contenido, duración y demás requisitos, a las disposiciones contenidas en el Anexo II al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

3.3.3 Servicio automático de información del área terminal

3.3.3.1 Se efectuarán radiodifusiones del servicio automático de información terminal (ATIS) en los aeródromos donde sea necesario reducir el volumen de comunicaciones de los canales aeroterrestres VHF ATS. Dichas transmisiones comprenderán:

- a) una radiodifusión que sirva a las aeronaves que llegan; o
- b) una radiodifusión que sirva a las aeronaves que salgan; o
- c) una radiodifusión que sirva tanto a las aeronaves que llegan como a las que salen; o
- d) dos radiodifusiones que sirvan respectivamente

a las aeronaves que llegan y a las aeronaves que salen en los aeródromos en los cuales la duración de una radiodifusión que sirviera tanto a las aeronaves que llegan como a las que salen resulte excesiva.

3.3.3.2 En lo posible, se usará una frecuencia VHF por separado para las radiodifusiones ATIS. Si no se dispusiera de una frecuencia por separado, la transmisión puede hacerse por el o los canales radiotelefónicos de las ayudas para la navegación de terminal más apropiadas, de preferencia el VOR, a condición de que el alcance y la legibilidad sean adecuados y que la señal de identificación de la ayuda para la navegación se inserte en la radiodifusión sin enmascarar esta última.

3.3.3.3 Las radiodifusiones ATIS no se transmitirán en los canales radiotelefónicos del ILS.

3.3.3.4 En las radiodifusiones ATIS:

- a) la información radiodifundida se referirá a un solo aeródromo;
- b) la radiodifusión será continua y repetitiva;
- c) la información radiodifundida será actualizada inmediatamente después de haberse producido un cambio importante;
- d) la preparación y difusión del mensaje ATIS estarán a cargo de los servicios de tránsito aéreo;
- e) la información contenida en la radiodifusión en vigor se pondrá de inmediato en conocimiento de la o las dependencias ATS encargadas de suministrar a las aeronaves la información sobre la aproximación, aterrizaje y despegue, cuandoquiera que el mensaje no haya sido preparado por esta o estas dependencias;
- f) cada mensaje ATIS se identificará por medio de un designador en forma de una letra del alfabeto de deletreo de la OACI. Los designadores asignados a los mensajes ATIS consecutivos estarán en orden alfabético;
- g) las aeronaves acusarán recibo de la información radiodifundida al establecer la comunicación con la dependencia ATS que presta el servicio de control de aproximación o de control de aeródromo, como corresponda; y
- h) al responder al mensaje mencionado en g) o bien, en el caso de las aeronaves de llegada, al establecer contacto radio, la dependencia ATS apropiada comunicará a la aeronave el reglaje de altímetro en vigor.

3.3.3.5 Las radiodifusiones ATIS suministradas en los aeródromos destinadas a utilizarse en servicios aéreos internacionales deberán efectuarse en inglés.

3.3.3.6 Cuando se disponga de radiodifusiones ATIS en más de un idioma, deberá utilizarse un canal separado para cada idioma.

3.3.3.7 Cuando debido a la rápida alteración de las condiciones meteorológicas no sea aconsejable incluir un infor

me meteorológico en la radiodifusión ATIS, los mensajes ATIS mencionados en 3.3.3.1, indicarán que se facilitará la información meteorológica del caso cuando la aeronave se ponga en contacto inicial con la dependencia ATS pertinente.

3.3.3.8 No es necesario incluir en las transmisiones dirigidas a las aeronaves la información contenida en la radiodifusión ATIS actualizada, cuyo recibo haya sido confirmado por la aeronave respectiva, exceptuando el reglaje del altímetro, que se suministrará de acuerdo con 3.3.3.4 h).

3.3.3.9 Si una aeronave acusa recibo de una radiodifusión ATIS que ya no es de actualidad, toda información que deba actualizarse se transmitirá a la aeronave sin demora.

3.3.3.10 Se procurará que el mensaje ATIS radiodifundido no exceda de 30 segundos, velando por que la legibilidad del mensaje no se vea afectada por la velocidad de transmisión o por la señal de identificación de la ayuda para la navegación que se emplee para la transmisión del ATIS.

3.3.3.11 Los mensajes ATIS deberán ser lo más breves posible. La información adicional a la que se especifica en los párrafos 3.3.4 a 3.3.6, por ejemplo la información ya disponible en las publicaciones de información aeronáutica (AIP) y en los NOTAM, deberá incluirse únicamente cuando circunstancias excepcionales lo justifiquen.

3.3.4 Radiodifusiones ATIS destinadas a las aeronaves que llegan y salen

3.3.4.1 Los mensajes de radiodifusión ATIS que contengan información tanto para la llegada como para la salida constarán de los siguientes datos, en el orden indicado:

- 1) nombre del aeródromo;
- 2) designador;
- 3) hora de observación, cuando corresponda;
- 4) tipo de aproximación que se espera;
- 5) la o las pistas en uso; estado del sistema de detención que constituya un posible peligro;
- 6) condiciones importantes de la superficie de la pista y, cuando corresponda, coeficiente de frenado;
- 7) tiempo de espera, cuando corresponda;
- 8) nivel de transición, cuando sea aplicable;

- 9) otra información esencial para las operaciones;
- 10) dirección y velocidad del viento de superficie, con las variaciones importantes;
- 11) visibilidad y, cuando sea aplicable, alcance visual en la pista (RVR);
- 12) condiciones meteorológicas presentes;
- 13) nubes por debajo de la más elevada de las dos siguientes altitudes: 1 500m (5 000 pies) o la altitud mínima de sector más elevada; cumulonimbus; si el cielo está oscurecido, visibilidad vertical cuando esté disponible;
- 14) temperatura del aire;
- 15) temperatura del punto de rocío;
- 16) reglaje o reglajes del altímetro;
- 17) cualquier información disponible respecto a los fenómenos meteorológicos significativos en las zonas de aproximación, despegue o ascenso;
- 18) pronóstico para el aterrizaje de tipo tendencia, cuando se disponga de él; y
- 19) instrucciones ATIS específicas.

3.3.5 Radiodifusiones ATIS para las aeronaves que llegan

3.3.5.1 Los mensajes de radiodifusión ATIS que contengan únicamente información para la llegada constarán de los siguientes datos, en el orden indicado:

- 1) nombre del aeródromo;
- 2) designador;
- 3) hora de observación, cuando corresponda;
- 4) tipo de aproximación que se espera;
- 5) pista principal de aterrizaje; estado del sistema de detención que constituya un peligro;
- 6) condiciones importantes de la superficie de la pista y, cuando corresponda, coeficiente de frenado;

- 7) tiempo de espera, cuando corresponda;
- 8) nivel de transición, cuando sea aplicable;
- 9) otras informaciones esenciales para las operaciones;
- 10) dirección y velocidad del viento de superficie, con las variaciones significativas;
- 11) visibilidad y, cuando sea aplicable, alcance visual en la pista (RVR);
- 12) condiciones meteorológicas presentes;
- 13) nubes por debajo de la más elevada de las dos altitudes siguientes: 1 500m (5 000 pies) o la altitud mínima de sector más elevada; cumulonimbus; si el cielo está oscurecido, visibilidad vertical cuando esté disponible;
- 14) temperatura del aire;
- 15) temperatura del punto de rocío;
- 16) reglaje o reglajes del altímetro;
- 17) toda información disponible sobre los fenómenos meteorológicos significativos en la zona de aproximación;
- 18) pronóstico para el aterrizaje de tipo tendencia, cuando esté disponible; y
- 19) instrucciones ATIS específicas.

3.3.6 Radiodifusiones ATIS para las aeronaves de salida

3.3.6.1 Los mensajes de radiodifusión ATIS que contengan únicamente información para la salida constarán de los siguientes datos, en el orden indicado:

- 1) nombre del aeródromo;
- 2) designador;
- 3) hora de la observación, cuando corresponda;
- 4) pista o pistas que se utilizarán para el despegue; estado del sistema de detención que constituya un peligro;
- 5) condiciones importantes de la superficie de la pista que se usará para el despegue y, cuando corresponda, coeficiente de frenado;
- 6) otras informaciones esenciales para las operaciones;

- 7) dirección y velocidad del viento de superficie con sus variaciones significativas;
- 8) visibilidad y, cuando sea aplicable, alcance visual en la pista (RVR);
- 9) nubes por debajo de la más elevada de las dos altitudes siguientes: 1 500m (5 000 pies) o la altitud mínima de sector más elevada; cumulonimbus; si el cielo está oscurecido, la visibilidad vertical si está disponible;
- 10) temperatura del aire que sea representativa de la o las pistas;
- 11) reglaje o reglajes del altímetro;
- 12) toda la información disponible sobre los fenómenos meteorológicos significativos en las zonas de despegue y ascenso; y
- 13) instrucciones ATIS específicas.

3.4 Información Meteorológica que ha de proporcionarse a las dependencias ATS

3.4.1 Generalidades

3.4.1.1 A las dependencias de los servicios de tránsito aéreo se les facilitará información actualizada sobre las condiciones meteorológicas existentes y previstas, que sea necesaria para el desempeño de sus funciones respectivas. La información se facilitará de tal manera que exija un mínimo de interpretación por parte del personal de los servicios de tránsito aéreo y con una frecuencia que satisfaga las necesidades de las dependencias de los servicios de tránsito aéreo de que se trate.

3.4.2 Centro de información de vuelo y centro de control de área

3.4.2.1 Se proporcionará al centro de información de vuelo y al centro de control de área los informes y pronósticos meteorológicos actuales, dando especial importancia al acaecimiento o acaecimiento probable del empeoramiento de las condiciones meteorológicas tan pronto como pueda determinarse. Dichos informes y pronósticos se referirán a la región de información de vuelo o al área de control bajo la jurisdicción de dichas dependencias.

3.4.2.2 Se suministrarán al centro de información de vuelo y al centro de control de área, a intervalos adecuados, datos actuales de presión para el reglaje de altímetro, respecto a los lugares especificados por el centro de informa-

ción de vuelo o por el centro de control de área en cuestión.

3.4.3 Dependencias que suministran servicio de control de aproximación

3.4.3.1 Se proporcionará a las dependencias que suministran servicio de control de aproximación, informes y pronósticos meteorológicos actualizados correspondientes al espacio aéreo y a los aeródromos que les concierna. Los informes especiales y las enmiendas de los pronósticos se comunicarán a las dependencias que suministran servicio de control de aproximación, tan pronto como sean necesarios, de conformidad con los criterios establecidos, sin esperar al próximo informe o pronóstico ordinario. Cuando se utilicen anemómetros múltiples se señalarán claramente los indicadores con los que están conectados, con objeto de identificar la pista y la sección de ésta que corresponde a cada anemómetro.

3.4.3.2 Se suministrarán a las dependencias que suministran servicio de control de aproximación, datos actuales de presión para el reglaje de altímetros, respecto a los lugares especificados por la dependencia que suministre el servicio de control de aproximación.

3.4.3.3 Las dependencias que suministran servicios de control de aproximación para la aproximación final, el aterrizaje y el despegue, estarán equipadas con indicadores para conocer el viento en la superficie. El indicador o los indicadores estarán relacionados con los mismos puntos de observación y obtendrán sus lecturas de los mismos anemómetros a que están conectados los correspondientes indicadores instalados en la torre de control de aeródromo y en la estación meteorológica, cuando tal estación exista.

3.4.4 Torres de control de aeródromo

3.4.4.1 Se proporcionará a las torres de control de aeródromo informes y pronósticos meteorológicos actuales respecto al aeródromo que les concierna. Los informes especiales y las enmiendas de los pronósticos se comunicarán a las torres de control de aeródromo tan pronto como sean necesarios, de conformidad con los criterios establecidos, sin esperar al próximo informe o pronóstico ordinario.

3.4.4.2 Se suministrarán a las torres de control de aeródromo datos de presión actuales para el reglaje de altímetros, correspondientes al aeródromo en cuestión.

3.4.4.3 Las torres de control de aeródromo estarán equipadas con indicadores para conocer el viento en la superficie. El indicador o los indicadores estarán relacionados con los mismos puntos de observación y obtendrán sus lecturas de los mismos anemómetros a que estén conectados los co-

respondientes indicadores instalados en la estación meteorológica, cuando tal estación exista. Cuando se utilicen anemómetros múltiples se señalarán claramente los indicadores con los que están conectados, con objeto de identificar la pista y la sección de ésta que corresponde a cada anemómetro.

3.4.5 Estaciones de comunicaciones

3.4.5.1 Cuando sea necesario para fines de información de vuelo, se proporcionarán informes y pronósticos meteorológicos actuales a las estaciones de comunicaciones. Una copia de dicha información se enviará al centro de información de vuelo o al centro de control de área.

3.5 Información sobre las condiciones de aeródromo y el estado operacional de las correspondientes instalaciones

3.5.1 Se mantendrá al corriente a las torres de control de aeródromo y a las dependencias que suministran servicio de control de aproximación sobre las condiciones del área de maniobras, incluyendo la existencia de peligros transitorios y el estado operacional de cualesquiera instalaciones relacionadas con el aeródromo o aeródromos que les concierna.

3.6 Información sobre el estado operacional de las ayudas para la navegación

3.6.1 Se mantendrá a las dependencias ATS continuamente informadas sobre el estado operacional de las ayudas no visuales y de aquellas ayudas visuales esenciales para los procedimientos de movimiento en la superficie, despegue, salida, aproximación y aterrizaje dentro de su área de responsabilidad.

CAPITULO 4 - SERVICIO DE ALERTA

4.1 Aplicación

4.1.1 Se suministrará servicio de alerta:

- 1) a todas las aeronaves a las cuales se suministre servicio de control de tránsito aéreo;
- 2) en la medida de lo posible, a todas las demás aeronaves que hayan presentado un plan de vuelo o de las que, por otros medios, tengan conocimiento los servicios de tránsito aéreo; y
- 3) a todas las aeronaves que se sepa o se sospeche que están siendo objeto de interferencia

ilícita.

4.1.2 La dependencia que suministre el servicio de información de vuelo o el centro de control de área servirán de base central para reunir toda información relativa a la situación de emergencia de cualquier aeronave que se encuentre dentro de la correspondiente región de información de vuelo o área de control y para transmitir tal información al centro coordinador de salvamento.

4.1.3 En el caso de que una aeronave se enfrente con una situación de emergencia mientras se encuentre bajo el control de la torre de un aeródromo o de una oficina de control de aproximación, la que corresponda de estas dependencias notificará inmediatamente el hecho a la dependencia que suministre el servicio de información de vuelo o centro de control de área, el cual, a su vez, lo notificará al centro coordinador de salvamento. No obstante, si la naturaleza de la emergencia es tal que resulta superflua la notificación, ésta no se hará.

4.1.3.1 Siempre que la urgencia de la situación lo requiera, la torre de control del aeródromo o la oficina de control de aproximación responsable, procederá primero a alertar y a tomar las medidas necesarias para poner en movimiento todos los organismos locales apropiados de salvamento y emergencia, capaces de prestar la ayuda inmediata que se necesite.

4.2 Notificación al centro coordinador de salvamento

4.2.1 Con excepción de lo prescrito en 4.5.1 y sin perjuicio de cualesquiera otras circunstancias que aconsejen tal medida, las dependencias de los servicio de tránsito aéreo notificarán inmediatamente al centro coordinador de salvamento que consideran que una aeronave se encuentra en estado de emergencia de conformidad con lo siguiente:

1) Fase de incertidumbre:

- a) cuando no se haya recibido ninguna comunicación de la aeronave dentro de los 30 minutos siguientes a la hora en que debería haberse recibido de ella una comunicación o siguientes al momento en que por primera vez se trató, infructuosamente, de establecer comunicación con dicha aeronave, lo primero que suceda; o
- b) cuando la aeronave no llegue dentro de los 30 minutos siguientes a la hora prevista de llegada últimamente anunciada por ella, o a la calculada por las dependencias, la que de las dos resulte más tarde;

a menos que no existan dudas acerca de la seguridad de la aeronave y sus ocupantes.

2) Fase de alerta:

- a) cuando, transcurrida la fase de incertidumbre, en las subsiguientes tentativas para establecer comunicación con la aeronave, o en las averiguaciones hechas de otras fuentes pertinentes, no se consigan noticias de la aeronave; o
- b) cuando una aeronave haya sido autorizada para aterrizar y no lo haga dentro de los cinco minutos siguientes a la hora prevista de aterrizaje y no se haya podido restablecer la comunicación con la aeronave; o
- c) cuando se reciban informes que indiquen que las condiciones de funcionamiento de la aeronave no son normales, pero no hasta el extremo de que sea probable un aterrizaje forzoso;

a menos que haya indicios favorables en cuanto a la seguridad de la aeronave y de sus ocupantes; o

- d) cuando se sepa o se sospeche que una aeronave está siendo objeto de interferencia ilícita.

3) Fase de peligro:

- a) cuando, transcurrida la fase de alerta, las nuevas tentativas infructuosas para establecer comunicación con la aeronave y cuando más extensas comunicaciones de indagación, también infructuosas, hagan suponer que la aeronave se halla en peligro; o
- b) cuando se considere que se ha agotado el combustible que la aeronave lleva a bordo, o que es insuficiente para permitirle llegar a lugar seguro; o
- c) cuando se reciban informes que indiquen que las condiciones de funcionamiento de la aeronave son anormales hasta el extremo de que se crea probable un aterrizaje forzoso; o
- d) cuando se reciban informes o sea lógico pensar que la aeronave está a punto de hacer un aterrizaje forzoso o que lo ha efectuado ya;

a menos que casi se tenga la certidumbre de que la aeronave y sus ocupantes no se ven amenazados por ningún peligro grave ni inminente y de que no necesitan ayuda inmediata.

4.2.2 La notificación contendrá la información siguiente, conforme se disponga de ella, en el orden indicado:

- 1) INCERFA, ALERFA o DETRESFA, según corresponda a la fase de alarma;
- 2) servicio y persona que llama;
- 3) clase de emergencia;
- 4) información apropiada contenida en el plan de vuelo;
- 5) dependencia que estableció la última comunicación, hora y frecuencia utilizada;
- 6) último mensaje de posición y cómo se determinó ésta;
- 7) colores y marcas distintivas de la aeronave;
- 8) toda medida tomada por la dependencia que hace la notificación;
- 9) demás observaciones pertinentes.

4.2.2.1 La parte de la información especificada en 4.2.2, de que no se disponga en el momento de hacer la notificación a un centro coordinador de salvamento, debería recabarse por una dependencia de los servicios de tránsito aéreo antes de declararse la fase de peligro, si hay motivos suficientes para creer que se producirá dicha fase.

4.2.3 Ampliando la notificación estipulada en 4.2.1, se suministrarán sin tardanza, al centro coordinador de salvamento, los datos siguientes:

- a) toda información adicional respecto al cariz que vaya tomando el estado de alarma a través de las distintas fases sucesivas;
- b) información de que ha dejado de existir el estado de alarma.

Nota. - La cancelación de las medidas iniciadas por el centro coordinador de salvamento es responsabilidad de dicho centro.

4.3

Empleo de instalaciones de comunicación

4.3.1 Las dependencias de los servicios de tránsito aéreo emplearán todos los medios de comunicación disponibles para establecer y mantener comunicación con cualquier aeronave que se encuentre en estado de emergencia, y para solicitar noticias de la misma.

4.4 Localización de aeronaves en estado de emergencia

Cuando se considere que existe un estado de emergencia, se trazará sobre un mapa el vuelo de la aeronave afectada, a fin de determinar su probable posición futura y su radio de acción máximo desde su última posición conocida. También se trazarán los vuelos de otras aeronaves que se sepa que están operando en las cercanías de la aeronave en cuestión, a fin de determinar sus probables posiciones futuras y autonomías máximas respectivas.

4.5 Información para el explotador

4.5.1 Cuando el centro de control de área, o la dependencia que suministra el servicio de información de vuelo, decida que una aeronave está en la fase de incertidumbre o de alerta, se lo notificará al explotador, en cuanto sea posible, antes de comunicarlo al centro coordinador de salvamento.

Nota.- Si una aeronave está en la fase de peligro, se tiene que notificar inmediatamente al centro coordinador de salvamento, de acuerdo con 4.2.1 .

4.5.2 Toda la información que el centro de control de área o de información de vuelo haya notificado al centro coordinador de salvamento, se comunicará igualmente sin demora al explotador, siempre que esto sea posible.

4.6 Información destinada a las aeronaves que se encuentran en las proximidades de una aeronave en estado de emergencia

4.6.1 Cuando una dependencia de servicios de tránsito aéreo establezca que una aeronave se encuentra en estado de emergencia, informará a otras aeronaves que se sepa que están en la proximidad de la aeronave en cuestión, de la naturaleza de la emergencia tan pronto como sea posible (excepto según se dispone en 4.6.2).

4.6.2 Cuando una dependencia de los servicios de tránsito aéreo sepa o sospeche que una aeronave está siendo objeto de interferencia ilícita, no se hará ninguna referencia en las comunicaciones ATS aeroterrestres a la naturaleza de la emergencia, a menos que en las comunicaciones procedentes de la aeronave afectada se haya hecho referencia a la

misma con anterioridad y se tenga la certeza de que tal referencia no agravará la situación.

APENDICE A.- SEÑALES

(Nota.- Véase Capítulo 3, 3.4.)

1. SEÑALES DE SOCORRO Y DE URGENCIA

Nota 1.- Ninguna de las disposiciones de esta sección impedirá que toda aeronave en peligro use cualquier medio de que pueda disponer para atraer la atención, dar a conocer su posición y obtener auxilio.

Nota 2.- Los detalles completos sobre los procedimientos de transmisión, por telecomunicaciones, de señales de socorro y de urgencia aparecen en el Capítulo 5 del Volumen II del Anexo 10 al Convenio de Aviación Civil.

Nota 3.- Para detalles sobre las señales visuales de búsqueda y salvamento, consúltese el Anexo 12 al Convenio sobre Aviación Civil.

1.1 SEÑALES DE SOCORRO

1.1.1 Las señales que siguen, utilizadas conjuntamente o por separado, significan que existe una amenaza 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 proyecten luces rojas, lanzados uno a uno a cortos intervalos.
- 4) Una luz de bengala roja con paracaídas.

1.2 SEÑALES DE URGENCIA

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

- 1) Apagando y encendiendo sucesivamente los faros de aterrizaje; o
- 2) Apagando y encendiendo sucesivamente las lu-

ces de navegación, de forma tal que se distingan de las luces de navegación de destellos.

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

- 1) Una señal hecha por radiotelegrafía o por cualquier otro método de señales consistente en el grupo XXX;
- 2) Una señal transmitida por radiotelefonía consistente en la enunciación de las palabras PAN, PAN.

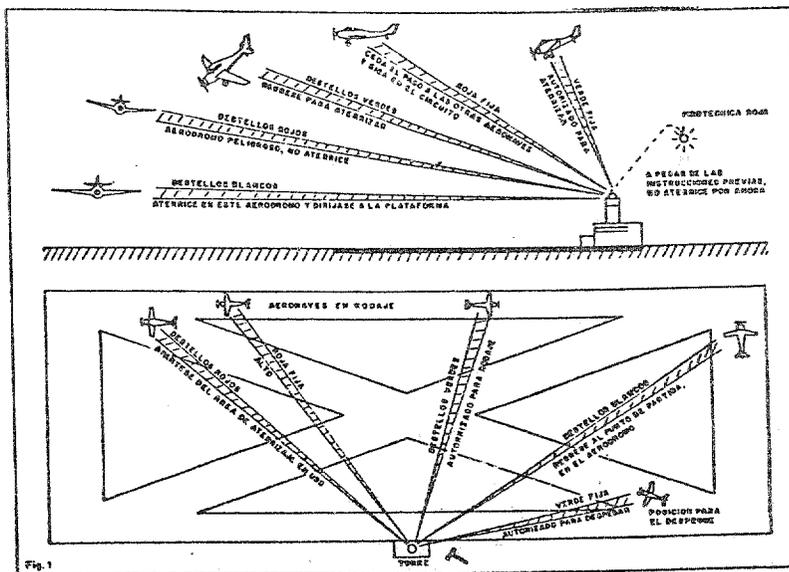
2. SEÑALES PARA EL TRANSITO DEL AERODROMO

2.1 Señales con luces corrientes y con luces pirotécnicas

2.1.1 Instrucciones

Luz	Desde el control de aeródromo:		
	A las aeronaves en vuelo	A las aeronaves en tierra	
Dirigida hacia la aeronave de que se trata (véase Figura 1)	Verde fija	Autorizado para aterrizar	Autorizado para despegar
	Roja fija	Ceda el paso a las otras aeronaves y siga en el circuito	Alto
	Serie de destellos verdes	Regrese para aterrizar*	Autorizado para rodaje
	Serie de destellos rojos	Aeródromo peligroso, no aterrice	Apártese del área de aterrizaje en uso
	Serie de destellos blancos	Aterrice en este aeródromo y diríjase a la plataforma*	Regrese al punto de partida en el aeródromo
Luz pirotécnica roja	A pesar de las instrucciones previas, no aterrice por ahora		

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



2.1.2 Acuse de recibo por parte de la aeronave

1) En vuelo:

a) durante las horas de luz diurna:

- balanceando las alas de la aeronave;

Nota.- Esta señal no debe esperarse que se haga en los tramos básico ni final de la aproximación.

b) durante las horas de oscuridad:

- emitiendo destellos dos veces con los faros de aterrizaje de la aeronave, o si no dispone de ellos, encendiendo y apagando, dos veces, las luces de navegación.

2) En tierra:

a) durante las horas de luz diurna:

- moviendo los alerones o el timón de dirección;

b) durante las horas de oscuridad:

- emitiendo destellos dos veces con los faros de aterrizaje de la aeronave, o si no dispone de ellos, encendiendo y apagando, dos veces, las luces de navegación.

2.2 Señales visuales en tierra

2.2.1 Prohibición de aterrizar

Un panel cuadrado, rojo y horizontal, con diagonales amarillas (Figura 2), cuando esté colocado en un área de señales, indica que están prohibidos los aterrizajes y que es posible que dure dicha prohibición.



Fig. 2

2.2.2 Necesidad de precauciones especiales durante la aproximación y el aterrizaje

Un panel cuadrado, rojo y horizontal, con una diagonal amarilla (Figura 3), cuando esté colocado en un área de señales, indica que, debido al mal estado del área de maniobras o por cualquier otra razón, deben tomarse precauciones especiales durante la aproximación para aterrizar, o durante el aterrizaje.



Fig. 3

2.2.3 Uso de pistas y de calles de rodaje

2.2.3.1 Una señal blanca y horizontal en forma de pesas (Figura 4), cuando esté colocada en un área de señales, indica que las aeronaves deben aterrizar, despegar y rodar únicamente en las pistas y en las calles de rodaje.

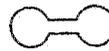


Fig. 4

2.2.3.2 La misma señal blanca y horizontal en forma de pesas descritas en 2.2.3.1 pero con una barra negra perpendicular al eje de las pesas a través de cada una de sus porciones circulares (Figura 5), cuando esté colocada en un área de señales, indica que las aeronaves deben aterrizar y despegar únicamente en las pistas, pero que las demás maniobras no necesitan limitarse a las pistas ni a las calles de rodaje.



Fig. 5

2.2.4 Pistas o calles de rodaje cerradas al tránsito

Cruces de un solo color que contraste, amarillo o blanco (Figura 6), colocadas horizontalmente en las pistas y calles de rodaje o partes de las mismas, indican que el área no es utilizable para el movimiento de aeronaves.



Fig. 6

2.2.5 Instrucciones para el aterrizaje y el despegue

2.2.5.1 Una "T" de aterrizaje, horizontal, de color blanco o anaranjado (Figura 7) indica la dirección que ha de seguir la aeronave para aterrizar y despegar, lo que hará en una dirección paralela al brazo largo de la "T" y hacia su travesaño.



Fig. 7 .

Nota.- Cuando se utiliza de noche, la "T" de aterrizaje deberá estar iluminada o bordeada de luces de color blanco.

2.2.5.2 Un grupo de dos cifras (Figura 8) colocado verticalmente en la torre de control de aeródromo, o cerca de ella, indica a las aeronaves que están en el área de maniobras la dirección de despegue expresada en decenas de grados, redondeando el número al entero más próximo al rumbo magnético de que se trata.



Fig. 8

2.2.6 Tránsito hacia la derecha

Una flecha hacia la derecha y de color llamativo en un área de señales, u horizontalmente en el extremo de una pista o en el de una franja en uso (Figura 9), indica que los virajes deben efectuarse hacia la derecha antes del aterrizaje y después del despegue.



Fig. 9

2.2.7 Oficina de Información de los servicios de tránsito aéreo

La Letra "C", en negro, colocada verticalmente sobre un fondo amarillo (Figura 10), indica el lugar en que se encuentra la Oficina de notificación de los servicios de tránsito aéreo.



Fig. 10

2.2.8 Planeadores en vuelo

Una doble cruz blanca, colocada horizontalmente (Figura 11), en el área de señales, indica que el aeródromo es utilizado por planeadores y que se están realizando vuelos de esta naturaleza.



Fig. 11

3. SEÑALES VISUALES EMPLEADAS PARA ADVERTIR A UNA AERONAVE NO AUTORIZADA QUE SE ENCUENTRA 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 desde el suelo 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 remediar la situación.

4. SEÑALES QUE SE HAN DE UTILIZAR EN CASO DE INTERCEPTACION

4.1 Señales iniciadas por la aeronave interceptora y la aeronave interceptada.

Serie	Señales de la aeronave INTERCEPTORA	Significada	Respuesta de la aeronave INTERCEPTADA	Significado
1	<p>DIA — Alabea desde una posición ligeramente por encima y por delante y, normalmente a la izquierda de la aeronave interceptada y después de recibir respuesta, efectuar un viraje lento, normalmente a la izquierda, hacia el rumbo deseado.</p> <p>NOCHE — Igual y, además, encender y apagar las luces de navegación a intervalos irregulares.</p> <p><i>Nota 1. — Las condiciones meteorológicas o de terreno pueden obligar a la aeronave interceptora a colocarse ligeramente por encima y por delante y a la derecha de la aeronave interceptada, y a efectuar el viraje subsiguiente hacia la derecha.</i></p> <p><i>Nota 2. — Si la aeronave interceptada no puede mantener la velocidad de la aeronave interceptora, se prevé que esta última efectúe una serie de circuitos de espera en hipódromo y alabea cada vez que pase a la aeronave interceptada.</i></p>	<p>Ha sido usted interceptado. Sigame.</p>	<p>AVIONES: DIA — Alabea y seguir a la aeronave interceptora.</p> <p>NOCHE — Igual y, además, encender y apagar las luces de navegación a intervalos irregulares.</p> <p>HELICOPTEROS: DIA o NOCHE — Balancea la aeronave, enciende y apaga las luces de navegación a intervalos irregulares y seguir a la aeronave interceptada.</p> <p><i>Nota. — En el Capítulo 3, 3.8, se prescriben las medidas complementarias que debe tomar la aeronave interceptora.</i></p>	<p>Comprendido, lo cumpliré.</p>
2	<p>DIA o NOCHE — Alejarse bruscamente de la aeronave interceptada, haciendo un viraje ascendente de 90° o más, sin cruzar la línea de vuelo de la aeronave interceptada.</p>	<p>Prosigue.</p>	<p>AVIONES: DIA o NOCHE — Alabea.</p> <p>HELICOPTEROS: DIA o NOCHE — Balancea la aeronave.</p>	<p>Comprendido, lo cumpliré.</p>
3	<p>DIA — Volar en circuito alrededor del aeródromo desplegar el tren de aterrizaje y sobre volar la pista en la dirección de aterrizaje o, si la aeronave interceptada es un helicóptero, sobrevolar la zona de aterrizaje de helicópteros.</p> <p>NOCHE — Igual y, además, llevar continuamente encendidos los faros de aterrizaje.</p>	<p>Aterrice en este aeródromo.</p>	<p>AVIONES: DIA — Desplegar el tren de aterrizaje, seguir a la aeronave interceptada y, si después de sobrevolar la pista se considera que se puede aterrizar sin peligro, proceder al aterrizaje.</p> <p>NOCHE — Igual y, además, llevar continuamente encendidos los faros de aterrizaje (si los posee).</p> <p>HELICOPTEROS: DIA o NOCHE — Seguir a la aeronave interceptada y proceder al aterrizaje, llevando continuamente los faros de aterrizaje (si los posee).</p>	<p>Comprendido, lo cumpliré.</p>

4.2 Señales iniciadas por la aeronave interceptada y respuesta de la aeronave interceptora.

Serie	Señales de la aeronave INTERCEPTADA	Significado	Respuesta de la aeronave INTERCEPTORA	Significado
4	<p>AVIONES: DIA — Replegar el tren de aterrizaje mientras se pasa sobre la pista de aterrizaje a una altura de más de 300 m (1 000 pies) pero sin exceder de 600 m (2 000 pies) sobre el nivel del aeródromo, y continuar volando en circuito alrededor del aeródromo.</p> <p>NOCHE — Encender y apagar los faros de aterrizaje pasando sobre la pista a una altura de más de 300 m (1 000 pies) pero sin exceder de 600 m (2 000 pies) sobre el nivel del aeródromo, y continuar volando en circuito alrededor del aeródromo. Si no está en condiciones de utilizar los faros de aterrizaje, hágase con cualesquier otras luces disponibles.</p>	El aeródromo que usted ha designado es inadecuado.	<p>DIA o NOCHE — Si se desea que la aeronave interceptada siga a la aeronave interceptora hasta un aeródromo de alternativa, la aeronave interceptora repliega el tren de aterrizaje y utiliza las señales de la Serie 1, prescritas para las aeronaves interceptoras.</p> <p>Si se decide dejar en libertad a la aeronave interceptada, la aeronave interceptora utilizará las señales de la Serie 2, prescritas para las aeronaves interceptoras.</p>	Comprendido Sigante.
5	<p>AVIONES: DIA o NOCHE — Encender y apagar repetidamente todas las luces disponibles a intervalos regulares, pero de manera que se distinga de las luces de destellos.</p>	Imposible cumplir.	DIA o NOCHE — Utilice las señales de la Serie 2, prescritas para las aeronaves interceptoras.	Comprendido.
6	<p>AVIONES: DIA o NOCHE — Encender y apagar todas las luces disponibles a intervalos irregulares.</p> <p>HELICOPTEROS: DIA o NOCHE — Encender y apagar todas las luces disponibles a intervalos irregulares.</p>	En peligro.	DIA o NOCHE — Utilice las señales de la Serie 2, prescritas para las aeronaves interceptoras.	Comprendido.

5. SEÑALES PARA MANIOBRAR EN TIERRA

5.1 Del señalero a la aeronave

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

a) para aeronaves de alas fijas, delante del extremo del ala izquierda y bien a la vista

del piloto; y

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

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

Nota 3.- Los motores de las aeronaves se numeran, para el señalero situado frente a la aeronave, de derecha a izquierda. (es decir, el motor NÚM. 1 es el motor externo de babor).

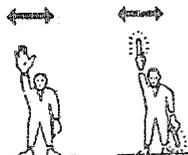
Nota 4.- Las señales que llevan un asterisco es tán previstas para utilizarlas cuando se trate de helicópteros en vuelo estacionario.

5.1.1 Antes de utilizar las señales siguientes, el señalero se asegurará de que el área a la cual ha de guiarse una aeronave está libre de objetos que ésta última, de no ser así, podría golpear al cumplir con 3.4.1 .

Nota.- La forma de muchas aeronaves es tal que no siempre puede vigilarse visualmente desde el puesto de pilotaje la trayectoria de los extremos de las alas, motores y otras extremidades, mientras la aeronave maniobra en tierra.

1.- Para continuar bajo la guía del encargado de señales

El encargado de señales dirige al piloto si las condiciones de tráfico del aeródromo lo requieren.



2.- A este espacio libre

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



3.- Siga hasta el siguiente encargado de señales

Brazo derecho o izquierdo hacia abajo, el otro brazo extendido transversalmente respecto al cuerpo indicando la dirección del siguiente encargado de señales.



4.- Avance de frente

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



5.- Viraje

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



b) Viraje a la derecha:

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



6.- Alto

Se cruzan repetidamente los brazos por encima de la cabeza. (La rapidez del movimiento guardará relación con la urgencia del caso, es decir, cuando más rápido sea, más brusca habrá de ser la parada).



7.- Frenos

a) Accionar frenos:
Levantar brazo y mano, con los dedos extendidos, horizontalmente delante del cuerpo, luego cerrar la mano.

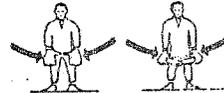


b) Soltar frenos:
Levantar el brazo, con el puño cerrado, horizontalmente delante del cuerpo, extender los dedos.



8.- Calzos

a) Calzos puestos:
Brazos hacia abajo, palmas hacia dentro, moviendo los brazos hacia dentro desde la posición extendida.



b) Calzos fuera:
Brazos hacia abajo, palmas hacia fuera, moviendo los brazos hacia fuera.



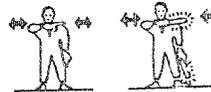
9.- Poner motores en marcha

La mano izquierda en alto con el número apropiado de dedos extendidos para indicar el número del motor que ha de ponerse en marcha, y con movimiento circular de la mano derecha al nivel de la cabeza.



10.- Parar motores

Brazo y mano horizontales, mano frente al cuello, palma hacia abajo. La mano se mueve hacia los lados mientras el brazo permanece doblado.



11.- Reducir velocidad

Brazos hacia abajo con palmas hacia el suelo se mueven hacia arriba y hacia abajo varias veces.



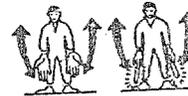
12.- Reducir el motor o motores del lado que se indica

Brazos hacia abajo con las palmas hacia el suelo, después se mueve de arriba abajo la mano derecha o la izquierda según deban reducirse el motor o motores de la izquierda o de la derecha, respectivamente.



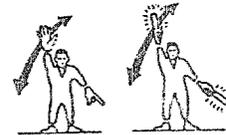
13.- Retroceda

Brazos a los lados, con las palmas hacia adelante, se mueven hacia adelante y hacia arriba repetidamente, hasta la altura de los hombros.

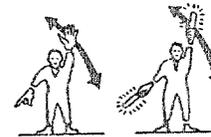


14.- Virajes durante la marcha atrás

a) Para virar cola a estribor: Con el brazo izquierdo dirigido hacia abajo, se lleva el derecho desde la posición vertical, por encima de la cabeza, hasta la horizontal delantera, repitiéndose el movimiento del brazo derecho.

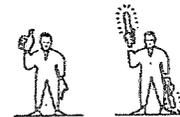


b) Para virar cola a babor: Con el brazo derecho hacia abajo, se lleva el izquierdo desde la posición vertical, por encima de la cabeza, hasta la horizontal delantera, repitiéndose el movimiento del brazo izquierdo.



15.- Todo listo

Brazo derecho levantado a la altura del codo con el pulgar dirigido hacia arriba.



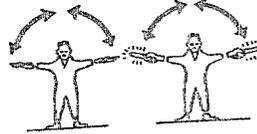
16.- Vuelo estacionario *

Brazos extendidos horizontalmente, palmas hacia abajo.



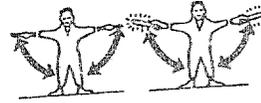
17.- Ascienda *

Brazos extendidos horizontalmente hacia los lados, moviéndose hacia arriba, palmas hacia arriba. La rapidez del movimiento indica la velocidad ascensional.



18.- Descienda *

Brazos extendidos horizontalmente hacia los lados, moviéndose hacia abajo, palmas hacia abajo. La rapidez del movimiento indica la velocidad vertical del descenso.



19.- Desplácese en sentido horizontal *

El brazo que corresponda, extendido horizontalmente, en la dirección del movimiento, y el otro brazo se mueve repetidamente delante del cuerpo, en la misma dirección.



20.- Aterrice *

Brazos cruzados y extendidos hacia abajo delante del cuerpo.



5.2 Del piloto de una aeronave al señalero

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

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

1.- Frenos

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

a) Frenos accionados: Levantar brazo y mano, con

los dedos extendidos, horizontalmente delante del rostro, luego cerrar la mano.

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

2.- Calzos

- a) Poner calzos: Brazos extendidos, palmas hacia fuera, moviendo las manos hacia adentro cruzándose por delante del rostro.

- b) Fuera calzos: Manos cruzadas delante del rostro, palmas hacia fuera, moviendo los brazos hacia fuera.

3.- Preparado para poner en marcha los motores

Levantar el número apropiado de dedos en una mano indicando el número del motor que ha de arrancar.

APENDICE B.- TABLA DE NIVELES DE CRUCERO
 Los niveles de crucero que han de observarse así lo
 exija este Reglamento, son los siguientes:

RUTA						MAGNETICA					
De 000° a 179°						De 180° a 359°					
Columna 1			Columna 2			Columna 3			Columna 4		
VUELOS IFR			VUELOS VFR			VUELOS IFR			VUELOS VFR		
ALTITUDES Y ALTURAS			ALTITUDES Y ALTURAS			ALTITUDES Y ALTURAS			ALTITUDES Y ALTURAS		
FL	METROS	PIES									
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	150	500
-	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	19300	-	-	-	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	-	-	-
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.	-	-	-

APENDICE C.- DISPOSICIONES QUE
REGULAN LA IDENTIFICACION DE RUTAS ATS

1. Designadores para rutas ATS

1.1 El objeto de un sistema de designadores de rutas ATS es, teniendo en cuenta los requisitos resultantes de la automatización, permitir a los pilotos así como al ATS:

- a) Hacer referencia concisa a cualquier ruta ATS sin la necesidad de recurrir al uso de coordenadas geográficas u otros medios para describirla;
- b) Relacionar una ruta ATS a la estructura vertical específica del espacio aéreo que corresponda;
- c) Indicar el medio concreto de navegación, por ejemplo de navegación de área, que se requiere cuando se vuela a lo largo de rutas así designadas; y
- d) Indicar que una ruta es utilizada principal o exclusivamente por ciertos tipos de aeronaves.

1.2 A fin de satisfacer este propósito, el sistema designador deberá:

- a) Permitir la identificación de cualquier ruta ATS de manera simple y única;
- b) Evitar redundancias;
- c) Ser utilizable por los sistemas de automatización terrestres y de a bordo;
- d) Permitir la brevedad máxima durante el uso operacional; y
- e) Proporcionar suficientes posibilidades de ampliación para satisfacer cualquier requisito futuro sin necesidad de cambios fundamentales.

1.3 Por lo tanto, las rutas ATS controladas, con asesoramiento y no controladas, con excepción de las rutas normalizadas de llegada y salida, deberán identificarse tal como se indica a continuación:

2. Composición del designador

2.1 El designador de ruta ATS deberá consistir en el designador básico suplementado, si es necesario, con:

- a) un prefijo, como se indica en 2.3; y
- b) una letra adicional, como se indica en 2.4 .

2.1.1 El número de caracteres necesario para componer el designador deberá ser de cinco como máximo, y no exceder en ningún caso de seis.

2.2 El designador básico deberá consistir en una letra del alfabeto seguida de un número, del 1 al 999.

2.2.1 La selección de las letras deberá hacerse entre las que a continuación se indican:

- a) A, B, G, R para rutas que formen parte de las redes regionales de rutas ATS y que no sean rutas de navegación de área;
- b) L, M, N, P para rutas de navegación de área que formen parte de las redes regionales de rutas ATS;
- c) H, J, V, W para rutas que no formen parte de las redes regionales de rutas ATS y que no sean rutas de navegación de área;
- d) Q, T, Y, Z para rutas de navegación de área, que no formen parte de las redes regionales de rutas ATS.

2.3 Cuando proceda, deberá añadirse una letra suplementaria, en forma de prefijo, al designador básico, de acuedo, con lo siguiente:

- a) K para indicar una ruta de nivel bajo establecida para ser utilizada principalmente por helicópteros;
- b) U para indicar que la ruta o parte de ella está establecida en el espacio aéreo superior;

- c) S para indicar una ruta establecida exclusivamente para ser utilizada por las aeronaves supersónicas durante la aceleración, deceleración y durante el vuelo supersónico.

2.4 Cuando se desee indicar el tipo de servicio que se presta a lo largo de rutas ATS que no formen parte de la red regional de rutas ATS, se efectuará del modo siguiente:

- a) añadiendo la letra D después del designador básico para indicar que en dicha ruta solamente se proporciona servicio de asesoramiento.
- b) añadiendo la letra F después del designador básico para indicar que en dicha ruta solamente se proporciona servicio de información de vuelo.

3. Asignación de designadores básicos

3.1 En la asignación de designadores básicos para rutas ATS que no formen parte de la red regional, se seguirán criterios conducentes a la mejor utilización y racionalización del espacio aéreo nacional.

3.2 Cuando se trate de rutas troncales o principales, que formen parte de la red regional, la asignación de designadores básicos se efectuará de acuerdo con los Planes de Navegación Aérea, procurando que toda la longitud de dicha ruta principal tenga el mismo designador básico, independientemente de las áreas de control terminal, de los Estados o regiones que atraviesen.

3.3 Cuando dos o más rutas principales tengan un tramo común, a ese tramo deberá asignarse cada uno de los designadores de las rutas de que se trate, excepto cuando ello entrañe dificultades para el suministro del servicio de tránsito aéreo, en cuyo caso, por común acuerdo entre los Estados interesados solo deberá asignarse un designador.

3.4 Un designador básico asignado a una ruta no deberá asignarse a ninguna otra ruta.

4. Uso de los designadores en las comunicaciones

- 4.1 En comunicaciones impresas, el designador deberá expresarse siempre con no menos de dos ni más de seis caracteres.
- 4.2 En las comunicaciones orales, la letra básica de un designador deberá pronunciarse de conformidad con el alfabeto de deletreo de la OACI.
- 4.3 Cuando se empleen los prefijos K, U o S, especificados en 2.3 anterior, en las comunicaciones orales deberán pronunciarse de la manera siguiente:
- K - KOPTER
 - U - UPPER
 - S - SUPERSONIC
- 4.4 Cuando se empleen las letras D o F, tal como se especifica en 2.4, en las comunicaciones orales deberán transmitirse de acuerdo con el alfabeto de deletreo de la OACI.

APENDICE D.- DISPOSICIONES QUE REGULAN LA IDENTIFICACION DE RUTAS NORMALIZADAS DE SALIDA Y DE LLEGADA

1. Designadores de rutas normalizadas de salida y de llegada

1.1

El sistema de designadores deberá:

- a) permitir la identificación de cada ruta de un modo simple e inequívoco;
- b) hacer una clara distinción entre:
 - rutas de salida y rutas de llegada;
 - rutas de salida o llegada y otras rutas ATS;
 - rutas que requieren que la navegación se haga con referencia a radioayudas terrestres o a ayudas autónomas de a bordo, y rutas que requieren que la navegación se haga con referencia visual a la tierra;
- c) ser compatible con el tratamiento de datos ATS y de a bordo y con los requisitos en materia de presentación visual;
- d) ser breve al máximo en su aplicación operacional;
- e) evitar la redundancia;

f) proporcionar suficientes posibilidades de ampliación en previsión de futuros requisitos sin necesidad de cambios fundamentales.

1.2 Cada ruta deberá identificarse mediante un designador en lenguaje claro y el designador en clave correspondiente.

1.3 En las comunicaciones orales, deberá reconocerse fácilmente que los designadores se refieren a rutas normalizadas de salida o de llegada, y éstos no deberán crear ninguna dificultad de pronunciación para los pilotos ni para el personal ATS.

2. Composición de los designadores

2.1 Designador en lenguaje claro

2.1.1 El designador en lenguaje claro de una ruta normalizada de salida o de llegada deberá constar de:

- a) un indicador básico; seguido de
- b) un indicador de validez; seguido de
- c) un indicador de ruta, de ser necesario; seguido de
- d) la palabra "salida" o "llegada"; seguida de
- e) la palabra "visual", si se ha determinado que la ruta sea utilizada por aeronaves que operen de conformidad con las reglas de vuelo visual (VFR).

2.1.2 El indicador básico deberá ser el nombre o el nombre en clave del punto importante en el que termina la ruta normalizada de salida o en el que empieza la ruta normalizada de llegada.

2.1.3 El indicador de validez deberá ser un número de 1 a 9.

2.1.4 El indicador de ruta deberá ser una letra del alfabeto. No deberá utilizarse ni la letra "I" ni la letra "O".

2.2 Designador en clave

2.2.1 El designador en clave de una ruta normalizada de salida o de llegada, de vuelo por instrumentos o visual, deberá constar:

- a) del designador en clave o el nombre en clave del punto importante descrito en 2.1.1 a), seguido
- b) del indicador de validez mencionado en 2.1.1 b), seguido
- c) del indicador de ruta indicado en 2.1.1 c), de ser necesario.

3. Asignación de designadores

3.1 Se deberá asignar un designador separado para cada ruta.

3.2 Para distinguir entre dos o más rutas que se refieren al mismo punto importante (a las que, por lo tanto,

se les ha asignado el mismo indicador básico), deberá asignarse un indicador separado, como se describe en 2.1.4, a cada ruta.

4. Asignación de indicadores de validez

4.1 Deberá asignarse un indicador de validez para cada ruta a fin de identificar la ruta actualmente vigente.

4.2 El primer indicador de validez que se asigne deberá ser el número "1".

4.3 Cuando se modifique una ruta deberá asignarse un nuevo indicador de validez, consistente en el siguiente número superior. El número "9" deberá estar seguido del número "1".

5. Utilización de designadores en las comunicaciones.

5.1 En las comunicaciones orales, deberá utilizarse únicamente el designador en lenguaje claro.

Nota.- A los efectos de la identificación de rutas, las palabras "salida", "llegada", "visual" descritas en 2.1.1 d) y 2.1.1 e) se consideran un elemento integrante del designador en lenguaje claro.

5.2 En las comunicaciones impresas o en clave, deberá utilizarse únicamente el designador en clave.

6. Presentación visual de las rutas y procedimientos al tránsito aéreo

6.1 Deberá disponerse de una descripción detallada de cada ruta normalizada de salida y/o llegada en vigencia actualmente, incluidos el designador en lenguaje claro y el designador en clave, en los puestos de trabajo en los que se asignan las rutas a las aeronaves como parte de la autorización ATC, o que tengan alguna otra relación con el suministro de servicios de control de tránsito aéreo.

6.2 Deberá hacerse una presentación gráfica de las rutas.

APENDICE E.- DISPOSICIONES QUE REGULAN EL ESTABLECIMIENTO E IDENTIFICACION DE LOS PUNTOS IMPORTANTES

1.- Establecimiento de puntos importantes

1.1 Los puntos importantes deberán establecerse con referencia a radioayudas terrestre para la navegación, preferiblemente VHF.

1.2 En los casos en que no existan tales radioayudas terrestres para la navegación, deberán establecerse puntos importantes en emplazamientos que puedan determinarse mediante ayudas autónomas de navegación de a bordo, o, cuando se vaya a efectuar la navegación por referencia visual al terreno, mediante observación visual. Ciertos puntos podrán designarse como "puntos de transferencia de control", por acuerdo mutuo entre dependencias de control de tránsito aéreo adyacentes.

2. Designadores de puntos importantes marcados por el emplazamiento de una radioayuda para la navegación.

2.1 Lenguaje claro (nombres) para los puntos importantes marcados por el emplazamiento de una radioayuda para la navegación.

2.1.1 Los puntos importantes deberán nombrarse por referencia a lugares geográficos identificables y preferiblemente prominentes.

2.1.2. Al seleccionar un nombre para el punto importante, deberá tenerse cuidado en asegurar que concurren las siguientes condiciones:

- a) el nombre no deberá crear dificultades de pronunciación para los pilotos ni para el personal ATS, cuando hablen en los idiomas utilizados en las comunicaciones ATS. Cuando el nombre de un lugar geográfico de motivo a dificultades de pronunciación en el idioma nacional escogido para designar un punto importante, deberá seleccionarse una versión abreviada o una contracción de dicho nombre, que conserve lo más posible de su significado geográfico.
- b) el nombre deberá ser fácilmente inteligible en las comunicaciones orales y no deberá dar lugar a equívocos con los de otros puntos importantes de la misma área general. Además, el nombre no deberá crear confusión con respecto a otras comunicaciones intercambiadas entre los servicios de tránsito aéreo y los pilotos;
- c) el nombre deberá constar por lo menos de dos sílabas y preferiblemente no más de tres;
- d) el nombre seleccionado deberá designar tanto el punto importante como la radioayuda para la navegación que lo marque.

2.1 Composición de designadores en clave para los puntos importantes marcados por el emplazamiento de una radioayuda para la navegación.

2.2.1 El designador en clave deberá ser el mismo que la identificación de radio de la radioayuda para la navegación. De ser posible, deberá estar compuesto de tal forma que facilite la asociación mental con el nombre del punto en lenguaje claro.

2.2.2 Los designadores en clave no deberían duplicarse dentro de una distancia de 1 100 Km (600 millas marinas) del emplazamiento de la radioayuda para la navegación de que se trate, salvo que cuando dos radioayudas para la navegación, que operen en distintas bandas del espectro de frecuencias, estén situadas en el mismo lugar, sus identificaciones de radio serán normalmente las mismas.

2.3 Las necesidades en cuanto a designadores en clave, deberán notificarse a las Oficinas Regionales de la OACI, para su coordinación.

3. Designadores de puntos importantes que no estén marcados por el emplazamiento de una radioayuda para la navegación.

3.1 En el caso en que se necesite un punto importante en un lugar no señalado por el emplazamiento de una radioayuda para la navegación, el punto importante deberá designarse mediante un "nombre-clave" único de cinco letras y fácil de pronunciar. Este nombre-clave sirve entonces de nombre y de designador en clave del punto importante.

3.2 Este designador de nombre-clave deberá elegirse de modo que se evite toda dificultad de pronunciación por parte de los pilotos o del personal ATIS, cuando hablen en el idioma usado en las comunicaciones ATIS.

3.3. El designador de nombre-clave deberá reconocerse fácilmente en las comunicaciones orales y no confundirse con los designadores de otros puntos importantes de la misma área general.

3.4 El designador de nombre-clave asignado a un punto importante no deberá asignarse a ningún otro punto importante. Si no puede satisfacerse este requisito, el designador de nombre-clave no deberá repetirse dentro de una distancia de 11 000 Km (6 000 millas marinas) del punto importante donde se utilizó por primera vez.

3.5 La coordinación de las necesidades en materia de designadores en nombre-clave, corre a cargo de las Oficinas Regionales de la OACI.

3.6 En las áreas donde no se haya establecido un sistema de rutas fijas, o donde las rutas seguidas por las aeronaves varíen según consideraciones de carácter operativo, los puntos importantes deberán referirse mediante coordenadas geográficas expresadas en grados, y, si es necesario, en minutos y décimas de minutos de latitud y longitud; si bien, los puntos importantes permanentemente establecidos para servir de

puntos de entrada y salida en dichas áreas, deberán designarse de conformidad con 2 ó 3.

4. Uso de designadores en las comunicaciones

4.1. Normalmente, el nombre seleccionado de acuerdo con 2 ó 3 debería utilizarse para referirse al punto importante en las comunicaciones orales. Si no se utiliza el nombre en lenguaje claro de un punto importante marcado por el emplazamiento de una radioayuda para la navegación, seleccionado de conformidad con 2.1, deberá sustituirse por el designador en clave que, en las comunicaciones orales, deberá pronunciarse de conformidad con el alfabeto de deletreo de la OACI.

4.2. En las comunicaciones impresas y en clave, para referirse a un punto importante, sólo deberá usarse el designador en clave o en nombre-clave seleccionado.

5. Puntos importantes utilizados para hacer las notificaciones.

5.1. A fin de permitir que el ATS obtenga información relativa a la marcha de las aeronaves en vuelo, los puntos de importancia seleccionados podrán designarse como puntos de notificación.

5.2. Al determinar dichos puntos, deberán considerarse los factores siguientes.

- a) el tipo de servicios de tránsito aéreo facilitado;
- b) el volumen de tránsito que se encuentra normalmente;
- c) la precisión con que las aeronaves pueden ajustarse al plan de vuelo actualizado;
- d) la velocidad de las aeronaves;
- e) las mínimas de separación aplicadas;
- f) la complejidad de la estructura del espacio aéreo;
- g) el método de control empleado;
- h) el comienzo o final de las fases significativas de vuelo (ascenso, descenso, cambio de dirección, etc.);
- i) los procedimientos de transferencia de control;
- j) los aspectos relativos a la seguridad y a la

búsqueda y salvamento;

- k) el volumen de trabajo en el puesto de piloto je y el de las comunicaciones aeroterrestres.

5.3 Los puntos de notificación deberán establecerse ya sea con carácter "obligatorio" o "facultativo".

5.4 En el establecimiento de los puntos de notificación obligatoria, deberán aplicarse los siguientes principios:

- a) los puntos de notificación obligatoria deberán limitarse al mínimo necesario para el suministro regular de información a las dependencias de los servicios de tránsito aéreo acerca de la marcha de las aeronaves en vuelo, teniendo presente la necesidad de mantener reducido al mínimo el volumen de trabajo en el puesto de pilotaje y del controlador, así como la carga de las comunicaciones aeroterrestres;
- b) la existencia de una radioayuda para la navegación en un lugar dado, no le conferirá necesariamente la calidad de notificación obligatoria;
- c) los puntos de notificación obligatoria no deberán establecerse necesariamente en los límites de una región de información de vuelo ni en los de un área de control.

5.5 Los puntos de notificación "facultativa" podrán establecerse de acuerdo con las necesidades de los servicios de tránsito aéreo en cuanto a informes de posición adicionales, cuando las condiciones de tránsito así lo exijan.

5.6 Deberá revisarse regularmente la designación de los puntos de notificación obligatoria y facultativa, con miras a conservar reducidos al mínimo los requisitos de notificación de posición ordinarios, para asegurar servicios de tránsito aéreo eficientes.

5.7 La notificación ordinaria sobre los puntos de notificación obligatoria no deberá consistir sistemáticamente en una obligación para todos los vuelos en todas las circunstancias. Al aplicar este principio, deberá prestarse atención especial a lo siguiente:

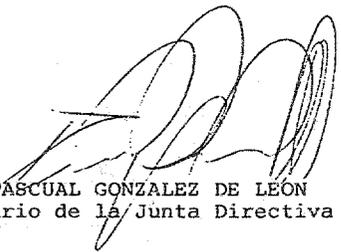
- a) no se deberá exigir a las aeronaves de gran velocidad y que operan a alto nivel que efectúen notificaciones de posición ordinarias sobre todos los puntos de notificación establecidos con carácter obligatorio para las aeronaves de poca velocidad y de bajo nivel de vuelo;

- b) no se deberá exigir a las aeronaves que crucen en tránsito un área de control terminal, que efectúen notificaciones ordinarias de posición con la misma frecuencia que las aeronaves que llegan o salen.

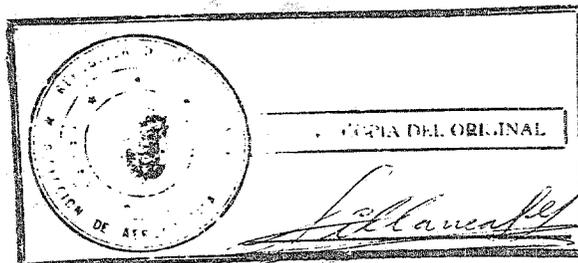
5.8 En las zonas en que no puedan aplicarse los principios citados, relativos al establecimiento de puntos de notificación, se podrá establecer un sistema de notificación por referencia a meridianos de longitud o paralelos de latitud, expresados en números enteros de grados.

FUNDAMENTO LEGAL: Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944).
Anexos 2 "Reglamento del Aire" y 11 "Servicios de Tránsito Aéreo".

PUBLIQUESE Y CUMPLASE


MAYOR PÁSCUAL GONZALEZ DE LEÓN
Secretario de la Junta Directiva


DON RODOLFO CHIARI DE LEON
Presidente de la Junta Directiva



AVISOS Y EDICTOS

EDICTOS PENALES:

EDICTO EMPLAZATORIO
Nº 49

El suscrito, Juez Noveno del Circuito de lo Penal del Primer Circuito Judicial de Panamá, CITA y EMPLAZA A: EDWIN ERNESTO SALUCEDO POLO, sindicado por el delito de EXPEDICION DE CHEQUE SIN SUFICIENTE PROV. DE FONDOS con el fin de notificarle la resolución cuya parte pertinente es del siguiente tenor: "JUZGADO NOVENO DEL CIRCUITO DE LO PENAL, Panamá, siete (7) de agosto de mil novecientos ochenta y seis (1986).

VISTOS:
Por tanto el suscrito JUEZ NOVENO DEL CIRCUITO DE PANAMA, RAMO PENAL, administrando justicia en nombre de la República y por autoridad de la Ley, ABRE CAUSA CRIMINAL, contra EDWIN ERNESTO SALUCEDO POLO, varón, panameño, con cédula de identidad personal Nº 9-78-294, nacido en Chepo el día 17 de enero de 1934, residente en Bello Horizonte, calle 1ª Nº 43, teléfono Nº 2564-41 por infractor de las disposiciones contenidas en el Capítulo IV, Título VIII del Libro Segundo del Código Penal. Provean las partes los medios necesarios para el ejercicio de su defensa.

Cuentan las partes con el término de tres (3) días hábiles para aducir las pruebas de que intenten valerse en el juicio. SE ORDENA la inmediata detención del encausado.

Notifíquese.
El Juez, (fdo.) José De la Cruz Bernal, Ricardo E. Lezcano Secretario".

Se advierte a todos los habitantes de la República la obligación de manifestar el paradero del o los imputados, si lo conocen, so pena de ser sancionados conforme al Código Penal. Asimismo, se exhorta a las autoridades en general, que presten la colaboración necesaria para la captura del imputado.

Se advierte al emplazado que cuenta con el término de quince (15) días hábiles contados desde la última publicación del presente edicto en un diario de circulación nacional, para comparecer a estar en derecho, si no lo hace perderá el derecho a ser excarcelado bajo fianza, en el caso de que fuera aprehendido.

Por tanto, se Fija el presente Edicto en lugar visible de la Secretaría del Tribunal por el término de diez (10) días hábiles, contados a partir de la última publicación en un diario de circulación nacional hoy VEINTIOCHO -28- DE OCTUBRE DE MIL NOVECIENTOS OCHENTA Y SIETE (1987).

Licdo. ROGELIO A. SALTARIN
(fdo.) Juez Noveno del Circuito de lo Penal del Primer Circuito Judicial de Panamá.
RICARDO E. LEZCANO
(fdo.) Secretario.

CERTIFICO QUE TODO LO ANTERIOR ES FIEL COPIA DE SU ORIGINAL.
Panamá, 30 de octubre de 1987.

"JUZGADO NOVENO DEL PRIMER CIRCUITO JUDICIAL, RAMO PENAL, Panamá, veintiuno (21) de mayo de mil novecientos ochenta y siete (1987).

SENTENCIA Nº. 21

VISTOS:
En mérito de lo expuesto, el suscrito, JUEZ NOVENO DEL PRIMER CIRCUITO JUDICIAL, RAMO PENAL, administrando justicia en nombre de la República y por autoridad de la Ley, DECLARA RESPONSABLE A JUAN JOSE HERNANDEZ NUÑEZ, varón, panameño, trigueño, soltero, vendedor de verduras, con 18 años de edad, nació en Santiago el 16 de abril de 1968, hijo de los señores Luis Antonio Hernández y Gilma Rosa Hernández Nuñez, con residencia en San Isidro, calle Primera, casa s/n y lo CONDENNA a la pena de DIEZ (10) meses de prisión en el centro penitenciario que designe el Organo Ejecutivo para estos efectos y a la accesoria de interdicción para ejercer funciones públicas por el término de doce meses.

Se tomará en cuenta el tiempo que tiene el sindicado de estar detenido preventivamente por esta causa, razón por la cual

se ordena su inmediata libertad.

Póngase en conocimiento al Organo Ejecutivo la medida jurídica adoptada en la presente resolución.

FUNDAMENTO LEGAL: Artículos 769, 770, 832, 894, 2144, 2247, 2412, 2415, 2417 y 2419 del Código Judicial y, artículos 23, 30, 38, 46, 47, 52, 56, 57, 58, 184 numeral 3º, y 202 del Código Penal.

Cópiese, notifíquese y archívese.
(Fdo) Licdo. Rogelio A. Saltarín, Juez Noveno del Primer Circuito Judicial, Ramo Penal. (Fdo) Ricardo E. Lezcano, Secretario.

Se advierte a todos los habitantes de la República la obligación de manifestar el paradero del o los imputados, si lo conocen, so pena de ser sancionados conforme al Código Penal. Asimismo, se exhorta a las autoridades en general, que presten la colaboración necesaria para la captura del imputado.

Se advierte al emplazado que cuenta con el término de quince (15) días hábiles, contados desde la última publicación del presente edicto en un diario de circulación nacional, para comparecer a estar en derecho, si no lo hace perderá el derecho a ser excarcelado bajo fianza, en el caso de que fuera aprehendido.

Por tanto, se Fija el presente Edicto en lugar visible de la Secretaría del Tribunal por el término de diez (10) días hábiles, contados a partir de la última publicación en un diario de circulación nacional, hoy veintiocho (28) de octubre de mil novecientos ochenta y siete (1987).

Rogelio A. Saltarín
Fdo.

Juez Noveno del Circuito de lo Penal del Primer Circuito Judicial de Panamá.

Ricardo E. Lezcano
Secretario
Fdo

CERTIFICO QUE TODO LO ANTERIOR ES FIEL COPIA DE SU ORIGINAL.
Panamá, 30 de octubre de 1987
Ricardo E. Lezcano
Secretario

EDICTO EMPLAZATORIO Nº 51

El suscrito, Juez Noveno de Circuito de lo Penal del Primer Circuito de lo Penal del Primer Circuito Judicial de Panamá, CITA Y EMPLAZA A: ROLANDO ARANGO GARCIA EXPEDICION DE CHEQUES SIN SUFICIENTES FONDOS sindicado (s) por el delito de, con el fin de notificarle la resolución cuya parte pertinente es del siguiente tenor:

"JUZGADO NOVENO DE CIRCUITO DE PANAMA RAMO PENAL, Panamá, veintisiete (27) de enero de mil novecientos ochenta y seis. (1986).

AUTO Nº 22

VISTOS:

En mérito de lo expuesto, el suscrito JUEZ NOVENO DE CIRCUITO DE PANAMA, RAMO PENAL, Administrando Justicia en nombre de la República y por la autoridad de la Ley, ABRE CAUSA CRIMINAL contra ROLANDO ARANGO GARCIA, varón, panameño, casado, mayor de edad, con cédula de identidad personal Nº 8-212-646, nacido el día 5 de agosto de 1957, en la ciudad de Panamá, cort residencia en Avenida Ricardo J. Alfaro, Tumba Muerto, Casa Nº 4, teléfono Nº 61-2121, 60-0025 (oficina), por infractor de las disposiciones contenidas en el Capítulo IV, Título VIII del Libro Segundo del Código Penal.

Provean las partes los medios necesarios para el ejercicio de su defensa.

Cuentan las partes con el término común de tres (3) días hábiles para aducir las pruebas de que intenten valerse en el juicio.

(Fdo.) Licdo. José de la C. Bernal, Juez Noveno del Circuito, Ramo Penal.

(Fdo.) Ricardo Lezcano, Secretario.
Se advierte a todos los habitantes de la República la obligación de manifestar el paradero del o los imputados, si lo concieren, so pena de ser sancionados conforme al Código Penal. Asimismo, se exhorta a las autoridades en general, que presten la colaboración necesaria para la captura del imputado.

Se advierte al emplazado que cuenta con el término de quince (15) días hábiles, contados desde la última publicación del presente edicto en un diario de circulación nacional, para comparecer a estar en derecho, si no lo hace perderá el derecho a ser excarcelado bajo fianza, en el caso de que fuera aprehendido.

Por tanto, se FUA el presente Edicto en lugar visible de la Secretaría del Tribunal por el término de diez (10) días hábiles, contados a partir de la última publicación en un diario de circulación nacional, hoy VEINTIOCHO (28) DE OCTUBRE DE MIL NOVECIENTOS OCHENTA Y SIETE (1987).

Licdo. Rogelio A. Saltarín,
Juez Noveno de Circuito de lo Penal del Primer Circuito Judicial de Panamá.

Ricardo Lezcano
Secretario.
CERTIFICO QUE TODO LO ANTERIOR ES FIEL COPIA DE SU ORIGINAL
Panamá 30 de octubre de 1987.
Ricardo E. Lezcano.
Secretario

EDICTO EMPLAZATORIO No. 47

El suscrito, Juez Noveno de Circuito de lo Penal del Primer Circuito Judicial de Panamá, CITA Y EMPLAZA A OMAR HENAOS CASTILLO, sindicado (s) por el delito de TRAFICO ILICITO DE DROGAS, con el fin de notificarle la resolución cuya parte pertinente es del siguiente tenor:

"JUZGADO NOVENO DE CIRCUITO DE PANAMA, RAMO PENAL.- Panamá, diez (10) de febrero de mil novecientos ochenta y siete (1987).

AUTO No. 17

VISTOS:
Por lo expuesto, el suscrito JUEZ NOVENO DE CIRCUITO DE PANAMA, RAMO PENAL, Administrando Justicia en nombre de la República y por Autoridad de la Ley, ABRE CAUSA CRIMINAL contra OMAR HENAOS CASTILLO, varón, colombiano, triguero, soltero, comerciante, nacido en Medellín, Colombia, el día 6 de septiembre de 1959, no porta documento de identificación, hijo de Jesús Antonio Henaos y Rosalba Castillo, reside en Vía España, edificio Galerías, apartamento No. 401, 4to. piso, por infractor de lo dispuesto en el Título VII, Capítulo V del Libro Segundo del Código Penal.

Proveen las partes los medios necesarios para el ejercicio de su defensa.

Cuentan las partes con el término común de tres (3) días hábiles, para aducir las pruebas que estimen necesarias en el plenario. Notifíquese.

(Fdo.) Licdo. José De La C. Bernal, Juez Noveno del Circuito, Ramo Penal. (Fdo.) Ricardo E. Lezcano, Secretario.

Se advierte a todos los habitantes de la República la obligación de manifestar el paradero del o los imputados, si lo concieren, so pena de ser sancionados conforme al Código Penal. Asimismo, se exhorta a las autoridades en general, que presten la colaboración necesaria para la captura del imputado.

Se advierte al emplazado que cuenta con el término de quince (15) días hábiles, contados desde la última publicación del presente edicto en un diario de circulación nacional, para comparecer a estar en derecho, si no lo hace perderá el derecho a ser excarcelado bajo fianza, en el caso de que fuera aprehendido.

Por tanto, se FUA el presente edicto en lugar visible de la Secretaría del Tribunal por el término de diez (10) días hábiles, contados a partir de la última publicación en un diario de circulación nacional, hoy treinta (30) de octubre de mil novecientos ochenta y siete (1987).

Licdo. Rogelio A. Saltarín (Fdo.)
Juez Noveno de Circuito de lo Penal del Primer Circuito Judicial de Panamá

Ricardo Lezcano (fdo.).
Secretario
CERTIFICO QUE TODO LO ANTERIOR ES FIEL COPIA DE SU ORIGINAL
Panamá, 30 de octubre de 1987
Secretario

EDICTO EMPLAZATORIO Nº 36

El suscrito, Juez Noveno de Circuito de lo Penal del Primer Circuito Judicial de Panamá, CITA Y EMPLAZA a GLADYS RODRIGUEZ DE RENWICK sindicado (s) por el delito de FALSEDAD EN PERJUICIO DE JULIA PUELLO DE MARTINEZ, con el fin de notificarle la resolución cuya parte pertinente es del siguiente tenor:
"JUZGADO NOVENO DE CIRCUITO DE LO PENAL DEL PRIMER CIRCUITO JUDICIAL DE PANAMA, Panamá, veinticuatro (24) de septiembre de mil novecientos ochenta y siete (1987).

AUTO Nº 125

VISTOS
Por lo expuesto, el suscrito, JUEZ NOVENO DE CIRCUITO DE LO PENAL DEL PRIMER CIRCUITO JUDICIAL DE PANAMA, administrando justicia en nombre de la República y por autoridad de la Ley, ABRE CAUSA CRIMINAL contra GLADYS RODRIGUEZ DE RENWICK, mujer, panameña, de 50 años de edad, casada, con cédula de identidad personal Nº 8-81-623, residente en Avenida A, Calle 9na. Casa Nº 9-36, altos 48, hija de Mercedes María Aguirre (q.e.p.d.) y Félix A. Rodríguez, actualmente no labora, nacida el día 15 de noviembre de 1936, como infractora de disposiciones contenidas en el Capítulo I, Título VIII del Código Penal.

Téngase a la Licda. Fulvia Quezada de Abrego como abogada defensora.

Cuentan las partes con el término común de cinco (5) días hábiles para aducir pruebas.
FUNDAMENTO LEGAL: Artículos 222 y 2225 del Código Judicial.

Cópiese y notifíquese.
(fdo) Licdo. Rogelio A. Saltarín, Juez Noveno de Circuito de lo Penal del Primer Circuito Judicial de Panamá. (fdo) Ricardo E. Lezcano, Secretario.

Se advierte a todos los habitantes de la República la obligación de manifestar el paradero del o los imputados, si lo concieren, so pena de ser sancionados conforme al Código Penal. Así mismo, se exhorta a las autoridades en general, que presten la colaboración necesaria para la captura del imputado.

Se advierte al emplazado que cuenta con el término de quince (15) días hábiles, contados desde la última publicación del presente edicto en un diario de circulación nacional, para comparecer a estar en derecho, si no lo hace perderá el derecho a ser excarcelado bajo fianza, en el caso de que fuera aprehendido.

Por tanto, se fija el presente Edicto en lugar visible de la Secretaría del Tribunal por el término de diez (10) días hábiles, contados a partir de la última publicación en un diario de circulación nacional, hoy veintiocho (28) de octubre de mil novecientos ochenta y siete (1987).

Rogelio A. Saltarín (fdo.)
Juez Noveno de Circuito de lo Penal del Primer Circuito Judicial de Panamá

Ricardo E. Lezcano (Fdo)
Secretario

CERTIFICO QUE TODO LO ANTERIOR ES FIEL COPIA DE SU ORIGINAL
Panamá, 30 de octubre de 1987.

Ricardo E. Lezcano
Secretario

JUICIO HIPOTECARIO

EDICTO EMPLAZATORIO
NUMERO 2031

EL JUEZ CUARTO DEL PRIMER CIRCUITO JUDICIAL DE PANAMA, RAMO CIVIL, POR MEDIO DEL PRESENTE EDICTO

EMPLAZA A:

ROBERTO EZQUENAZI SHERES, cuyo paradero se le desconoce para que dentro del término de diez (10) días, contados a partir de la última publicación de este edicto en un diario de la localidad, comparezca a este Tribunal por si o por medio de apoderados a hacer valer sus derechos y justificar su ausencia en el proceso Ejecutivo (secuestro) que en su contra ha interpuesto la ASOCIACION DE PROPIETARIOS URBANIZACION CONDOMINIOS CORONADO (APRUCC).

Se advierte al emplazado que si no lo hace en el término indicado se le nombrará un defensor de ausente con quien se continuará el proceso hasta su terminación.

Panamá, 1o de diciembre de 1987.

El Juez,
(Fdo.) Ramón Bartolí Arosemena
(Fdo.) Guillermo Morón A.

Secretario
CERTIFICO: Que la pieza anterior es fiel copia de su original. Panamá, 1o de diciembre de 1987.

Guillermo Morón A.

Secretario del Juzgado Cuarto del Primer Circuito Judicial de Panamá, Ramo Civil

L-476349

Unica publicación

DISOLUCIONES:**AVISO DE DISOLUCION**

Se notifica al público en general, que mediante Escritura Pública, Número 16,864 de 30 de diciembre de 1987, expedida por la Notaría Primera del Circuito de Panamá, ha sido disuelta la sociedad ISLAMIC INVESTMENT SHIPPING COMPANY TWO, S.A., según consta en el Registro Público, Sección de Micropelículas Mercantil a la Ficha: 076642; Rollo: 23087 e Imagen: 0189 desde el día 21 de mes de enero de 1988.

Panamá, 26 de enero de 1988

(Unica publicación)

L-476346

(Unica publicación)

LA DIRECCION GENERAL
DEL REGISTRO PUBLICO
CON VISTA A LA SOLICITUD
22/01/88-2638L

CERTIFICA:

Que la Sociedad HOSHIENOU, S.A.

se encuentra registrada en la Ficha: 084073, Rollo: 007822, Imagen: 0077 desde el veinticinco de enero de mil novecientos ochenta y dos.

Que dicha Sociedad acuerda su Disolución mediante Escritura Pública No. 403 del 11 de enero de 1988 de la Notaría Quinta del Cto. de Panamá... según consta al Rollo: 23063, Imagen: 0201 Sección de Micropelículas (Mercantil) desde el 18 de enero de 1988.

Panamá, veinticinco de enero de mil novecientos ochenta y ocho a las 12:01 P.M.

Fecha y hora de expedición.

NOTA: Esta certificación no es válida si no lleva adheridos los timbres correspondientes.

por MAYRA G. DE WILLIAMS
CERTIFICADOR

L-435880

(Unica pública)

LA DIRECCION GENERAL
DEL REGISTRO PUBLICO
CON VISTA A LA SOLICITUD
22/01/88-2040L

CERTIFICA:

Que la Sociedad HAYETAORAH, S.A. se encuentra registrada en la Ficha: 085239, Rollo: 007982, Imagen: 0218 desde el doce de febrero de mil novecientos ochenta y dos.

Que dicha Sociedad acuerda su Disolución mediante Escritura Pública No. 401 del 11 de enero de 1988 de la Notaría Quinta del Cto. de Panamá... según consta al Rollo: 23061, Imagen: 0220 Sección de Micropelículas (Mercantil) desde el 18 de enero de 1988.

Panamá, veinticinco de enero de mil novecientos ochenta y ocho a las 12:03 P.M.

Fecha y hora de expedición.

NOTA: Esta certificación no es válida si no lleva adheridos los timbres correspondientes.

por MAYRA G. DE WILLIAMS
CERTIFICADOR

L-435880

(Unica pública)

LA DIRECCION GENERAL
DEL REGISTRO PUBLICO
CON VISTA A LA SOLICITUD
022/01/88-2039 OSIRIS

CERTIFICA:

Que la Sociedad HASLIHENOU, S.A. se encuentra registrada en la Ficha: 084074, Rollo: 007822, Imagen: 0099 desde el veinticinco de enero de mil novecientos ochenta y dos.

Que dicha Sociedad acuerda su Disolución mediante Escritura Pública No. 402 del 11 de enero de 1988 de la Notaría Quinta del Cto. de Panamá... según consta al Rollo: 23061, Imagen: 0228 Sección de Micropelículas (Mercantil)

EDITORIA RENOVACION, S. A

desde el 18 de enero de 1988.

Panamá, veintiséis de enero de mil novecientos ochenta y ocho a las 9.46 P.M. Fecha y hora de expedición.

NOTA: Esta certificación no es válida si no lleva adheridos los timbres correspondientes.

por MAYRA G. DE WILLIAMS
CERTIFICADOR

L-435880

(Unica pública)

DISOLUCIONES:**AVISO DE DISOLUCION**

De conformidad con el artículo 82 de la Ley 32 de 1927, por este medio se hace saber que la sociedad anónima denominada VENDRUP INVESTMENT CORP., inscrita en el Registro Público a ficha 168868, rollo 18078, imagen 0187, Sección de Micropelícula (Mercantil), ha sido disuelta según resolución adoptada en reunión extraordinaria de sus accionistas celebrada el 3 de diciembre de 1987; y así consta en documento de disolución protocolizado mediante Escritura Pública No. 21.029 de 23 de diciembre de 1987, otorgada en la Notaría Cuarta del Circuito de Panamá, ingresada en el Registro Público para su inscripción según Asiento 1731, Tomo 190 del Diario.

Panamá, 28 de diciembre de 1987

L-438356

(Unica publicación)

AVISO DE DISOLUCION

De conformidad con el artículo 82 de la Ley 32 de 1927, por este medio se hace saber que la sociedad anónima denominada MONTECLARO S.A., inscrita en el Registro Público a ficha 046206, rollo 2901, imagen 0023, Sección de Micropelícula (Mercantil), ha sido disuelta según resolución adoptada en reunión extraordinaria de sus accionistas celebrada el 11 de diciembre de 1987; y así consta en documento de disolución protocolizado mediante escritura Pública No. 121 de 6 de enero de 1988, otorgada en la Notaría Cuarta del Circuito de Panamá, ingresada en el Registro Público para su inscripción según Asiento 4063, Tomo 190 del Diario.

Panamá, 7 de enero de 1987

L-436252

(Unica publicación)

AVISO DE DISOLUCION

Se notifica al público en general, que mediante Escritura Pública Número 389 del 14 enero de 1988, expedida por la Notaría Primera del Circuito de Panamá la sociedad EB (UX) HOLDING INC., acuerda su disolución, y según consta en el Registro Público, Sección de Micropelículas Mercantil a la Ficha: 178923; Rollo: 23078 e Imagen: 0153 desde el día 20 del mes de enero de 1988.

Panamá, 22 de enero de 1988

(UNICA PUBLICACION)

L-476346