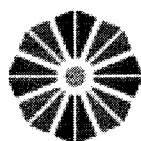




REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACIÓN CIVIL

PARTE 92

SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO



ANAC

Administración Nacional
de Aviación Civil

Argentina



ES COPIA

LUIS F. CAPPELLA

[illegible]



LISTA DE VERIFICACIÓN DE PÁGINAS

SUBPARTE	PAGINA	REVISION	SUBPARTE	PAGINA	REVISION
REGISTRO DE ENMIENDAS	ii	XX/XX/2014	SUBPARTE E	5.1	XX/XX/2014
				5.2	XX/XX/2014
				5.3	XX/XX/2014
				5.4	XX/XX/2014
LISTA DE VERIFICACIÓN DE PAGINAS	iii	XX/XX/2014			
	iv	XX/XX/2014	SUBPARTE F	6.1	XX/XX/2014
				6.2	XX/XX/2014
ÍNDICE	v	XX/XX/2014		6.3	XX/XX/2014
	vi	XX/XX/2014		6.4	XX/XX/2014
AUTORIDADES DE APLICACIÓN	vii	XX/XX/2014	APÉNDICE A	1.1	XX/XX/2014
				1.2	XX/XX/2014
AUTORIDAD DE COORDINACIÓN	viii	XX/XX/2014	APÉNDICE B	2.1	XX/XX/2014
				2.2	XX/XX/2014
				2.3	XX/XX/2014
SUBPARTE A	1.1	XX/XX/2014		2.4	XX/XX/2014
	1.2	XX/XX/2014			
	1.3	XX/XX/2014	APÉNDICE C	3.1	XX/XX/2014
	1.4	XX/XX/2014		3.2	XX/XX/2014
	1.5	XX/XX/2014		3.3	XX/XX/2014
	1.6	XX/XX/2014		3.4	XX/XX/2014
	1.7	XX/XX/2014			
	1.8	XX/XX/2014	APÉNDICE D	4.1	XX/XX/2014
	1.9	XX/XX/2014		4.2	XX/XX/2014
	1.10	XX/XX/2014			
	1.11	XX/XX/2014	APÉNDICE E	5.1	XX/XX/2014
	1.12	XX/XX/2014		5.2	XX/XX/2014
	1.13	XX/XX/2014			
	1.14	XX/XX/2014			
SUBPARTE B	2.1	XX/XX/2014			
	2.2	XX/XX/2014			
	2.3	XX/XX/2014			
	2.4	XX/XX/2014			
	2.5	XX/XX/2014			
	2.6	XX/XX/2014			
SUBPARTE C	3.1	XX/XX/2014			
	3.2	XX/XX/2014			
	3.3	XX/XX/2014			
	3.4	XX/XX/2014			
	3.5	XX/XX/2014			
	3.6	XX/XX/2014			
SUBPARTE D	4.1	XX/XX/2014			
	4.2	XX/XX/2014			
	4.3	XX/XX/2014			
	4.4	XX/XX/2014			

ES COPIA
LUIS E. CAPELLA

ESTA PÁGINA FUE DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

GEN

RAAC PARTE 92

92.101	Aplicación
92.103	Provisión del servicio de control de tránsito aéreo
92.105	Funcionamiento del servicio de control de tránsito aéreo
92.107	Mínimas de separación
92.109	Responsabilidad del control
92.111	Transferencia de la responsabilidad del control
92.113	Autorizaciones del control de tránsito aéreo
92.115	Control de personas y vehículos en los aeródromos
92.117	Suministro de servicios radar
92.119	Uso del radar de movimiento en la superficie (SMR)
92.121 al 92.199	Reservado.

- SUBPARTE C – SERVICIO DE INFORMACIÓN DE VUELO*Secc. Título*

92.201	Aplicación
92.203	Alcance del servicio de información de vuelo
92.205	Radiodifusiones del servicio de información de vuelo para las operaciones
92.207	Radiodifusiones del servicio automático de información terminal-voz (ATIS-voz)
92.209	Servicio automático de información terminal
92.211	ATIS destinados a las aeronaves que llegan y salen
92.213	ATIS para las aeronaves que llegan
92.215	ATIS para las aeronaves que salen
92.217 al 92.299	Reservado.

- SUBPARTE D – SERVICIO DE ALERTA*Secc. Título*

92.301	Aplicación.
92.303	Notificación a los centros coordinadores de salvamento.
92.305	Empleo de instalaciones de comunicación.
92.307	Localización de aeronaves en estado de emergencia.
92.309	Información para el explotador.
92.311	Información destinada a las aeronaves que se encuentran en las proximidades de una aeronave en estado de emergencia.
92.313 al 92.399	Reservado.

- SUBPARTE E – REQUISITOS DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO RESPECTO A COMUNICACIONES*Secc. Título*

92.401	Servicio móvil aeronáutico (comunicaciones aeroterrestres).
92.403	Servicio fijo aeronáutico (comunicaciones tierra- tierra).
92.405	Servicio de control del movimiento en la superficie.
92.407	Servicio de radionavegación aeronáutica.
92.409 a 92.499	Reservado

- SUBPARTE F – REQUISITOS DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO RESPECTO A INFORMACIÓN*Secc. Título*

92.501	Información meteorológica.
92.503	Información sobre las condiciones de aeródromo y el estado operacional de las correspondientes instalaciones.
92.505	Información sobre el estado operacional de los servicios de navegación.
92.507	Información sobre globos libres no tripulados.
92.509	Información sobre actividad volcánica.
92.511	Información sobre "nubes" de materiales radiactivos y de sustancias químicas tóxicas.
92.513 al 92.599	Reservado.



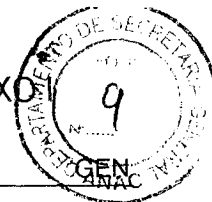
RAAC PARTE 92

- APÉNDICE A – PRINCIPIOS QUE REGULAN LA IDENTIFICACIÓN DE ESPECIFICACIONES PARA LA NAVEGACIÓN Y LA IDENTIFICACIÓN DE RUTAS ATS DISTINTAS DE LAS RUTAS NORMALIZADAS DE SALIDA Y DE LLEGADA.
- APÉNDICE B – PRINCIPIOS QUE REGULAN LA IDENTIFICACIÓN DE ESPECIFICACIONES PARA LA NAVEGACIÓN Y LA IDENTIFICACIÓN DE RUTAS ATS DISTINTAS DE LAS RUTAS NORMALIZADAS DE SALIDA Y DE LLEGADA
- APÉNDICE C – PRINCIPIOS QUE REGULAN LA IDENTIFICACIÓN DE RUTAS NORMALIZADAS DE SALIDA Y DE LLEGADA Y LOS PROCEDIMIENTOS CONEXOS
- APÉNDICE D – CLASES DE ESPACIO AÉREO ATS - SERVICIOS SUMINISTRADOS Y REQUISITOS DE VUELO
- APÉNDICE E – REQUISITOS DE CALIDAD DE LOS DATOS AERONÁUTICOS

ES COPIA

LUIS F. CAPELLA
DEPTO. SECRETARÍA GENERAL

ESTA PÁGINA FUE DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO



AUTORIDADES DE APLICACIÓN

Los siguientes Organismos actuarán en carácter de Autoridades Aeronáuticas competentes en sus respectivas áreas de responsabilidad:

1. ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL

Azopardo 1405 - Piso 9

C1107ADY - Ciudad Autónoma de Buenos Aires - República Argentina

Tel: 54 11 5941-3100 / 3101

Web: www.anac.gov.ar

2. DIRECCIÓN NACIONAL DE INSPECCIONES DE NAVEGACIÓN AÉREA

Azopardo 1405 - Piso 3

C1107ADY - Ciudad Autónoma de Buenos Aires - República Argentina

Tel/Fax: 54 11 5941-3122 / 3174

3. DIRECCIÓN NACIONAL DE SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA Y AERÓDROMOS

Azopardo 1405 - Piso 3

C1107ADY - Ciudad Autónoma de Buenos Aires - República Argentina

Tel/Fax: 54 11 5941-3122 / 3174

4. DIRECCIÓN NACIONAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL

Azopardo 1405 - Piso 2

C1107ADY - Ciudad Autónoma de Buenos Aires - República Argentina

Tel: 54 11 5941-3130 / 3131

Tel/Fax: 54 11 5941-3000 Int.: 69664

5. DIRECCIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE AÉREO

Azopardo 1405 - Piso 6

C1107ADY - Ciudad Autónoma de Buenos Aires - República Argentina

Tel: 54 11 5941-3111 / 3125

Tel/Fax: 54 11 5941-3112

6. DIRECCIÓN GENERAL DE INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS AEROPORTUARIOS

Azopardo 1405 - Piso 5

C1107ADY - Ciudad Autónoma de Buenos Aires - República Argentina

Tel/Fax: 54 11 5941-3120

7. JUNTA DE INVESTIGACIONES DE ACCIDENTES DE AVIACION CIVIL

Av. Belgrano 1370 Piso 11

C1093AAO - Ciudad Autónoma de Buenos Aires - República Argentina

Tel: 54 11 4381-6333 / 54 11 4317-6704

Tel/Fax: 54 11 4317-0405

E-mail: info@jiaac.gov.ar

ES COPIA

LUIS E. CAPELLA
PTO. SECRETARÍA GENERAL

AUTORIDAD DE COORDINACIÓN

Para la recepción de consultas, presentación de propuestas y notificación de errores u omisiones dirigirse a:

1. UNIDAD DE PLANIFICACIÓN Y CONTROL DE GESTIÓN – DPTO. NORMATIVA AERONÁUTICA, NORMAS Y PROCEDIMIENTOS INTERNOS

Azopardo 1405 - Piso 7

C1107ADY - Ciudad Autónoma de Buenos Aires - República Argentina

Tel: 54 11 5941-3069

E-mail: normaer@anac.gov.ar



REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACIÓN CIVIL (RAAC)

PARTE 92 – SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO

SUBPARTE A – GENERALIDADES

Secc.	Título
92.1	Aplicación.
92.3	Objetivos de los servicios de tránsito aéreo.
92.5	División de los servicios de tránsito aéreo.
92.7	Determinación de la necesidad de los servicios de tránsito aéreo.
92.9	Designación de las partes de espacio aéreo y aeródromos donde se facilitan servicios de tránsito aéreo.
92.11	Clasificación del espacio aéreo.
92.13	Operaciones de la navegación basada en la performance (PBN).
92.15	Performance de comunicación requerida (RCP).
92.17	Establecimiento y designación de las dependencias que facilitan servicios de tránsito aéreo.
92.19	Especificaciones para las regiones de información de vuelo, áreas de control y zonas de control.
92.21	Reservado.
92.23	Identificación de las dependencias de servicios de tránsito aéreo y de los espacios aéreos.
92.25	Establecimiento e identificación de rutas ATS.
92.27	Establecimiento de puntos de cambio.
92.29	Establecimiento e identificación de puntos significativos.
92.31	Establecimiento e identificación de rutas normalizadas para el rodaje de aeronaves.
92.33	Coordinación entre el explotador y los servicios de tránsito aéreo.
92.35	Coordinación entre las autoridades militares y los servicios de tránsito aéreo.
92.37	Coordinación de las actividades potencialmente peligrosas para las aeronaves civiles.
92.39	Datos aeronáuticos.
92.41	Coordinación entre la autoridad meteorológica y la de los servicios de tránsito aéreo.
92.43	Coordinación entre la autoridad de los servicios de información aeronáutica y la de los servicios de tránsito aéreo.
92.45	Altitudes mínimas de vuelo.
92.47	Servicios a las aeronaves en caso de una emergencia.
92.49	Contingencia en vuelo.
92.51	La hora en los servicios de tránsito aéreo.
92.53	Establecimiento de requisitos de llevar a bordo transpondedores de notificación de la altitud de presión y de su funcionamiento
92.55	Gestión de la seguridad operacional.
92.57	Sistemas de referencia comunes.
92.59	Competencia lingüística
92.61	Arreglos para casos de contingencia.
92.63 al 92.99	Reservado.

92.1 Aplicación y Definiciones particulares

(a) Esta Parte prescribe los requisitos generales que deberán cumplir los proveedores de servicios de tránsito aéreo para la prestación de los mismos en el territorio de la República Argentina, sus aguas jurisdiccionales, el espacio aéreo que los cubre y los espacios aéreos extraterritoriales, cuando por convenios internacionales se acuerde que dichos espacios se encuentran bajo jurisdicción de los Servicios de Tránsito Aéreo de la República Argentina.

(b) La Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC), a través de la Autoridad ATS, es la **Autoridad Aeronáutica competente** responsable de regular, fiscalizar y supervisar la prestación de los Servicios de Tránsito Aéreo en el territorio de la República Argentina, sus aguas jurisdiccionales, el espacio aéreo que los cubre y los espacios aéreos extraterritoriales, cuando por convenios internacionales se acuerde que dichos espacios se encuentran bajo jurisdicción de los servicios de tránsito aéreo de la República Argentina.

(c) Definiciones particulares – Para el propósito de esta Parte, además de las definiciones establecidas en la Parte 1 de las RAAC, los términos y expresiones que se indican a continuación, tienen el siguiente

ES COPIA

LUIS F. CAPELLA
-PTO. SECRETARÍA GENERAL

significado:

Calidad de los datos. Grado o nivel de confianza de que los datos proporcionados satisfarán los requisitos del usuario de datos en lo que se refiere a exactitud, resolución e integridad.

ALERFA: Palabra clave utilizada para designar una fase de alerta

Capacidad declarada. Medida de la capacidad del sistema ATC o cualquiera de sus subsistemas o puestos de trabajo para proporcionar servicio a las aeronaves durante el desarrollo de las actividades normales. Se expresa como el número de aeronaves que entran a una porción concreta del espacio aéreo en un periodo determinado, teniendo debidamente en cuenta las condiciones meteorológicas, la configuración de la dependencia ATC, su personal y equipo disponible, y cualquier otro factor que pueda afectar al volumen de trabajo del controlador responsable del espacio aéreo.

Centro coordinador de salvamento (RCC). Dependencia encargada de promover la buena organización de los servicios de búsqueda y salvamento y de coordinar la ejecución de las operaciones de búsqueda y salvamento dentro de una región de búsqueda y salvamento.

Comunicaciones “en conferencia”. Instalaciones de comunicaciones por las que se pueden llevar a cabo comunicaciones orales directas entre tres o más lugares simultáneamente.

Comunicaciones impresas. Comunicaciones que facilitan automáticamente en cada una de las terminales de un circuito una constancia impresa de todos los mensajes que pasan por dicho circuito.

Declinación de la estación. Variación de alineación entre el radial de cero grados del VOR y el norte verdadero, determinada en el momento de calibrar la estación VOR.

Dependencia aceptante. Dependencia de control de tránsito aéreo que va a hacerse cargo del control de una aeronave.

Dependencia transferidora. Dependencia de control de tránsito aéreo que está en vías de transferir la responsabilidad por el suministro de servicio de control de tránsito aéreo a una aeronave, a la dependencia de control de tránsito aéreo que le sigue a lo largo de la ruta de vuelo.

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

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

Exactitud. Grado de conformidad entre el valor estimado o medido y el valor real.

***NOTA:** En la medición de los datos de posición, la exactitud se expresa normalmente en términos de valores de distancia respecto a una posición ya determinada, dentro de los cuales se situará la posición verdadera con un nivel de probabilidad definido.*

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

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.

Gestión de afluencia del tránsito aéreo (ATFM). Servicio establecido con el objetivo de contribuir a una circulación segura, ordenada y expedita del tránsito aéreo asegurando que se utiliza al máximo posible la capacidad ATC, y que el volumen de tránsito es compatible con las capacidades declaradas por la autoridad ATS competente.

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

Información AIRMET. La información que expide una oficina de vigilancia meteorológica respecto a la pre-



RAAC PARTE 92

SUBPARTE 92.3

sencia real o prevista de determinados fenómenos meteorológicos en ruta que puedan afectar a la seguridad de los vuelos a baja altura, y que no estaba incluida en el pronóstico expedido para los vuelos a baja altura en la región de información de vuelo de que se trate o en una subzona de la misma.

Integridad (datos aeronáuticos). Grado de garantía de que no se han perdido ni alterado ninguna de las referencias aeronáuticas ni sus valores después de la obtención original de la referencia o de una enmienda autorizada.

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.

NOTA: Existen tres categorías de puntos significativos: ayuda terrestre para la navegación, intersección y punto de recorrido. En el contexto de esta definición, intersección es un punto significativo expresado en radiales, marcaciones y/o distancias respecto de las ayudas terrestres para la navegación.

92.3 Objetivos de los servicios de tránsito aéreo.

(a) Los objetivos de los servicios de tránsito aéreo son:

- (1) Prevenir colisiones entre aeronaves.
- (2) Prevenir colisiones entre aeronaves en el área de maniobras y entre esas y los obstáculos que haya en dicha área.
- (3) Acelerar y mantener ordenadamente el movimiento del tránsito aéreo.
- (4) Asesorar y proporcionar información útil para la marcha segura y eficaz de los vuelos.
- (5) Notificar al Centro Coordinador de Búsqueda y Salvamento (RCC) de jurisdicción respecto a las aeronaves que necesitan ayuda de búsqueda y salvamento, prestando la mayor colaboración posible a dichos organismos según se requiera.

92.5 División de los Servicios de Tránsito Aéreo.

(a) Los Servicios de Tránsito Aéreo comprenden tres servicios con las siguientes denominaciones:

- (1) El Servicio de Control de Tránsito Aéreo para satisfacer los objetivos indicados en la Sección 92.3, incisos (1), (2) y (3). Este servicio se divide en las tres partes siguientes:
 - (i) *Servicio de Control de Área:* 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 (ii) y (iii), de esta Sección, a fin de satisfacer los objetivos contenidos en la Sección 92.3, incisos (1) y (3).
 - (ii) *Servicio de Control de Aproximación:* Suministro del Servicio de Control de Tránsito Aéreo para aquellas partes de los vuelos controlados relacionados con la llegada o salida, a fin de satisfacer los objetivos contenidos en la Sección 92.3, incisos (1) y (3).
 - (iii) *Servicio de Control de Aeródromo:* Suministro del Servicio de Control de Tránsito Aéreo para el tránsito de aeródromo, excepto para aquellas partes de los vuelos que se describen en los incisos (i) y (ii) anterior, a fin de satisfacer los objetivos contenidos en la Sección 92.3, incisos (1), (2) y (3).
- (2) El Servicio de Información de Vuelo para satisfacer el objetivo contenido en la Sección 92.3, inciso (4).
- (3) El Servicio de Alerta para satisfacer el objetivo contenido en la Sección 92.3, inciso (5).

92.7 Determinación de la necesidad de los servicios de tránsito aéreo.

(a) Para determinar la necesidad de los servicios de tránsito aéreo la Autoridad Aeronáutica competente deberá tener 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) otros factores pertinentes.

(b) La Autoridad Aeronáutica competente deberá determinar la necesidad de los servicios de tránsito aéreo, conforme a lo dispuesto en la Sección 92.11.

(c) El hecho de que las aeronaves en una determinada zona cuenten con sistemas anticolidión de a bordo (ACAS) no deberá ser un factor para que la Autoridad Aeronáutica competente determine la necesidad o no de Servicios de Tránsito Aéreo en dicha zona.

ES COPIA

LUIS P. CAPELLA

92.9 Designación de las partes de espacio aéreo y aeródromos donde se facilitan servicios de tránsito aéreo.

(a) El Proveedor de Servicio (ANSP) competente deberá facilitar los servicios de tránsito aéreo en determinadas partes del espacio aéreo o en determinados aeródromos, dichas partes de espacio aéreo o dichos aeródromos, deberán ser designadas por la Autoridad Aeronáutica competente en relación con los servicios de tránsito aéreo que deben suministrarse.

(b) La designación de los espacios aéreos o de determinados aeródromos deberán ser hechos por la Autoridad Aeronáutica competente de la siguiente manera:

(1) Regiones de información de vuelo: Espacio aéreo de dimensiones definidas, dentro del cual se facilitan los servicios de información de vuelo y de alerta.

(2) Áreas de Control y Zonas de Control:

(i) La Autoridad Aeronáutica competente deberá designar como áreas de control o zonas de control aquellas partes del espacio aéreo en las cuales se provea los Servicios de Control de Tránsito Aéreo a todos los vuelos IFR.

(ii) Aquellas partes de espacio aéreo controlado, en las que la Autoridad Aeronáutica competente determine que también se deberá suministrar Servicios de Control de Tránsito Aéreo a los vuelos VFR, se designarán como espacio aéreo de Clases B, C ó D.

(iii) Cuando dentro de una región de información de vuelo, la Autoridad Aeronáutica competente designe áreas y zonas de control, éstas formarán parte de dicha región de información de vuelo.

(3) Aeródromos controlados: La Autoridad Aeronáutica competente deberá designar como aeródromos controlados aquellos aeródromos en los que ha de suministrarse Servicios de Control de Tránsito Aéreo al tránsito de los mismos.

92.11 Clasificación del espacio aéreo.

(a) La Autoridad Aeronáutica competente deberá clasificar y designar el espacio aéreo ATS en la República Argentina, de conformidad con lo indicado a continuación:

(1) Clase A: Sólo se permiten vuelos IFR; proporciona a los vuelos Servicio de Control de Tránsito Aéreo y están separados unos de otros.

(2) Clase B: Se permiten vuelos IFR y VFR, se proporciona a los vuelos Servicios de Control de Tránsito Aéreo y están separados unos de otros.

(3) Clase C: Se permiten vuelos IFR y VFR; se proporciona a los vuelos Servicios de Control de Tránsito Aéreo y los vuelos IFR están separados de otros vuelos IFR y de los vuelos VFR. Los vuelos VFR están separados de los vuelos IFR y reciben información de tránsito respecto a otros vuelos VFR.

NOTA: cuando se mencionan vuelos VFR en los espacios aéreos clase B o C, se entiende como VFR Controlado

(4) Clase D: Se permiten vuelos IFR y VFR y se proporciona a todos los vuelos Servicios de Control de Tránsito Aéreo; los vuelos IFR están separados de otros vuelos IFR y reciben información de tránsito respecto a los vuelos VFR, los vuelos VFR reciben información de tránsito respecto a todos los otros vuelos.

(5) Clase E: Se permiten vuelos IFR y VFR, se proporciona a los vuelos IFR servicio de Control de Tránsito Aéreo y están separados de otros vuelos IFR. Todos los vuelos reciben información de tránsito en la medida de lo factible. Esta clase no se utilizará para zonas de control.

(6) Clase F: Se permiten vuelos IFR y VFR, todos los vuelos IFR participantes reciben Servicio de Asesoramiento de Tránsito Aéreo y todos los vuelos reciben servicio de información de vuelo, si lo solicitan

(7) Clase G: Se permiten vuelos IFR y VFR y reciben servicio de información de vuelo, si lo solicitan.

(b) Los requisitos para los vuelos dentro de cada clase de espacio aéreo seleccionado dentro del espacio aéreo nacional, deberán ser los indicados en la tabla que figura en el Apéndice D de esta Parte.

(c) Cuando las partes del espacio aéreo ATS se yuxtapongan verticalmente; es decir, una encima de la otra, los vuelos a un nivel común deberán cumplir con los requisitos correspondientes a la clase de espacio aéreo menos restrictiva y se les prestarán los servicios aplicables a dicha clase. Al aplicarse estos criterios se considerará, por lo tanto, que el espacio aéreo de Clase B es menos restrictivo que el de Clase A; que el espacio aéreo Clase C es menos restrictivo que el de Clase B y así sucesivamente, según lo especificado en esta Sección.

**92.13 Operaciones de la Navegación Basada en la Performance (PBN).**

(a) Al utilizar el método de navegación basada en la performance, la Autoridad Aeronáutica competente establecerá las especificaciones para la navegación. Si corresponde, la o las especificaciones para la navegación para áreas, derrotas o rutas ATS designadas se prescribirán basándose en acuerdos regionales de navegación aérea. Al designar una especificación para la navegación, quizás se apliquen determinadas restricciones como resultado de las limitaciones de la infraestructura de navegación o de requisitos específicos de la funcionalidad de la navegación.

(b) La especificación para la navegación prescrita será la apropiada para el nivel de los servicios de comunicaciones, navegación y tránsito aéreo que se proporcionen en el espacio aéreo en cuestión.

92.15 Performance de Comunicación Requerida (RCP).

(a) La Autoridad Aeronáutica competente es quien establecerá los tipos de RCP en base a los acuerdos regionales de navegación aérea.

(b) El tipo de RCP prescripto deberá ser apropiado para los servicios de tránsito aéreo proporcionados en el espacio aéreo en cuestión.

92.17 Establecimiento y designación de las dependencias que facilitan servicios de tránsito aéreo.

(a) Las dependencias de los Servicios de Tránsito Aéreo u otras dependencias que para tal efecto son las que establecerá la Autoridad Aeronáutica competente y tendrán la responsabilidad de la prestación del servicio de información de vuelo y alerta, dentro de la región de información de vuelo.

(b) El centro de control de área, las dependencias de control de aproximación y las torres de control de aeródromo tendrán la responsabilidad, según corresponda, de la prestación del servicio de control de tránsito aéreo, servicio de información de vuelo y servicio de alerta, dentro del área de control, zonas de control y en los aeródromos controlados.

NOTA 1: Esto no elimina la posibilidad de delegar en otras dependencias la función de suministrar ciertos elementos del servicio de información de vuelo.

NOTA 2: En la Subparte B de esta Parte, se indican los servicios que deben facilitar las diversas dependencias de Control de Tránsito Aéreo.

92.19 Especificaciones para las regiones de información de vuelo, áreas de control y zonas de control.**(a) Regiones de Información de Vuelo:**

(1) Las regiones de información de vuelo de la República Argentina deberán estar delimitadas de modo que abarquen toda la estructura de las rutas aéreas a las que presta servicios.

(2) Las regiones de información de vuelo de la República Argentina deberán incluir la totalidad del espacio aéreo comprendido en sus límites laterales, excepto que mediante acuerdo bilateral se haya establecido un límite diferente.

(3) Las regiones de información de vuelo de la República Argentina estarán divididas en "espacio aéreo superior" y "espacio aéreo inferior". El límite inferior designado para el espacio aéreo superior constituirá el límite superior, en sentido vertical, del espacio aéreo inferior y coincidirá con un nivel de crucero VFR de la Tabla correspondiente establecida en la Publicación de Información Aeronáutica (AIP).

(b) Áreas de Control:

(1) Las áreas de control, que incluyen, entre otras cosas, aerovías y áreas de control terminal, deberán ser delimitadas de modo que comprendan espacio aéreo suficiente para incluir en ellas las trayectorias de los vuelos IFR, o parte de las mismas, a las que se facilita aquellos elementos pertinentes del Servicio de Control de Tránsito Aéreo, teniendo en cuenta las posibilidades de las ayudas a la navegación normalmente usadas en tales áreas.

(2) El límite inferior de un área de control o parte de ella no será menor a una altura de 2000 ft.

(3) En uno u otro de los siguientes casos la Autoridad Aeronáutica competente deberá establecer un límite superior para el área de control:

ES COPIA
LUIS F. CAPELLA
SECRETARÍA GENERAL

SUBPARTE A 1.6

RAAC PARTE 92

- (i) Cuando no se facilite el Servicio de Control de Tránsito Aéreo por encima del límite superior.
- (ii) Cuando el área de control esté situada por debajo de una región superior de control, en cuyo caso, el límite superior del área coincidirá con el límite inferior de la región superior de control. Cuando se establezca, el límite superior coincidirá con un nivel de crucero VFR de la tabla de niveles correspondiente establecida en la AIP Parte ENR.

(c) Zonas de control:

- (1) Los límites laterales de las zonas de control deberán abarcar aquellas partes del espacio aéreo que no estén comprendidas en las áreas de control, que contienen las trayectorias de los vuelos IFR que llegan y salen de los aeródromos que deban utilizarse cuando imperen condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos.
- (2) Los límites laterales de las zonas de control se extenderán, por lo menos, a 9,3 Km. (5 NM), a partir del centro del aeródromo o aeródromos de que se trate, en las direcciones desde donde puedan efectuarse las aproximaciones.
- (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 por lo menos, el límite inferior del área de control.

92.21 Reservado**92.23 Identificación de las dependencias de servicios de tránsito aéreo y de los espacios aéreos.**

(a) Los centros de control de área deben ser identificados por la Autoridad Aeronáutica competente con el nombre de un pueblo o ciudad cercanos, o por alguna característica geográfica.

(b) Las torres de control de aeródromos y dependencias de control de aproximación deben ser identificadas por la Autoridad Aeronáutica competente, con el nombre del aeródromo en que están situadas, excepto que por una situación particular se disponga otra designación.

(c) Las zonas de control, las áreas de control y las regiones de información de vuelo, deben ser identificadas por la Autoridad Aeronáutica competente con el nombre de la dependencia que ejerce jurisdicción sobre dicho espacio aéreo.

92.25 Establecimiento e identificación de rutas ATS.

(a) Cuando la Autoridad Aeronáutica competente establezca rutas ATS, la misma deberá proporcionar un espacio aéreo protegido a lo largo de cada una de ellas y una separación segura entre rutas ATS adyacentes.

(b) Cuando lo justifiquen la densidad, la complejidad o la naturaleza del tránsito, la Autoridad Aeronáutica competente deberá establecer rutas especiales para uso del tránsito a bajo nivel, comprendidos los helicópteros que operen hacia o desde heliplataformas situadas en alta mar. Al determinar la separación lateral entre dichas rutas, deberá tenerse en cuenta los medios de navegación disponibles y el equipo de navegación transportado a bordo de los helicópteros.

(c) Las rutas ATS se identificarán por medio de designadores.

(d) Los designadores de las rutas ATS distintas de las rutas normalizadas de salida y de llegada deberán ser seleccionadas por la Autoridad Aeronáutica competente de conformidad con los principios expuestos en el Apéndice B de esta Parte.

(e) Las rutas normalizadas de salida y de llegada así como los procedimientos conexos deberán ser identificados por la Autoridad Aeronáutica competente de conformidad con los principios expuestos en el Apéndice C de esta Parte.

92.27 Establecimiento de puntos de cambio.

(a) Deberán establecerse puntos de cambio en los tramos de ruta ATS definidos por referencia a radiofaro omnidireccionales VHF, para facilitar la precisión de la navegación a lo largo de los tramos de ruta. El establecimiento de puntos de cambio deberá limitarse a tramos de ruta de 110 km (60 NM) 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.

(b) A menos que se establezca otra cosa en relación con la performance de las ayudas para la navegación o con los criterios de protección de frecuencias, el punto de cambio, en tal tramo de ruta, deberá ser 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.

92.29 Establecimiento e identificación de puntos significativos.

(a) La Autoridad Aeronáutica competente establecerá puntos significativos, con el fin de definir una ruta ATS o un procedimiento de aproximación por instrumentos y/o en relación con los requisitos de los servicios de tránsito aéreo, para información relativa a la marcha de las aeronaves en vuelo.

(b) La Autoridad Aeronáutica competente se asegurará de que los puntos significativos se identifican por medio de designadores y se establecerán de conformidad con lo expuesto en el Apéndice B de esta Parte.

92.31 Establecimiento e identificación de rutas normalizadas para el rodaje de aeronaves.

Reservado

92.33 Coordinación entre el explotador y los servicios de tránsito aéreo.

(a) Las dependencias de los Servicios de Tránsito Aéreo, al desempeñar sus funciones, tendrán debidamente en cuenta las necesidades del Explotador inherentes al cumplimiento de las obligaciones impuestas por la Autoridad Aeronáutica competente, y si el Explotador lo 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.

(b) Lo establecido en el párrafo (a) estará sujeto a los arreglos que los Explotadores quieran realizar para obtener la información de que se trata, presupuesta como servicio adicional y por lo tanto sujeta a procedimientos especiales convenidos entre las partes.

(c) Cuando lo solicite un Explotador, los mensajes operacionales (incluyendo los informes de posición) recibidos por las dependencias de los Servicios de Tránsito Aéreo y relacionados con el vuelo de la aeronave, se pondrán, en la medida de lo posible, a disposición del Explotador de su representante autorizado, de conformidad con los procedimientos convenidos localmente.

92.35 Coordinación entre las autoridades militares y los servicios de tránsito aéreo.

(a) La Autoridad Aeronáutica competente establecerá y mantendrá una cooperación estrecha con las autoridades militares responsables de las actividades que puedan afectar los vuelos de las aeronaves civiles.

(b) La coordinación de las actividades potencialmente peligrosas para las aeronaves civiles, las llevará a cabo la Autoridad Aeronáutica competente de conformidad con lo establecido en la Sección 92.37 de esta Parte.

(c) La Autoridad Aeronáutica competente tomará 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.

(d) Los Servicios de Tránsito Aéreo facilitarán a las autoridades militares competentes el plan de vuelo pertinente y otros datos relativos a los vuelos de las aeronaves civiles, sea periódicamente o a solicitud, de acuerdo con los procedimientos convenidos localmente. A fin de evitar o reducir la necesidad de recurrir a la interceptación, la Autoridad Aeronáutica competente designará las áreas o rutas en las que se aplican a todos los vuelos las regulaciones establecidas en las RAAC Parte 91, relativas a los planes de vuelo, a las comunicaciones en ambos sentidos y a la notificación de la posición; con objeto de garantizar que las correspondientes dependencias de los servicios de tránsito aéreo dispongan de todos los datos pertinentes para el fin específico de facilitar la identificación de las aeronaves civiles.

(e) La Autoridad Aeronáutica competente establecerá procedimientos especiales para garantizar que:

ES COPIA

LUIS E. SAPELLA
DEPTO. SECRETARÍA

(1) Se notifique a las dependencias de los servicios de tránsito aéreo si una dependencia militar observa que una aeronave, que es o pudiera ser una aeronave civil, se aproxima o ha entrado en una zona en la que pudiera ser necesaria la interceptación.

(2) Se haga todo lo posible para confirmar la identidad de la aeronave y para proporcionarle la guía de navegación que haga innecesaria la interceptación.

92.37 Coordinación de las actividades potencialmente peligrosas para las aeronaves civiles.

(a) La planificación y realización de toda actividad potencialmente peligrosa para las aeronaves civiles, sea sobre el territorio argentino o sobre alta mar, la coordinará la Autoridad Aeronáutica competente con la Autoridad ATS competente. La coordinación se efectuará con la antelación necesaria para que pueda publicarse oportunamente la información sobre las actividades.

(b) Si la Autoridad ATS competente no es la del Estado donde está situada la organización que proyecta las actividades, deberá establecerse una coordinación inicial por medio de la Autoridad ATS responsable del espacio aéreo sobre el Estado donde la organización está situada.

(c) El objetivo de la coordinación de las Actividades Potencialmente Peligrosas para las Aeronaves Civiles será lograr las mejores disposiciones que eviten peligros para las mismas y produzcan un mínimo de interferencia con las operaciones ordinarias de dichas aeronaves.

(d) La Autoridad ATS competente será la responsable de iniciar la publicación de la información sobre estas actividades.

(e) La Autoridad Aeronáutica competente deberá tomar las medidas adecuadas para evitar que las emisiones de los rayos láser afecten negativamente a las operaciones de vuelo.

92.39 Datos aeronáuticos.

(a) La determinación y notificación de los datos aeronáuticos relativos a los Servicios de Tránsito Aéreo serán efectuadas por la Autoridad Aeronáutica competente conforme a los requisitos de exactitud e integridad fijados en las Tablas del Apéndice E, teniendo en cuenta al mismo tiempo los procedimientos del sistema de calidad establecido. Los requisitos de exactitud de los datos aeronáuticos se basan en un nivel de probabilidad del 95% y a tal efecto se identificarán tres tipos de datos de posición:

- (1) Puntos objeto de levantamiento topográfico (como son posición de las ayudas para la navegación).
- (2) Puntos calculados (cálculos matemáticos a partir de puntos conocidos, objeto de levantamiento topográfico para establecer puntos en el espacio, puntos de referencia).
- (3) Puntos declarados (como puntos de los límites de las regiones de información de vuelo).

(b) La Autoridad Aeronáutica competente deberá asegurar que se mantenga la integridad de los datos aeronáuticos en todo el proceso de datos, desde el levantamiento topográfico/origen hasta el siguiente usuario previsto. Los requisitos de integridad de los datos aeronáuticos se basarán en el posible riesgo dimanante de la alteración de los datos y del uso al que se destinen. En consecuencia, se aplicará la siguiente clasificación y nivel de integridad de datos:

- (1) Datos críticos, nivel de integridad 1×10^{-6} : existe gran probabilidad de que utilizando datos críticos alterados, la continuación segura del vuelo y el aterrizaje de la aeronave se pondrán en grave riesgo con posibilidades de catástrofe.
- (2) Datos esenciales, nivel de integridad 1×10^{-5} : existe baja probabilidad de que utilizando datos esenciales alterados, la continuación segura del vuelo y el aterrizaje de la aeronave se pondrán en grave riesgo con posibilidades de catástrofe.
- (3) Datos ordinarios, nivel de integridad 1×10^{-3} : existe muy baja probabilidad de que utilizando datos ordinarios alterados, la continuación segura del vuelo y el aterrizaje de la aeronave se pondrán en grave riesgo con posibilidades de catástrofe.

(c) Reservado.

(d) Las coordenadas geográficas que indiquen la latitud y la longitud se determinarán y notificarán en función de la referencia geodésica del Sistema Geodésico Mundial -1984 (WGS-84), identificando las coordenadas geográficas que se hayan transformado a coordenadas WGS-84 por medios matemáticos y cuya exactitud con arreglo al trabajo topográfico original sobre el terreno no satisfaga los requisitos establecidos en el Apéndice E tabla 1.



(e) El grado de exactitud del trabajo topográfico sobre el terreno y las determinaciones y cálculos derivados del mismo serán tales que los datos operacionales de navegación resultantes correspondientes a las fases de vuelo se encuentren dentro de las desviaciones máximas, con respecto a un marco de referencia apropiado, según se indica en las tablas del Apéndice E.

92.41 Coordinación entre la autoridad meteorológica y la de los servicios de tránsito aéreo.

(a) Para conseguir que las aeronaves reciban la información meteorológica más reciente para las operaciones, la Autoridad ATS competente se asegurará que el ANSP concerte acuerdos con el Servicio Meteorológico Nacional (SMN) para que el personal de los Servicios de Tránsito Aéreo:

(1) 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.

(2) Comunique tan pronto como sea posible, a la oficina de 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 de informe meteorológico del aeródromo.

(3) Comunique, tan pronto como sea posible, a la oficina de meteorológica correspondiente, la información pertinente relativa a actividad volcánica precursora de erupción, a erupciones volcánicas y la información relativa a las nubes de cenizas volcánicas. Asimismo, los Centros de Control de Área notificarán la información a la Oficina de Vigilancia Meteorológica y a los Centros de Avisos de Cenizas Volcánicas (VAAC) correspondientes.

(b) El ANSP se asegurará que exista una estrecha coordinación entre los centros de control de área y las oficinas de vigilancia meteorológica correspondientes, para asegurar que la información acerca de cenizas volcánicas que se incluyen en los mensajes NOTAM y SIGMET sea coherente.

92.43 Coordinación entre la autoridad de los servicios de información aeronáutica y la de los servicios de tránsito aéreo.

(a) Para garantizar que las dependencias de los Servicios de Información Aeronáutica reciban información que les permita proporcionar información previa al vuelo actualizada y satisfacer la necesidad de contar con información durante el vuelo, el ANSP se cerciorará de que los Servicios de Información Aeronáutica y los Servicios de Tránsito Aéreo colaboren de manera tal que el personal de los Servicios de Tránsito Aéreo comunique con un mínimo de demora, a la dependencia encargada de los Servicios de Información Aeronáutica:

(1) Información sobre las condiciones en el aeródromo.

(2) Estado de funcionamiento de las instalaciones, servicios y ayudas para la navegación situadas dentro de la zona de su competencia.

(3) Presencia de actividad volcánica observada por el personal de los Servicios de Tránsito Aéreo o comunicada por aeronaves.

(4) Toda información que se considere de importancia para las operaciones.

(b) Antes de incorporar modificaciones en el sistema de navegación aérea, los servicios responsables de las mismas, tendrán debidamente en cuenta el plazo que el servicio de Información Aeronáutica necesita para la preparación, producción y publicación de los textos pertinentes que hayan de promulgarse. Por consiguiente, es necesario que exista una coordinación oportuna y estrecha entre los servicios interesados para asegurar que la información sea entregada al Servicio de Información Aeronáutica a su debido tiempo.

(c) El personal de los Servicios de Tránsito Aéreo deberá cumplir con los plazos establecidos por las fechas de entrada en vigor predeterminadas por el sistema de reglamentación y control de información aeronáutica (AIRAC), acordadas internacionalmente, previendo además, catorce (14) días adicionales a partir de la fecha de envío de la información/datos brutos que remitan a los Servicios de Información Aeronáutica.

(d) Los Servicios de Tránsito Aéreo responsables de suministrar la información/datos brutos aeronáuticos a los Servicios de Información Aeronáutica tendrán debidamente en cuenta los requisitos de exactitud e integridad de los datos aeronáuticos especificados en el Apéndice E de esta Parte.

92.45 Altitudes mínimas de vuelo.

ES COPIA
LUIS F. CAPELLA
DEPTO. SECRETARÍA GENERAL

(a) La Autoridad Aeronáutica competente determinará y promulgará las altitudes mínimas de vuelo respecto a cada ruta ATS y área de control sobre su jurisdicción. Las altitudes mínimas de vuelo determinadas proporcionarán, como mínimo, un margen de franqueamiento por encima del obstáculo determinante situado dentro del área de que se trate.

92.47 Servicios a las aeronaves en caso de una emergencia.

(a) Las dependencias de los Servicios de Tránsito Aéreo darán la mayor atención, asistencia y prioridad sobre otras aeronaves a aquella que se sepa, o se sospeche, que se encuentra en estado de emergencia, incluido el caso que esté siendo objeto de interferencia ilícita, según lo exijan las circunstancias.

(b) Cuando se sepa, o sospeche, que una aeronave es objeto de interferencia ilícita, las dependencias ATS atenderán con prontitud las solicitudes de dicha aeronave. Estas seguirán transmitiendo la información que proceda para que el vuelo se realice con seguridad y tomarán las medidas necesarias para facilitar la realización de todas las fases de vuelo, especialmente el aterrizaje, en condiciones de seguridad.

(c) Cuando se sepa, o sospeche, que una aeronave es objeto de interferencia ilícita, las dependencias ATS, de conformidad con los procedimientos acordados localmente, informarán inmediatamente a la autoridad de seguridad correspondiente e intercambiarán la información necesaria con el explotador o su representante designado.

92.49 Contingencia en vuelo.

(a) Aeronaves extraviadas o no identificadas:

NOTA 1: La expresión 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 haya notificado que desconoce su posición.

Aeronave no identificada. Toda aeronave que haya sido observada, o con la cual se haya notificado que vuela 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 para otra dependencia.

NOTA 3: En el caso de una aeronave extraviada o no identificada puede haber sospecha de que sea objeto de interferencia ilícita.

(1) Tan pronto como una dependencia de los Servicios de Tránsito Aéreo tenga conocimiento de que hay una aeronave extraviada o no identificada, tomará, de conformidad con los incisos (2) y (3) de esta Sección, todas las medidas necesarias para auxiliar a la aeronave y proteger su vuelo.

(2) Si no se conoce la posición de la aeronave, la dependencia de los Servicios de Tránsito Aéreo:

(i) Tratará de establecer, a no ser que ya se haya establecido, comunicación en ambos sentidos con la aeronave;

(ii) Utilizará todos los medios disponibles para determinar su posición;

(iii) 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;

(iv) 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;

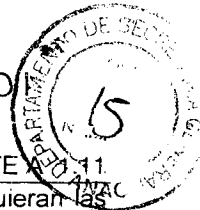
(v) Solicitará a las dependencias citadas en los incisos (iii) y (iv) anteriores y a otras aeronaves en vuelo toda la ayuda que puedan prestar con el fin de establecer comunicación con la aeronave y determinar su posición.

(3) Cuando se haya establecido la posición de la aeronave, la dependencia de los Servicios de Tránsito Aéreo:

(i) Notificará a la aeronave su posición y las medidas correctivas que haya de tomar.

(ii) Suministrará a otras dependencias ATS, a las dependencias militares apropiadas, cuando sea necesario, la información pertinente relativa a la aeronave extraviada y el asesoramiento que se le haya proporcionado.

(4) 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



RAAC PARTE 92

SUBPARTE 11

aeronave, siempre que ello sea necesario para suministrar Servicios de Tránsito Aéreo o lo requieran las autoridades militares apropiada, 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:

- (i) Tratará de establecer comunicación en ambos sentidos con la aeronave.
- (ii) 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.
- (iii) 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.
- (iv) Tratará de obtener información de otras aeronaves que se encuentren en la misma zona.
- (5) 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.
- (6) Si la dependencia ATS considera que una aeronave extraviada o no identificada puede ser objeto de interferencia ilícita, deberá informarse inmediatamente a la autoridad competente designada por el Estado, de conformidad con los procedimientos acordados localmente.

(b) Interceptación de aeronaves civiles:

(1) Tan pronto como una dependencia de los Servicios de Tránsito Aéreo tenga conocimiento de que una aeronave está siendo interceptada en su zona de responsabilidad adoptará, de entre las medidas siguientes, las que considere apropiadas al caso:

- (i) Tratará de establecer comunicación en ambos sentidos con la aeronave interceptada mediante cualquier medio disponible, inclusive la radiofrecuencia de emergencia de 121.5 Mhz, a no ser que ya se haya establecido comunicación.
 - (ii) Notificará al piloto que su aeronave está siendo interceptada.
 - (iii) 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 disponga con respecto a la aeronave.
 - (iv) Retransmitirá, cuando sea necesario, los mensajes entre la aeronave interceptora o la dependencia de control de interceptación y la aeronave interceptada.
 - (v) Adoptará, en estrecha coordinación con la dependencia de control de interceptación, todas las medidas necesarias para garantizar la seguridad de la aeronave interceptada.
 - (vi) 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.
- (2) Tan pronto como una dependencia de los Servicios de Tránsito Aéreo tenga conocimiento de que una aeronave está siendo interceptada fuera de su zona de responsabilidad adoptará, de entre las medidas siguientes, las que considere apropiadas al caso:
- (i) 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 ayudarla a identificar la aeronave y pedirá que intervenga de conformidad con lo dispuesto en esta sub-sección.
 - (ii) Retransmitirá los mensajes entre la aeronave interceptada y la dependencia ATS correspondiente, la dependencia de control de interceptación o la aeronave interceptora.

92.51 La hora en los servicios de tránsito aéreo.

(a) Las dependencias de Servicios de Tránsito Aéreo deberán emplear el Tiempo Universal Coordinado (UTC) y lo expresarán en horas, minutos y segundos del día de veinticuatro (24) horas, que comienza a medianoche.

(b) Las dependencias de Servicios de Tránsito Aéreo deberán estar dotadas de relojes que indiquen horas, minutos y segundos, claramente visibles desde cada puesto de trabajo de la dependencia.

(c) Los relojes de las dependencias de Servicios de Tránsito Aéreo y otros dispositivos para registrar la hora deberán ser verificados según sea necesario, a fin de que den la hora exacta, con una tolerancia de más o menos 30 segundos respecto al UTC. Cuando una dependencia de Servicios de Tránsito Aéreo utilice comunicaciones por enlace de datos, los relojes y otros dispositivos para registrar la hora se verificarán según sea necesario, a fin de que den la hora exacta con una tolerancia de un segundo respecto al UTC.

(d) Las dependencias de Servicios de Tránsito Aéreo deberán obtener la hora exacta del Ente Oficial correspondiente, o si no fuese posible, de otra dependencia que haya obtenido la hora exacta de tal esta-

ción.

(e) Las Torres de Control de Aeródromos, deberán suministrar la hora exacta al Piloto, antes que la aeronave inicie su rodaje para el despegue a menos que se haya dispuesto lo necesario para que el Piloto la obtenga de otra fuente. Además, las dependencias de Servicio de Tránsito Aéreo deberán suministrar la hora exacta a las aeronaves, a petición de éstas. Las señales horarias se referirán al medio minuto más próximo.

92.53 Establecimiento de requisitos de llevar a bordo transpondedores de notificación de la altitud de presión y de su funcionamiento

(a) La Autoridad Aeronáutica competente establecerá en las RAAC, Parte 91, Subparte C, los requisitos para llevar a bordo los Transpondedores de notificación de la altitud de presión y para su funcionamiento en partes determinadas del espacio aéreo.

92.55 Gestión de la seguridad operacional.

(a) El ANSP deberá poner en vigencia programas de gestión de la seguridad operacional para lograr un nivel aceptable de seguridad operacional en el suministro del ATS.

(b) La Autoridad Aeronáutica competente debe establecer el nivel aceptable de seguridad y los objetivos de seguridad aplicables al suministro de ATS dentro del espacio aéreo y en los aeródromos. De ser aplicable, se establecerán los niveles de seguridad y los objetivos de seguridad mediante acuerdos regionales de navegación aérea.

(c) En el programa de gestión de la seguridad operacional ATS del ANSP:

(1) Se deberá identificar los peligros reales y posibles y se determinará la necesidad de medidas correctivas.

(2) Se deberá asegurar que se aplican las medidas correctivas necesarias para mantener un nivel aceptable de seguridad.

(3) Se deberá prever la supervisión permanente y evaluación periódica del nivel de seguridad logrado.

(4) Se deberá tener como meta mejorar continuamente el nivel global de seguridad operacional.

(d) El sistema de gestión de la seguridad ATS deberá definir claramente las líneas de responsabilidad sobre seguridad, incluyendo la responsabilidad directa de la seguridad ATS por parte del personal administrativo superior.

(e) Cualquier cambio significativo del sistema ATS relacionado con la seguridad, incluida la implantación de una mínima reducida de separación o de un nuevo procedimiento, solamente entrará en vigor después de que una evaluación de la seguridad haya demostrado que se satisface un nivel aceptable de seguridad y se haya consultado a los usuarios. Cuando proceda, la Autoridad Aeronáutica competente asegurará que se tomen las medidas adecuadas para que haya supervisión después de la implantación con el objeto de verificar que se satisface el nivel definido de seguridad.

92.57 Sistemas de referencia comunes.

(a) Sistema de referencia horizontal: Se utilizará el sistema Geodésico Mundial – 1984 (WGS-84) como sistema de referencia (geodésico) horizontal para la navegación aérea. Las coordenadas geográficas aeronáuticas publicadas (que indiquen la latitud y la longitud) se expresan en función de la referencia geodésica del WGS-84.

(b) Sistema de referencia vertical: Se utilizará la referencia al nivel medio del mar (MSL) que proporciona la relación de la altura (elevaciones) relacionadas con la gravedad respecto de una superficie conocida como geoide, como sistema de referencia vertical para la navegación aérea.

(c) Sistema de referencia temporal: Se utilizará el calendario gregoriano y el tiempo universal coordinado (UTC) como sistema de referencia temporal para la navegación aérea. Cuando en las cartas se utilice un sistema de referencia temporal diferente, así se indicará en la publicación de información aeronáutica (AIP).

92.59 Competencia lingüística



RAAC PARTE 92

SUBPARTE A

(a) El proveedor de Servicios de Tránsito Aéreo deberá cerciorarse que los Controladores de Tránsito Aéreo hablen y comprendan los idiomas utilizados en las comunicaciones radiotelefónicas de acuerdo a los requisitos de la RAAC Parte 65.

(b) Salvo en el caso de que las comunicaciones entre las dependencias de control de tránsito aéreo se efectúen en un idioma convenido mutuamente, el idioma inglés se utilizará para tales comunicaciones.

92.61 Arreglos para casos de contingencia.

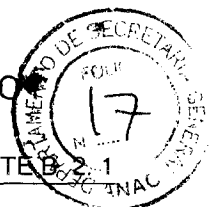
(a) El ANSP deberá elaborar y promulgar planes de contingencia para su ejecución en el caso de interrupción, o posible interrupción de los Servicios de Tránsito Aéreo y los servicios de apoyo correspondientes en el espacio aéreo en el que tienen la responsabilidad de proporcionar dichos servicios.

(b) Estos planes de contingencia, sujetos a aprobación previa de la Autoridad Aeronáutica competente, se elaborarán con la asistencia de la OACI, según sea necesario, en estrecha coordinación con las autoridades de los Servicios de Tránsito Aéreo responsables del suministro de servicios en partes adyacentes del espacio aéreo y con los usuarios del espacio aéreo correspondientes.

ES COPIA

LUIS F. CAPELLA

ESTA PÁGINA FUE DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO



REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACIÓN CIVIL (RAAC)

PARTE 92 – SERVICIOS DE TRANSITO AÉREO

SUBPARTE B – SERVICIO DE CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO

Secc. Título

- 92.101 Aplicación
- 92.103 Provisión del servicio de control de tránsito aéreo
- 92.105 Funcionamiento del servicio de control de tránsito aéreo
- 92.107 Mínimas de separación
- 92.109 Responsabilidad del control
- 92.111 Transferencia de la responsabilidad del control
- 92.113 Autorizaciones del control de tránsito aéreo
- 92.115 Control de personas y vehículos en los aeródromos
- 92.117 Suministro de servicios radar
- 92.119 Uso del radar de movimiento en la superficie (SMR)
- 92.121 al 92.199 Reservado.

92.101 Aplicación.

- (a) El ANSP suministrará Servicios de Control de Tránsito Aéreo a:
- (1) todos los vuelos IFR en los espacios aéreos Clases A, B, C y D.
 - (2) todos los vuelos VFR en el espacio aéreo Clase B, C y D.
 - (3) todos los vuelos VFR Especiales.
 - (4) todo el tránsito de aeródromo en los aeródromos controlados.

92.103 Provisión del servicio de control de tránsito aéreo.

- (a) Las partes del servicio de control de tránsito aéreo descritas en la Sección 92.5, deberán ser provistas por las diferentes dependencias en la forma siguiente:
- (1) Servicio de control de área:
 - (i) Por el centro de control de área.
 - (ii) 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 haya establecido un centro de control de área.
 - (2) Servicio de control de aproximación:
 - (i) Por un centro de control de área o por una torre de control de aeródromo 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;
 - (ii) Por una dependencia de control de aproximación cuando sea necesario o conveniente establecer una dependencia separada.
 - (3) Servicio de control de aeródromo:
 - (i) Por medio de una Torre de Control de aeródromo.

92.105 Funcionamiento del servicio de control de tránsito aéreo

- (a) Con el fin de proporcionar el servicio de control de tránsito aéreo, las dependencias de control de tránsito aéreo deben:
- (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 autorizaciones 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 las autorizaciones, en cuanto sea necesario, con las otras dependencias:
 - (i) Siempre que, de no hacerlo, una aeronave pueda obstaculizar el tránsito dirigido por dichas otras dependencias.
 - (ii) Antes de transferir el control de una aeronave a dichas otras dependencias.

(b) La información sobre movimiento de la aeronave, junto con el registro de autorizaciones del control de tránsito aéreo otorgadas a la misma, será exhibida por la dependencias de los servicios de tránsito aérea correspondiente de forma que permita un análisis fácil, a fin de mantener una afluencia eficiente del tránsito aéreo, con la debida separación entre aeronaves.

(c) Las dependencias de control de tránsito aéreo deberán estar equipadas con dispositivos para grabar las conversaciones de fondo y el entorno sonoro de las estaciones de trabajo de los controladores de tránsito aéreo, con la capacidad de retener la información registrada durante por lo menos las últimas 24 horas de operación.

(1) A los efectos del cumplimiento del párrafo (c) el ANSP deberá presentar el plan de implementación a la Autoridad Aeronáutica competente.

(d) Las autorizaciones concedidas por las dependencias de control de tránsito aéreo deben proporcionar separación:

- (1) Entre todos los vuelos en el espacio aéreo de Clase A y B.
- (2) Entre los vuelos IFR en el espacio aéreo de Clase C y D.
- (3) Entre vuelos IFR y vuelos VFR Especiales.
- (4) Entre vuelos VFR especiales, cuando así lo prescriba la Autoridad Aeronáutica competente.

(e) La separación proporcionada por una dependencia de control de tránsito aéreo se obtendrá por lo menos en una de las siguientes formas:

- (1) Separación vertical, mediante la asignación de diferentes niveles elegidos entre los que se encuentran establecidos en la tabla de niveles de crucero que figura en la AIP Parte ENR.
- (2) Separación horizontal, obtenida proporcionando:
 - (i) Separación longitudinal, manteniendo un intervalo entre las aeronaves que lleven la misma derrota, o derrotas convergentes o recíprocas, expresadas en función de tiempo o de distancia; o
 - (ii) Separación lateral, manteniendo las aeronaves en diferentes rutas o en diferentes áreas geográficas.
- (3) Separación compuesta, consistente en una combinación de separación vertical y separación horizontal, utilizando para cada una de ellas mínimas no inferiores a las que se utilizan cuando se aplican por separado, pero no inferiores a la mitad de esas mínimas. La separación compuesta sólo se aplicará en virtud de acuerdos regionales de navegación aérea.

(f) En el espacio aéreo de la República Argentina en que se aplica una separación vertical mínima reducida de 300 m (1 000ft) entre el FL 290 y el FL 410 inclusive, se establecerá un programa para vigilar la performance de mantenimiento de altitud de la aeronave que opera a esos niveles, a fin de garantizar que la aplicación continua de esta separación vertical mínima cumple con los objetivos de seguridad.

NOTA: La Agencia Regional de Monitoreo del Caribe y de América del Sur (CARSAMMA) fue establecida para proveer el soporte durante la implementación y al uso seguro continuado del Mínimo de Separación Vertical Reducido (RVSM) en el espacio aéreo de las regiones CAR/SAM.

(g) La Autoridad Aeronáutica competente hará arreglos, por medio de acuerdos regionales e interregionales, para compartir los datos provenientes de los programas de vigilancia.

92.107 Mínimas de separación

(a) La Autoridad Aeronáutica competente deberá establecer las mínimas de separación que han de aplicarse en una parte dada del espacio aéreo con las siguientes consideraciones:

- (1) Las mínimas de separación se elegirán entre las que figuran en el documento aprobado sobre gerenciamiento de servicios de tránsito aéreo, de tal forma que sean aplicables a las circunstancias prevalecientes. Cuando se utilicen tipos de ayudas o prevalezcan circunstancias que no estén previstas en las disposiciones vigentes, según proceda, se establecerán otras mínimas de separación, por:
 - (i) la Autoridad Aeronáutica competente, previa consulta con el ANSP y los Explotadores, respecto a rutas o partes de las mismas que estén dentro del espacio aéreo sobre el cual el ANSP sea responsable de brindar los servicios de control de tránsito aéreo.
 - (ii) Acuerdo regional de navegación aérea respecto a rutas o partes de las mismas que estén dentro del espacio aéreo sobre alta mar o sobre áreas de soberanía indeterminada.
- (2) La selección de las mínimas de separación se hará por acuerdo entre las Autoridades ATS competentes, en el espacio aéreo adyacente cuando:
 - (i) El tránsito ha de pasar de uno a otro de los espacios aéreos adyacentes.



(ii) Las rutas se hallen tan próximas al límite común de los espacios aéreos adyacentes, que afecten las mínimas de separación aplicables según las circunstancias.

(b) La Autoridad Aeronáutica competente se asegurará de que los detalles de las mínimas de separación elegidas y de sus áreas de aplicación se notifiquen a:

- (1) Las dependencias ATS pertinentes.
- (2) Los Pilotos y Explotadores, mediante la AIP, cuando la separación se base en el uso por parte de la aeronave de ayudas para la navegación especificadas o en técnicas de navegación determinadas.

92.109 Responsabilidad del control

(a) Responsabilidad respecto del control de vuelos. Todo vuelo controlado estará en todo momento bajo el control de una sola dependencia de control de tránsito aéreo.

(b) Responsabilidad del control dentro de determinado bloque de espacio aéreo. 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.

92.111 Transferencia de la responsabilidad del control

(a) Lugar o momento de la transferencia. La responsabilidad del control de una aeronave será transferida de una dependencia de control de tránsito aéreo a otra, en la forma siguiente:

(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 dicho servicio, 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 de ambas áreas de control o en cualquier otro punto o momento que se haya convenido entre ambas dependencias.

(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.

(3) Entre la dependencia que suministra el servicio de control de aproximación y una torre de control de aeródromo.

(i) Aeronaves que llegan: La responsabilidad del control de una aeronave que llega se transferirá de la dependencia que proporcione servicio de control de aproximación a la Torre de Control de aeródromo, cuando la aeronave:

(A) Se encuentre en las proximidades del aeródromo, y,

- Se considere que podrá realizar la aproximación y el aterrizaje por referencia visual a tierra; o,

- Haya alcanzado condiciones meteorológicas interrumpidas de vuelo visual; o,

(B) Haya llegado a un punto o nivel prescritos lo que ocurra antes, según lo especificado en Cartas de Acuerdo o instrucciones locales; o,

(C) Haya aterrizado.

(ii) Aeronaves que salen: La responsabilidad del control de una aeronave que sale se transferirá de la Torre de Control de aeródromo a la que proporcione servicio de control de aproximación:

(A) Cuando en las proximidades del aeródromo prevalezcan condiciones meteorológicas de vuelo visual:

- Antes del momento en que la aeronave abandone las proximidades del aeródromo.

- Antes de que la aeronave pase a operar en condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos.

- Haya llegado a un punto o nivel prescrito, según lo especificado en cartas de acuerdo o instrucciones de la dependencia ATS o lo primero que ocurra.

(B) Cuando en el aeródromo prevalezcan condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos:

- Inmediatamente después de que la aeronave esté en vuelo.

- Haya llegado a un punto o nivel prescritos, según lo especificado en cartas de acuerdo o instrucciones de la dependencia ATS.

4) Entre los sectores o posiciones de control dentro de la misma dependencia de control de tránsito aéreo. Se transferirá la responsabilidad de control de una aeronave de un sector o una posición de control a otro sector de control, dentro de la misma dependencia de tránsito aéreo, al llegar a un punto, nivel u hora, según lo especificado en las instrucciones de la dependencia ATS.

(b) Coordinación de la transferencia.

ES COPIA

LUIS F. CAPELLA

SUBPARTE B 2. 4

RAAC PARTE 92

- (1) La dependencia de control de tránsito aéreo correspondiente no podrá transferir la responsabilidad del control de una aeronave 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 los incisos (2) y (3) que se expresan a continuación.
- (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.
- (i) Cuando haya de realizarse la transferencia del control utilizando datos RADAR o ADS-B, la información de control pertinente a dicha transferencia incluirá información referente a la posición y, si se requiere, la derrota y la velocidad de la aeronave observada por RADAR o ADS-B inmediatamente antes de la transferencia.
- (ii) Cuando haya de realizarse la transferencia del control utilizando datos ADS-C, la información de control pertinente a dicha transferencia incluirá la posición en cuatro dimensiones y otras informaciones, según corresponda.
- (3) La dependencia de control aceptante deberá:
- (i) Indicar que se halla en situación de aceptar el control de la aeronave en las condiciones expresadas por la dependencia de control transferidora, a no ser que, por previo acuerdo entre ambas dependencias, la ausencia de dicha información deba entenderse como una aceptación de las condiciones especificadas; o indicar los cambios necesarios al respecto; y
- (ii) especificar cualquier otra información o autorización referente a la parte siguiente del vuelo que la aeronave necesite en el momento de la transferencia.
- (4) A no ser que se haya acordado lo contrario entre las dos dependencias de control interesadas, la dependencia aceptante notificará a la dependencia transferidora el momento en que se haya establecido la comunicación por radio en ambos sentidos con la aeronave de que se trate y asumido el control de la misma.
- (5) La Autoridad Aeronáutica Competente especificará en cartas de acuerdo, memorando de entendimiento o instrucciones de las dependencias de ATS, según corresponda, los procedimientos de coordinación aplicables, incluidos los puntos de transferencia de control.

92.113 Autorizaciones del control de tránsito aéreo

- (a) Los permisos del control de tránsito aéreo tendrán como única finalidad cumplir con los requisitos de suministrar servicios de control de tránsito aéreo.
- (b) El contenido de las autorizaciones será:
- (1) La identificación de la aeronave que figura en el plan de vuelo.
 - (2) El límite de la autorización.
 - (3) La ruta de vuelo.
 - (4) El nivel o niveles de vuelo para toda la ruta o parte de ella y cambios de nivel, si corresponde.
 - (5) Las instrucciones o información necesaria sobre otros aspectos, como las maniobras de aproximación o de salida, las comunicaciones y la hora en que expira la autorización.
- (c) Autorizaciones para los vuelos transónicos. La autorización del Control de Tránsito Aéreo referente a la fase de aceleración transónica de un vuelo supersónico se extenderá por lo menos hasta el final de dicha fase.
- (d) Colación de los permisos y de información relacionada con la seguridad.
- (1) La tripulación de vuelo colacionará al controlador de tránsito aéreo las partes de los permisos e instrucciones que se transmiten oralmente del ATC que estén relacionadas con la seguridad. Se colacionarán los siguientes elementos:
 - (i) Permisos de ruta ATC.
 - (ii) Permisos e instrucciones para entrar, aterrizar, despegar, mantenerse en espera a distancia, cruzar y retroceder en cualquier pista.
 - (iii) Pista en uso, reglaje de altímetro, códigos SSR, instrucciones de nivel, instrucciones de rumbo, velocidad y niveles de transición, ya sean expedidas por el Controlador o incluidas en las radiodifusiones ATIS.
 - (2) Otras autorizaciones o instrucciones, incluidas las autorizaciones condicionales, serán colacionadas o se dará acuse de recibo de las mismas de forma que se indique claramente que han sido comprendidas y que se cumplirá con las mismas.
 - (3) El controlador escuchará la repetición para asegurarse que la tripulación de vuelo ha acusado recibo correctamente de la autorización o la instrucción y adoptará medidas inmediatas para corregir cualquier discrepancia revelada por la colación.



RAAC PARTE 92

(4) No se requerirá confirmación oral de mensajes CPDLC.

(e) Coordinación de las autorizaciones.

(1) La autorización del control de tránsito aéreo se coordinará 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:

(i) Se expedirá una autorización a la aeronave para toda la ruta hasta el aeródromo del primer aterrizaje previsto:

(A) Cuando haya sido posible, antes de la salida, coordinar la autorización con todas las dependencias bajo cuyo control pasará la aeronave.

(B) Cuando exista razonable seguridad de que se obtendrá previamente la coordinación entre aquellas dependencias bajo cuyo control pasará subsiguientemente la aeronave.

(2) Cuando no se haya logrado o previsto la coordinación de una autorización hasta el primer aeródromo de aterrizaje previsto, la dependencia de control de tránsito aéreo correspondiente sólo dará autorización a la aeronave para llegar hasta el punto en donde pueda asegurar razonablemente la coordinación, antes de llegar a dicho punto, o sobre tal punto, la aeronave recibirá una nueva autorización, debiéndose dar entonces las instrucciones que sean necesarias.

(i) Puede exigirse que las aeronaves entren en contacto con una dependencia de control de tránsito aéreo subsiguiente a fin de recibir una autorización anticipada antes del punto de transferencia de control;

(A) Los pilotos al mando de las aeronaves mantendrán la necesaria comunicación en ambos sentidos, con la dependencia de control de tránsito aéreo apropiada, mientras estén solicitando una autorización anticipada;

(B) Debe indicarse claramente al Piloto al mando el carácter específico de toda autorización anticipada que se otorgue.

(C) A menos que estén coordinadas, las autorizaciones anticipadas no afectarán el perfil de vuelo original de la aeronave en cualquier espacio aéreo, salvo el de la dependencia de control de tránsito aéreo responsable del otorgamiento de la autorización anticipada.

(ii) Cuando el piloto al mando de una aeronave intente partir de un aeródromo situado dentro de un área de control para entrar en otra, en un período de treinta (30) minutos, o de otro período de tiempo especificado que convengan los centros de control de área pertinentes, una dependencia de control de tránsito aéreo efectuará la coordinación con la dependencia de control subsiguiente antes de expedir la autorización de partida.

(iii) Cuando el piloto al mando de 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 área de control o en otra área de control, dependencia de control de tránsito aéreo correspondiente concederán una autorización desde el punto de salida hasta el aeródromo del primer aterrizaje previsto. Tales autorizaciones o sus revisiones se aplicarán solamente a las partes del vuelo efectuadas dentro del espacio aéreo controlado.

(f) Gestión de afluencia del tránsito aéreo (ATFM)

(1) Se deberá implantar la gestión de afluencia del tránsito aéreo (ATFM) en el espacio aéreo en el que la demanda de tránsito aéreo excede a veces, o se espera que exceda, de la capacidad declarada de los servicios de control de tránsito aéreo de que se trate.

(i) La capacidad de los servicios de control de tránsito aéreo de que se trate será declarada por la Autoridad ATS competente.

(ii) A los efectos del cumplimiento de la presente sub-sección el ANSP deberá presentar el plan de implementación acorde, a la Autoridad Aeronáutica competente.

(2) Deberá implantarse la ATFM mediante acuerdos regionales de navegación aérea o, si procede, mediante acuerdos multilaterales. En estos acuerdos deben considerarse procedimientos comunes y métodos comunes de determinación de la capacidad.

(3) Cuando la dependencia ATC 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 lo notificará a las dependencias ATS interesadas. Las tripulaciones de vuelo de aeronaves destinadas a dicho lugar o área y los operadores interesados serán informados por dicha dependencia ATC acerca de las demoras previstas o de las restricciones que serán aplicadas.

92.115 Control de personas y vehículos en los aeródromos

(a) 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, cuando sea necesario, para evitarles peligros o para evitárselos a las aeronaves que aterrizan, están en rodaje o despegan

(b) En condiciones tales que se sigan procedimientos de mala visibilidad, la Torre de Control del aeródromo:

(1) 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 los requisitos relativos a protección de la(s) zona(s) sensible(s) del ILS cuando se efectúen operaciones de aproximación de precisión por instrumentos categorías II o III.

(2) A reserva de lo previsto en el párrafo c) siguiente en esta sub-sección, la separación mínima entre vehículos y aeronaves en rodaje será la que la Autoridad ATS competente establezca, tomando en consideración las ayudas disponibles.

(3) Cuando se efectúen continuamente operaciones ILS de precisión por instrumentos de categorías II o III a una misma pista, se protegerán las áreas críticas y sensibles más restringidas del ILS.

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

(d) A reserva de lo previsto en el párrafo (c) anterior en esta Sección, los vehículos que se encuentren en el área de maniobras deberán observar las siguientes reglas:

(1) Todos los vehículos, incluidos los que remolquen aeronaves, cederán paso a las aeronaves que estén aterrizando, despegando o en rodaje.

(2) Los vehículos que remolquen aeronaves tendrán paso preferente.

(3) Los vehículos se cederán mutuamente el paso de conformidad con las instrucciones locales.

(4) No obstante lo dispuesto en los incisos (1), (2) y (3) anteriores, todos los vehículos, comprendidos los que remolquen aeronaves, observarán las instrucciones de la Torre de Control del aeródromo.

92.117 Suministro de servicios radar

(a) La Autoridad ATS competente se asegurará de que los sistemas RADAR provean la presentación en pantalla de alerta y avisos relacionados con la seguridad, tal como alertas de conflictos, predicciones de conflictos, advertencia de altitud mínima de seguridad y claves SSR duplicadas involuntariamente.

92.119 Uso del radar de movimiento en la superficie (SMR)

Reservado.



REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACIÓN CIVIL (RAAC)

PARTE 92 – SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO

SUBPARTE C – SERVICIO DE INFORMACIÓN DE VUELO

Secc. Título

- 92.201 Aplicación
- 92.203 Alcance del servicio de información de vuelo
- 92.205 Radiodifusiones del servicio de información de vuelo para las operaciones
- 92.207 Radiodifusiones del servicio automático de información terminal-voz (ATIS-voz)
- 92.209 Servicio automático de información terminal
- 92.211 ATIS destinados a las aeronaves que llegan y salen
- 92.213 ATIS para las aeronaves que llegan
- 92.215 ATIS para las aeronaves que salen
- 92.217 al 92.299 Reservado.

92.201 Aplicación.

(a) El servicio de información de vuelo se suministra a todas las aeronaves a las que probablemente pueda afectar la información y a las que:

- (1) se les suministra Servicios de Control de Tránsito Aéreo; o
- (2) de otro modo tienen conocimiento las dependencias pertinentes de los Servicios de Tránsito Aéreo.

NOTA: Es responsabilidad del piloto al mando de una aeronave tomar la decisión definitiva respecto a cualquier alteración que se sugiera a su plan de vuelo, el servicio de información de vuelo no exime al Piloto al mando de una aeronave de ninguna de sus responsabilidades.

(b) El suministro del servicio de control de tránsito aéreo tendrá prioridad respecto al suministro del servicio de información de vuelo, siempre que el suministro del servicio de control de tránsito aéreo así lo requiera.

NOTA: Se reconoce que en determinadas circunstancias las aeronaves que realizan la aproximación final, el aterrizaje, el despegue o el ascenso, pueden necesitar que se les comunique inmediatamente información esencial que no sea de la incumbencia del servicio de control de tránsito aéreo.

92.203 Alcance del servicio de información de vuelo.

(a) El servicio de información de vuelo incluirá el suministro de la información pertinente:

- (1) información SIGMET y AIRMET.
- (2) información relativa a la actividad volcánica precursora de erupción, a erupciones volcánicas y a las nubes de cenizas volcánicas.
- (3) información relativa a la liberación en la atmósfera de materiales radiactivos o sustancias químicas tóxicas.
- (4) información sobre los cambios en las condiciones de servicio de las ayudas para la navegación.
- (5) 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, cuando estén afectadas por nieve, hielo o cubiertas por una capa de agua de espesor considerable.
- (6) información sobre globos libres no tripulados.
- (7) cualquier otra información que sea probable que afecte a la seguridad operacional.

(b) Además de lo dispuesto en el párrafo (a) de esta Sección, el servicio de información de vuelo que se suministra a los vuelos, incluirá la entrega de información sobre:

- (1) Las condiciones meteorológicas notificadas o pronosticadas en los aeródromos de salida, de destino y de alternativa.
- (2) Los peligros de colisión que puedan existir para las aeronaves que operen en el espacio aéreo de Clases C, D, F y G.

NOTA 1: Las clases de espacios aéreos establecidos para la República Argentina se encuentran en el Apéndice D de esta Parte.

NOTA 2: La información a que se refiere este inciso, que comprende solamente las aeronaves conocidas cuya presencia pudiera constituir un peligro de colisión para la aeronave que recibe la información, será a veces incompleta y los servicios de tránsito aéreo no pueden asumir siempre la responsabilidad respecto a su expedición ni respecto a su exactitud.

(3) Para los vuelos sobre áreas marítimas, en la medida de lo posible y cuando lo solicite el Piloto, toda información disponible tal como el distintivo de llamada de radio, posición, derrota verdadera, velocidad, etc. de las embarcaciones de superficie que se encuentran en el área.

(c) Las dependencias del servicio de tránsito aéreo deberán transmitir, tan pronto como fuera 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 los servicios de tránsito aéreo afectadas.

(d) Además de lo dispuesto en el párrafo (a) de esta Sección, el servicio de información de vuelo suministrado a los vuelos VFR, incluirá información sobre las condiciones del tránsito y meteorológicas a lo largo de la ruta de vuelo, que puedan hacer que no sea posible operar en condiciones de vuelo visual.

92.205 Radiodifusiones del servicio de información de vuelo para las operaciones

(a) Aplicación.

(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, son suministradas, cuando estén disponibles, en una forma integrada desde el punto de vista operacional.

92.207 Radiodifusiones del servicio automático de información terminal-voz (ATIS-voz)

(a) La dependencia ATS correspondiente efectuará radiodifusiones vocales del servicio automático de información terminal (ATIS-voz) en los aeródromos donde sea necesario reducir el volumen de comunicaciones de los canales aeroterrestres VHF-ATS. Cuando se efectúen, dichas transmisiones comprenderán:

- (1) una radiodifusión que sirva a las aeronaves que llegan; o
- (2) una radiodifusión que sirva a las aeronaves que salgan; o
- (3) una radiodifusión que sirva tanto a las aeronaves que llegan como a las que salen; o
- (4) 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 sería excesiva.

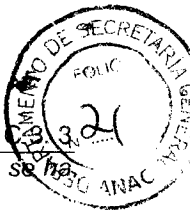
(b) Si no se dispusiera de una frecuencia VHF discreta para las radiodifusiones vocales ATIS-voz, la transmisión puede hacerse por el o los canales radiotelefónicos de las ayudas para la navegación de terminal más apropiadas, de preferencia el VOR, a condición de que el alcance y la legibilidad sean adecuados y que la señal de identificación de la ayuda para la navegación se inserte en la radiodifusión sin enmascarar esta última.

(c) Las radiodifusiones ATIS-voz no serán transmitidas por la dependencia ATS correspondiente en los canales radiotelefónicos del ILS.

(d) Cuando la dependencia ATS correspondiente suministre ATIS-voz, la radiodifusión será continua y repetitiva.

(e) La información contenida en la radiodifusión en vigor, realizada por una dependencia ATS, se pondrá de inmediato en conocimiento de las otras dependencias ATS encargadas de suministrar a las aeronaves la información sobre la aproximación, aterrizaje y despegue, cuando el mensaje no haya sido preparado por estas dependencias.

(f) Las radiodifusiones ATIS-voz suministradas en los aeródromos destinados a utilizarse en servicios aéreos internacionales deberán estar disponibles, además, en idioma inglés.



NOTA: El mensaje ATIS-voz se transmite en idioma español e inglés, en aquellos aeropuertos donde se ha publicado que se realizan las operaciones en ambos idiomas.

(g) El mensaje de las radiodifusiones ATIS-voz no deberá exceder de 30 segundos, procurándose que la legibilidad del mensaje ATIS 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. En el mensaje de radiodifusión ATIS deberá tomarse en consideración la actuación humana.

92.209 Servicio automático de información terminal

(a) Los procedimientos que se aplicarán cuando se suministre ATIS-voz serán:

- (1) la información comunicada se referirá a un solo aeródromo;
- (2) la información comunicada será actualizada inmediatamente después de producirse un cambio importante;
- (3) la preparación y difusión del mensaje ATIS estarán a cargo de los Servicios de Tránsito Aéreo;
- (4) 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;
- (5) las aeronaves acusarán recibo de la información al establecer la comunicación con la dependencia ATS que presta el servicio de control de aproximación o de la Torre de Control de aeródromo, como corresponda;
- (6) al responder al mensaje mencionado en el inciso anterior o bien, en el caso de las aeronaves de llegada, en el momento que puede prescribir la autoridad ATS competente, la dependencia ATS apropiada comunicará a la aeronave en reglaje de altímetro en vigor; y
- (7) la información meteorológica se extraerá del informe meteorológico local ordinario o especial.

(b) Cuando debido a la rápida alteración de las condiciones meteorológicas no sea aconsejable incluir un informe meteorológico en el ATIS, los mensajes ATIS indicarán que se facilitará la información meteorológica del caso cuando la aeronave se ponga en contacto inicial con la dependencia ATS pertinente.

(c) No es necesario que la dependencia ATS correspondiente incluya en las transmisiones dirigidas a las aeronaves la información contenida en el ATIS actualizado, cuyo recibo haya sido confirmado por la aeronave respectiva, exceptuando el reglaje del altímetro, que se suministrará de acuerdo con párrafo (a), inciso (6) de esta Sección.

(d) Si una aeronave acusa recibo de un ATIS que ya está vigente, la dependencia ATS correspondiente transmitirá a la aeronave sin demora toda información que deba actualizarse.

92.211 ATIS destinados a las aeronaves que llegan y salen.

(a) Los mensajes 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) indicador de llegada o salida;
- (3) designador;
- (4) hora de observación, cuando corresponda;
- (5) tipo de aproximaciones que se esperan;
- (6) pistas en uso; estado del sistema de detención que constituya un posible peligro;
- (7) condiciones importantes de la superficie de la pista y, cuando corresponda, eficacia de frenado;
- (8) tiempo de espera, cuando corresponda;
- (9) nivel de transición, cuando sea aplicable;
- (10) otra información esencial para las operaciones;
- (11) dirección y velocidad del viento de superficie, con las variaciones importantes y, si se dispone de sensores del viento en la superficie relacionados específicamente con los tramos de las pistas en uso y los Explotadores requieren tal información, indicación de la pista y de la sección de la pista a la que se refiere la información;
- (12) visibilidad y, cuando sea aplicable, RVR;
- (13) tiempo presente;
- (14) nubes por debajo de la más elevada de las altitudes siguientes: 1,500 m (5000 ft) o la altitud mínima de sector más elevada; cumulonimbus; si el cielo está oculto, visibilidad vertical, cuando se disponga de ella;
- (15) temperatura del aire;

ES COPIA
LUIS F. CAPELLA

- (16) temperatura del punto de rocío;
- (17) reglajes del altímetro;
- (18) Toda información disponible sobre los fenómenos meteorológicos significativos en las zonas de aproximación o ascenso, incluido el de cortante del viento y otros fenómenos recientes de importancia para las operaciones;
- (19) pronósticos de tendencia, cuando se disponga de él;
- (20) instrucciones ATIS específicas.

92.213 ATIS para las aeronaves que llegan.

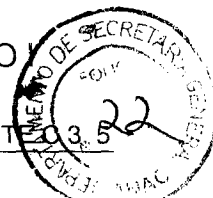
(a) Los mensajes de radiodifusión ATIS que contengan únicamente información para la llegada, constarán con los siguientes datos en el orden indicado:

- (1) nombre del aeródromo;
- (2) indicador de llegada;
- (3) designador;
- (4) hora de observación, cuando corresponda;
- (5) tipo de aproximaciones que se esperan;
- (6) pistas principales de aterrizaje; estado del sistema de detención que constituye un peligro;
- (7) condiciones importantes de la superficie de pista y, cuando corresponda, eficacia de frenado;
- (8) tiempo de espera, cuando corresponda;
- (9) nivel de transición, cuando sea aplicable;
- (10) otra información esencial para las operaciones;
- (11) dirección y velocidad del viento de superficie, con las variaciones importantes y, si se dispone de sensores del viento en la superficie relacionados específicamente con los tramos de las pistas en uso y los Explotadores requieren tal información, indicación de la pista y de la sección de la pista a la que se refiere la información;
- (12) visibilidad y, cuando sea aplicable, RVR;
- (13) tiempo presente;
- (14) nubes por debajo de la más elevada de las altitudes siguientes: 1 500 m (5 000 ft) o la altitud mínima de sector más elevada; cumulonimbus; si el cielo está oculto, visibilidad vertical cuando se disponga de ella;
- (15) temperatura del aire;
- (16) temperatura del punto de rocío;
- (17) reglajes del altímetro;
- (18) toda información disponible sobre los fenómenos meteorológicos significativos en la zona de aproximación, incluida la de cortante del viento y otros fenómenos recientes de importancia para las operaciones;
- (19) pronóstico de tendencia, cuando esté disponible; e
- (20) instrucciones ATIS específicas;

92.215 ATIS para las aeronaves que salen

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

- (1) nombre del aeródromo;
- (2) indicador de llegada;
- (3) designador;
- (4) hora de observación, cuando corresponda;
- (5) pistas principales de aterrizaje; estado del sistema de detención que constituye un peligro;
- (6) condiciones importantes de la superficie de pista que se usará para el despegue y, cuando corresponda, eficacia de frenado;
- (7) demora de salida, 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 y, si se dispone de sensores del viento en la superficie relacionados específicamente con los tramos de las pistas en uso y los Explotadores requieren tal información, indicación de la pista y de la sección de la pista a la que se refiere la información;
- (11) visibilidad y, cuando sea aplicable, RVR;
- (12) tiempo presente;
- (13) nubes por debajo de la más elevada de las altitudes siguientes: 1 500 m (5 000 ft) o la altitud mínima de sector más elevada; cumulonimbus; si el cielo está oculto, visibilidad vertical cuando se disponga de ella;
- (14) temperatura del aire;



RAAC PARTE 92

- (15) temperatura del punto de rocío;
- (16) reglajes del altímetro;
- (17) toda información disponible sobre los fenómenos meteorológicos significativos en la zona de ascenso, incluida la de cortante del viento;
- (18) pronóstico de tendencia, cuando esté disponible; e
- (19) instrucciones ATIS específicas.

ES COPIA**LUIS F. CAPELLA**
DTG. SECRETARÍA GENERAL

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACIÓN CIVIL (RAAC)

PARTE 92 – SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO

SUBPARTE D – SERVICIO DE ALERTA

Secc. Título

- 92.301 Aplicación.
 92.303 Notificación a los centros coordinadores de salvamento.
 92.305 Empleo de instalaciones de comunicación.
 92.307 Localización de aeronaves en estado de emergencia.
 92.309 Información para el explotador.
 92.311 Información destinada a las aeronaves que se encuentran en las proximidades de una aeronave en estado de emergencia.
 92.313 al 92.399 Reservado.

92.301 Aplicación

(a) Las dependencias ATS suministrarán 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.

(b) Los centros de información de vuelo o los centros 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 apropiado.

(c) 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 dependencia de control de aproximación, la que corresponda de estas dependencias notificará inmediatamente el hecho al correspondiente centro 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 resulte superflua la notificación, ésta no se hará.

(d) Sin embargo, siempre que la urgencia de la situación lo requiera, la torre de control del aeródromo o la dependencia de control de aproximación responsable, procederá primero a alertar y a tomar las demás medidas necesarias para poner en movimiento todos los organismos locales apropiados de salvamento y emergencia, capaces de prestar la ayuda inmediata que se necesite.

92.303 Notificación a los centros coordinadores de salvamento

(a) Con excepción de lo prescrito en la Sección 92.309, párrafo (a) y sin perjuicio de cualquier otra circunstancia que aconseje tal medida, las dependencias de los servicios de tránsito aéreo notificarán inmediatamente a los centros coordinadores de salvamento que consideran que una aeronave se encuentra en estado de emergencia de conformidad con lo siguiente:

(1) Fase de incertidumbre

(i) Cuando no se haya recibido ninguna comunicación de la aeronave dentro de los 30 minutos siguientes 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

(ii) 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

(i) 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

ES COPIA

LUIS E. CAPELLA
DEPTO. SECRETARÍA GENERAL

SUBPARTE D 4. 2

RAAC PARTE 92

(ii) 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

(ii) 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

(3) Fase de peligro

(i) 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

(ii) 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

(iii) 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

(iv) 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.

(b) 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 medio utilizado;

(6) último mensaje de posición y cómo se determinó ésta;

(7) colores y marcas distintivas de la aeronave;

(8) mercancías peligrosas transportadas como carga;

(9) toda medida tomada por la dependencia que hace la notificación; y

(10) demás observaciones pertinentes

(c) Ampliando la notificación estipulada en 5.2.1, se suministrarán sin tardanza, al Centro Coordinador de Salvamento, los datos siguientes:

(1) toda información adicional respecto al cariz que vaya tomando el estado de alarma a través de las distintas fases sucesivas; o

(2) 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.

92.305 Empleo de instalaciones de comunicación

(a) 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.

92.307 Localización de aeronaves en estado de emergencia

(a) 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.

92.309 Información para el explotador

(a) Cuando un control de área, o un centro 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.



(b) 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.

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

(a) 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 párrafo (b) de esta Sección.

(b) 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.

ESTA PÁGINA FUE DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO



REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACIÓN CIVIL (RAAC)

PARTE 92 – SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO

SUBPARTE E – REQUISITOS DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO RESPECTO A COMUNICACIONES

Secc.	Título
92.401	Servicio móvil aeronáutico (comunicaciones aeroterrestres).
92.403	Servicio fijo aeronáutico (comunicaciones tierra- tierra).
92.405	Servicio de control del movimiento en la superficie.
92.407	Servicio de radionavegación aeronáutica.
92.409 a 92.499	Reservado

92.401 Servicio móvil aeronáutico (comunicaciones aeroterrestres)**(a) Generalidades.**

- (1) Para fines de los servicios de tránsito aéreo, en las comunicaciones aeroterrestres se utilizará la radio-telefonía, o el enlace de datos.
- (2) Cuando se emplee comunicación radiotelefónica directa en ambos sentidos o comunicación por enlace de datos entre el Piloto y el Controlador, para dar Servicios de Control de Tránsito Aéreo, todos los canales de comunicación aeroterrestres de este servicio, y que se utilicen de ese modo, estarán provistos de dispositivos de registro.
- (3) Los registros de los canales de comunicaciones, según se requiere en esta Sección, serán conservados por la Autoridad ATS competente por un período mínimo de 30 días.

(b) Para el servicio de información de vuelo.

- (1) Las instalaciones de comunicaciones aeroterrestres permitirán efectuar comunicaciones en ambos sentidos entre la dependencia que proporcione servicio de información de vuelo y las aeronaves debidamente equipadas que vuelen en cualquier dirección dentro de la región de información de vuelo.
- (2) Siempre que sea factible, las instalaciones de comunicaciones aeroterrestres del servicio de información de vuelo, deberán permitir las comunicaciones directas, rápidas y continuas, libres de parásitos atmosféricos, en ambos sentidos.

(c) Para el servicio de control de área.

- (1) Las instalaciones de comunicaciones aeroterrestres permitirán efectuar comunicaciones en ambos sentidos entre la dependencia que proporciona el servicio de control de área y las aeronaves debidamente equipadas que vuelen en cualquier dirección dentro de las áreas de control.
- (2) Siempre que sea factible, las instalaciones de comunicaciones aeroterrestres del servicio de control de área, deberán permitir las comunicaciones directas, rápidas y continuas, libres de parásitos atmosféricos, en ambos sentidos.

(d) Para el servicio de control de aproximación.

- (1) Las instalaciones de comunicaciones aeroterrestres permitirán comunicaciones en ambos sentidos, directas, rápidas, continuas y libres de parásitos atmosféricos, entre la dependencia que preste el servicio de control de aproximación y las aeronaves debidamente equipadas que estén bajo su control.
- (2) Si la dependencia que facilita el servicio de control de aproximación funciona independientemente, las comunicaciones aeroterrestres se efectuarán por los canales suministrados para su uso exclusivo.

(e) Para el servicio de control de aeródromo

- (1) Las instalaciones de comunicaciones aeroterrestres permitirán las comunicaciones en ambos sentidos, directas, rápidas, continuas y libres de parásitos atmosféricos, entre la torre de control del aeródromo y las aeronaves debidamente equipadas que vuelen a cualquier distancia comprendida dentro de un radio de 45 km (25 NM) del aeródromo.
- (2) Cuando las condiciones lo justifiquen, deberá contarse con instalaciones y servicios independientes para controlar el tránsito de las aeronaves en el área de maniobras.

92.403 Servicio fijo aeronáutico (comunicaciones tierra- tierra)ADMINISTRACIÓN NACIONAL
DE AVIACIÓN CIVIL

4º Edición

XX XXXXX 2014

ES COPIA
LUIS F. CAPELLA
DEPTO. SECRETARÍA GENERAL

(a) Generalidades

(1) Se utilizarán comunicaciones vocales directas o por enlace de datos en las comunicaciones tierra-tierra para fines de los servicios de tránsito aéreo.

(b) Comunicaciones dentro de una región de información de vuelo

(1) Comunicaciones entre las dependencias de los servicios de tránsito aéreo

(i) Todo centro de información de vuelo dispondrá de instalaciones para comunicarse con las siguientes dependencias que proporcionen servicios dentro de su zona de responsabilidad:

(A) el centro de control de área, a no ser que esté en el mismo emplazamiento,

(B) las dependencias de control de aproximación;

(C) las torres de control de aeródromo.

(ii) Todo centro de control de área, además de disponer de instalaciones para comunicarse con el centro de información de vuelo, estará en condiciones de comunicarse con las siguientes dependencias que proporcionen servicios dentro de su zona de responsabilidad:

(A) las dependencias de control de aproximación;

(B) las torres de control de aeródromo;

(C) las oficinas de notificación de los servicios de tránsito aéreo cuando estén instaladas por separado.

(iii) Toda dependencia de control de aproximación, además de disponer de instalaciones para comunicarse con el centro de información de vuelo y con el centro de control de área, estará en condiciones de comunicarse con las torres de control de aeródromo asociadas y con las oficinas de notificación de los servicios de tránsito aéreo asociadas, cuando éstas estén instaladas por separado.

(iv) Toda torre de control de aeródromo, además de estar conectada con el centro de información de vuelo, el centro de control de área y la dependencia de control de aproximación, dispondrá de instalaciones para comunicarse con la oficina de notificación de los servicios de tránsito aéreo asociada, siempre que ésta esté instalada por separado.

(2) Comunicaciones entre las dependencias de los servicios de tránsito aéreo y otras dependencias.

(i) Todo centro de información de vuelo y todo centro de control de área dispondrá de instalaciones para comunicarse con las siguientes dependencias, que proporcionen servicios dentro de sus respectivas zonas de responsabilidad:

(A) las dependencias militares correspondientes;

(B) la oficina meteorológica que sirva al centro;

(C) la estación de telecomunicaciones aeronáuticas que sirva al centro;

(D) las oficinas correspondientes de los explotadores;

(E) el centro coordinador de salvamento o, a falta de éste, cualquier otro servicio correspondiente de emergencia;

(F) la oficina NOTAM internacional que sirva al centro.

(ii) Toda dependencia de control de aproximación y toda torre de control de aeródromo dispondrá de instalaciones para comunicarse con las siguientes dependencias que proporcionen servicios dentro de sus respectivas zonas de responsabilidad:

(A) las dependencias militares correspondientes;

(B) los servicios de salvamento y de emergencia (incluso servicios de ambulancia, contra incendios, etc.);

(C) la oficina meteorológica que sirva a la dependencia de que se trate;

(D) la estación de telecomunicaciones aeronáuticas que sirva a la dependencia de que se trate;

(E) la dependencia que proporcione el servicio de dirección en la plataforma, cuando esté instalada aparte.

(iii) Las instalaciones de comunicaciones necesarias de acuerdo con párrafo (b), inciso (2), acápites (i) y (ii) de esta Sección, estarán en condiciones de proporcionar comunicaciones rápidas y confiables entre la dependencia de los servicios de tránsito aéreo de que se trate y las dependencias militares a cargo del control de las operaciones de interceptación dentro de la zona de responsabilidad de la dependencia de los servicios de tránsito aéreo.

(3) Descripción de las instalaciones de comunicaciones

(i) Las instalaciones de comunicaciones exigidas en párrafo (b), inciso (2), acápites (ii), (A), (B) y (C) de esta Sección, estarán en condiciones de proporcionar:

(A) comunicaciones orales directas solas o en combinación con comunicaciones por enlace de datos, que puedan establecerse instantáneamente para fines de transferencia del control utilizando radar o la ADS-B, o normalmente en 15 segundos para otros fines; y

(B) comunicaciones impresas, cuando sea necesario que quede constancia por escrito; el tiempo de tránsito del mensaje en esta clase de comunicaciones no excederá de cinco minutos.

(iii) En todos los casos en que es necesaria la transferencia automática de datos hacia las computadoras de los servicios de tránsito aéreo o desde ellas, se contará con dispositivos convenientes de registro automático.



(iv) Las instalaciones de comunicaciones estipuladas en párrafo (b), inciso (2), acápites (ii), (A), (B) y (C) de esta Sección, estarán en condiciones de establecer comunicación vocal directa adaptada para comunicación "en conferencia".

(v) Las instalaciones de comunicaciones estipuladas en párrafo (b), inciso (2), acápites (ii) (A), (B) Y (C), estarán en condiciones de establecer comunicación vocal directa adaptada para comunicación "en conferencia".

(vii) Todas las instalaciones de comunicaciones vocales directas o por enlace de datos entre distintas dependencias de los servicios de tránsito aéreo, así como entre las dependencias de los servicios de tránsito aéreo y otras dependencias que se describen en párrafo (b), inciso (2), acápites (ii) y (iii) de esta Sección, deberán contar con registro automático.

(viii) Los registros de datos y comunicaciones, según se requiere en párrafo (b), inciso (3), acápites (iii) y (vii), se conservarán por un período mínimo de 30 días.

(c) Comunicaciones entre regiones de información de vuelo

(1) Los centros de información de vuelo y los centros de control de área dispondrán de instalaciones para comunicarse con todos los centros de información de vuelo y centros de control de área adyacente.

(i) Estas comunicaciones se efectuarán en todos los casos de modo que los mensajes estén en la forma adecuada para conservarlos como registro permanente, y se reciban de conformidad con los tiempos de tránsito estipulados en los acuerdos regionales de navegación aérea.

(ii) A no ser que lo determinen de otro modo los acuerdos regionales de navegación aérea, las instalaciones de comunicaciones entre centros de control de área que presten servicio a áreas de control contiguas dispondrán, además, de comunicaciones orales directas y, cuando corresponda, por enlace de datos con registro automático, que puedan establecerse instantáneamente para fines de transferencia del control utilizando datos radar, ADS-B o ADS-C, y normalmente en 15 segundos para otros fines.

(2) En todos los casos en que sea necesario el intercambio automático de datos entre las computadoras de los Servicios de Tránsito Aéreo, deberá contarse con dispositivos apropiados de registro automático.

(3) Los registros de datos y comunicaciones, según se requiere en este Reglamento, se conservarán por un período mínimo de 30 días.

92.405 Servicio de control del movimiento en la superficie.

(a) Comunicaciones necesarias para el control de todos los vehículos, salvo aeronaves en el área de maniobras de los aeródromos controlados.

(1) El servicio de control de aeródromo dispondrá de medios que permitan establecer comunicaciones radiotelefónicas bidireccionales para el control de los vehículos en el área de maniobras, salvo cuando juzgue suficiente un sistema de comunicaciones por medio de señales visuales.

(2) Siempre que las condiciones lo justifiquen, se dispondrá de canales separados de comunicación para el control de los vehículos en el área de maniobras. Todos estos canales deberán contar con dispositivos de registro automático.

(3) Los registros de las comunicaciones, según se requiere en el inciso (2) de este párrafo, se conservarán por un período mínimo de 30 días.

92.407 Servicio de radionavegación aeronáutica.

(a) Registro automático de datos de vigilancia.

(1) Los datos de vigilancia obtenidos del equipo radar primario y secundario o de la ADS que se utilizan como ayuda a los Servicios de Tránsito Aéreo, deberán registrarse automáticamente, para poder utilizarlos en la investigación de accidentes e incidentes, búsqueda y salvamento, control del tránsito aéreo y en la evaluación de los sistemas de vigilancia e instrucción del personal.

(2) Las grabaciones automáticas deberán ser conservadas por la autoridad ATS competente por un período mínimo de 30 días. Cuando las grabaciones sean pertinentes a la investigación de accidentes e incidentes, deberán conservarse más tiempo, hasta que sea evidente que ya no son necesarias.

ESTA PÁGINA FUE DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO



REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACIÓN CIVIL (RAAC)

PARTE 92 – SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO

SUBPARTE F – REQUISITOS DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO RESPECTO A INFORMACIÓN

Secc.	Título
92.501	Información meteorológica.
92.503	Información sobre las condiciones de aeródromo y el estado operacional de las correspondientes instalaciones.
92.505	Información sobre el estado operacional de los servicios de navegación.
92.507	Información sobre globos libres no tripulados.
92.509	Información sobre actividad volcánica.
92.511	Información sobre "nubes" de materiales radiactivos y de sustancias químicas tóxicas.
92.513 al 92.599	Reservado.

92.501 Información meteorológica.**(a) Generalidades**

(1) El PMET debe facilitar a las dependencias de los Servicios de Tránsito Aéreo la 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.

(b) Centros de información de vuelo y centros de control de área.

(1) Las oficinas meteorológicas deberán proporcionar a los centros de control de área y a los centros de información de vuelos información SIGMET y AIRMET, aeronotificaciones especiales, e informes y pronósticos meteorológicos actuales, dando especial importancia a la ocurrencia o probable ocurrencia del empeoramiento de las condiciones meteorológicas tan pronto como pueda determinarse. Dichos informes y pronósticos se referirán al área de control o a la región de información de vuelo y a todas las demás áreas que puedan determinarse a base de acuerdos regionales de navegación aérea.

(2) Las oficinas meteorológicas deberán suministrar a los centros de información de vuelo y a los centros de control de área, a intervalos adecuados, datos actuales de presión para el reglaje de altímetros, respecto a los lugares especificados por el centro de información de vuelo o por el centro de control de área en cuestión.

(c) Dependencias que suministran servicio de control de aproximación.

(1) Las oficinas meteorológicas deberán proporcionar 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 servicios de control de aproximación tan pronto como estén disponibles, 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.

(2) Las oficinas meteorológicas facilitarán 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) Las dependencias que suministran servicio 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.

(4) Toda vez que se disponga de información sobre la cortante del viento que pudiera afectar adversamente a las aeronaves en la trayectoria de aproximación o despegue o durante la aproximación en circuito, se proporcionará dicha información a las dependencias de tránsito aéreo que prestan servicio de control para

la aproximación final, el aterrizaje y el despegue.

(d) Torres de control de aeródromo.

(1) Las oficinas meteorológicas deberán proporcionar 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 estén disponibles, de conformidad con los criterios establecidos, sin esperar al próximo informe o pronóstico ordinario.

(2) Las oficinas meteorológicas deberán suministrar a las torres de control de aeródromos datos de presión actuales para el reglaje de altímetros, correspondientes al aeródromo en cuestión.

(3) Las Torres de Control de aeródromo estarán equipadas con presentadores visuales para conocer el viento en la superficie. Los presentadores visuales estarán relacionados con los mismos puntos de observación y obtendrán sus lecturas de los mismos sensores a que estén conectados los correspondientes 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.

(4) Las Torres de Control de aeródromo en aeródromos donde el alcance visual en la pista se mida por medios instrumentales, deberán equiparse con indicadores que permitan la lectura del valor o valores actuales del alcance visual en la pista. Estos indicadores deberán estar relacionados con los mismos puntos de observaciones y obtener sus lecturas de los mismos dispositivos medidores del alcance visual en la pista que los correspondientes indicadores instalados en la Estación de Meteorológica, cuando tal estación exista.

(5) Toda vez que se disponga de información sobre la cizalladura del viento que pudiera afectar adversamente a las aeronaves en la trayectoria de aproximación o despegue o durante la aproximación en circuito y a las aeronaves en la pista durante el recorrido de aterrizaje o la carrera de despegue, se proporcionará dicha información a las Torres de Control.

(e) Estaciones de comunicaciones.

(1) Cuando sea necesario para fines de información de vuelo, las oficinas meteorológicas deberán suministrar informes y pronósticos meteorológicos actuales a las Estaciones de comunicaciones. Una copia de dicha información se enviará al centro de control de área.

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

(a) 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 movimiento que sean de importancia para las operaciones, incluyendo la existencia de peligros transitorios y el estado operacional de cualquier instalación relacionada con el aeródromo o aeródromos que les conciernan.

92.505 Información sobre el estado operacional de los servicios de navegación.

(a) Se mantendrá a las dependencias ATS continuamente informadas sobre el estado operacional sobre los servicios de radionavegación y las ayudas visuales esenciales para los procedimientos de despegue, salida, aproximación y aterrizaje dentro de su área de responsabilidad y de los servicios de radionavegación y las ayudas visuales esenciales para el movimiento en la superficie.

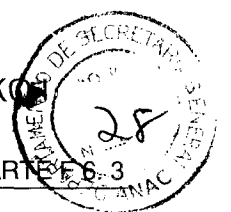
NOTA: En cuanto a las anomalías e interferencias en el sistema GNSS, debe tenerse presente lo establecido en las Normas para la Navegación Aérea con sistema Mundial para navegación por satélite (RAAC Parte 91, Apéndice N, Sección 7).

92.507 Información sobre globos libres no tripulados.

(a) Los operadores de globos libres no tripulados mantendrán informadas a las dependencias correspondientes de los Servicios de Tránsito Aéreo sobre los detalles de vuelos de globos libres no tripulados.

92.509 Información sobre actividad volcánica.

El PMET y a través del VAAC correspondiente, debe facilitar a las dependencias de los Servicios de Tránsito Aéreo la información actualizada acerca de la actividad volcánica precursora de nubes de cenizas volcánicas que podrían afectar al espacio aéreo utilizado por los vuelos dentro de su zona de responsabilidad.

**92.511 Información sobre “nubes” de materiales radiactivos y de sustancias químicas tóxicas.**

(a) Conforme se estipule en un Acuerdo suscrito entre la Autoridad Aeronáutica, la Autoridad ATS y el Servicio Meteorológico Nacional (SMN), el PMET debe transmitir a las dependencias ATS mediante informes especiales, información acerca de la liberación en la atmósfera de materiales radiactivos o sustancias químicas tóxicas que podrían afectar al espacio aéreo utilizado por los vuelos dentro de su zona de responsabilidad.

ES COPIA

LUIS F. CAPELLA
DEPTO. SECRETARÍA DE AVIACIÓN CIVIL

ESTA PÁGINA FUE DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO



REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACIÓN CIVIL (RAAC)

PARTE 92 – SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO

APÉNDICE A – PRINCIPIOS QUE REGULAN LA IDENTIFICACIÓN DE ESPECIFICACIONES PARA LA NAVEGACIÓN Y LA IDENTIFICACIÓN DE RUTAS ATS DISTINTAS DE LAS RUTAS NORMALIZADAS DE SALIDA Y DE LLEGADA

1. Designadores para rutas ATS y especificaciones para la navegación

(a) El objeto de un sistema de designadores de rutas y especificaciones para la navegación aplicables a determinados tramos de rutas o áreas ATS es, teniendo en cuenta los requisitos, permitir a los pilotos así como al ATS:

- (1) hacer referencia sin ambigüedades a cualquier ruta ATS sin la necesidad de recurrir al uso de coordenadas geográficas u otros medios para describirla;
- (2) relacionar una ruta ATS a la estructura vertical específica del espacio aéreo que corresponda;
- (3) indicar el nivel de precisión de performance de navegación que se requiere cuando se vuela a lo largo de una ruta ATS o dentro de un área determinada; e
- (4) indicar que una ruta es utilizada principal o exclusivamente por ciertos tipos de aeronaves.

(b) A fin de satisfacer este propósito, el sistema designador deberá:

- (1) permitir la identificación de cualquier ruta ATS de manera simple y única;
- (2) evitar redundancias;
- (3) ser utilizable por los sistemas de automatización terrestres y de a bordo;
- (4) permitir la brevedad máxima durante el uso operacional; y
- (5) proporcionar suficientes posibilidades de ampliación para satisfacer cualquier requisito futuro, sin necesidad de cambios fundamentales.

(c) 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

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

- (i) Un prefijo, como se indica en (c).
- (ii) Una letra adicional, como se indica en (d).
- (iii) El número de caracteres necesarios para componer el designador no excederá de seis.
- (iv) El número de caracteres necesarios para componer el designador deberá ser en lo posible de cinco como máximo.

(b) El designador básico consistirá normalmente de una letra del alfabeto seguida de un número del 1 al 999.

(1) La selección de las letras se hará entre las que a continuación se indican:

- (i) 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;
- (ii) L, M, N, P para rutas de navegación de área que formen parte de las redes regionales de rutas ATS;
- (iii) 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;
- (iv) Q, T, Y, Z para rutas de navegación de área, que no formen parte de las redes regionales de rutas ATS.

(c) Cuando proceda, se añadirá una letra suplementaria, en forma de prefijo, al designador básico, de acuerdo con lo siguiente:

- (1) K para indicar una ruta de nivel bajo establecida para ser utilizada principalmente por helicópteros;
- (2) U para indicar que la ruta o parte de ella está establecida en el espacio aéreo superior;
- (3) S para indicar una ruta establecida exclusivamente para ser utilizada por las aeronaves supersónicas

ES COPIA

LUIS E. CAPELLA

DEPTO. SECRETARÍA GENERAL

durante la aceleración, deceleración y durante el vuelo supersónico.

(d) Cuando lo prescriba la autoridad ATS competente o se base en acuerdos regionales de navegación aérea, podrá añadirse una letra suplementaria después del designador básico de la ruta ATS en cuestión, con el fin de indicar el tipo de servicio prestado o la performance de viraje requerida en la ruta de que se trate, de acuerdo con lo siguiente:

- (1) La letra F, para indicar que en la ruta o parte de ella solamente se proporciona servicio asesor;
- (2) La letra G, para indicar que en la ruta o parte de ella solamente se proporciona servicio de información de vuelo.

3. Asignación de Designadores Básicos

(a) Los designadores básicos de rutas ATS se asignarán de conformidad con los siguientes principios:

- (1) se asignará el mismo designador básico para toda la longitud de una ruta troncal principal, independientemente de las áreas de control terminal, de los Estados o regiones que atraviesen.
- (2) cuando dos o más rutas principales tengan un tramo común, se asignará a ese tramo 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, sólo se asignará un designador.
- (3) un designador básico asignado a una ruta no se asignará a ninguna otra ruta.
- (4) las necesidades, en cuanto a designadores, se notificarán a las oficinas regionales de la OACI, para fines de coordinación.

4. Uso de Designadores en las Comunicaciones

(a) En comunicaciones impresas, el designador se expresará siempre con no menos de dos ni más de seis caracteres.

(b) En las comunicaciones orales, la letra básica de un designador se pronunciará de conformidad con el alfabeto de deletreo de la OACI.

(c) Cuando se empleen los prefijos K, U o S, especificados en 2 (c), en las comunicaciones orales se pronunciarán de la manera siguiente:

K – KOPTER

U – UPPER

S – SUPERSONIC

La palabra “kopter” se pronunciará como la palabra “helicopter” y las palabras “upper” y “supersonic” como en el idioma inglés.

(d) Cuando se empleen las letras “F” o “G”, tal como se especifica en 2 (d), no se exigirá que la tripulación de vuelo las utilice en sus comunicaciones orales.



REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACIÓN CIVIL (RAAC)

PARTE 92 – SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO

APÉNDICE B – PRINCIPIOS QUE REGULAN LA IDENTIFICACIÓN DE ESPECIFICACIONES PARA LA NAVEGACIÓN Y LA IDENTIFICACIÓN DE RUTAS ATS DISTINTAS DE LAS RUTAS NORMALIZADAS DE SALIDA Y DE LLEGADA

1. Establecimiento de Puntos Significativos

(a) Los puntos significativos deberán establecerse con referencia a radioayudas terrestres para la navegación, preferiblemente VHF o ayudas de frecuencias superiores.

(b) En los casos en que no existan tales radioayudas terrestres para la navegación, se establecerán puntos significativos 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 podrían designarse como “puntos de transferencia de control”, por acuerdo mutuo entre dependencias de control de tránsito aéreo adyacente o puntos de control afectados.

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

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

(1) Los puntos significativos se nombrarán por referencia a lugares geográficos identificables preferiblemente prominentes.

(2) Al seleccionar un nombre para el punto significativo se tendrá cuidado en asegurar que concurren las siguientes condiciones:

(i) 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 dé motivo a dificultades de pronunciación en el idioma nacional escogido para designar un punto significativo, se seleccionará una versión abreviada o una contracción de dicho nombre, que conserve lo más posible de su significado geográfico.

Ejemplo: FUERSTÉNFEIDBRUCK = FURSTY

(ii) El nombre deberá ser fácilmente inteligible en las comunicaciones orales y no deberá dar lugar a equívocos con los de otros puntos significativos 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.

(iii) El nombre, de ser posible, deberá constar por lo menos de seis letras y formar dos sílabas y preferiblemente no más de tres.

(iv) El nombre seleccionado deberá designar tanto el punto significativo como la radioayuda para la navegación que lo marque.

(b) Composición de designadores codificados para los puntos significativos marcados por el emplazamiento de una radioayuda para la navegación.

(1) El designador en clave será el mismo que la identificación de radio de la radioayuda para la navegación. De ser posible, estará compuesto de tal forma que facilite la asociación mental con el nombre del punto en lenguaje claro.

(2) Los designadores codificados no deberán duplicarse dentro de una distancia de 600 NM del emplazamiento de la radioayuda para la navegación de que se trate, salvo lo consignado a continuación.

(c) Las necesidades en cuanto a designadores codificados, se notificarán a las oficinas regionales de la OACI, para su coordinación.

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

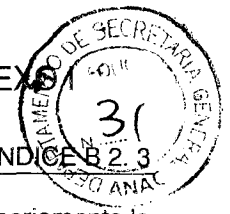
- (a) En el caso en que se necesite un punto significativo en un lugar no señalado por el emplazamiento de una radioayuda para la navegación, el punto significativo se designará mediante un “nombre-clave” único de cinco letras y fácil de pronunciar. Este nombre-clave sirve entonces de nombre y de designador codificado del punto significativo.
- (b) Este designador de nombre-clave se elegirá de modo que se evite toda dificultad de pronunciación por parte de los pilotos o del personal ATS, cuando hablen en el idioma usado en las comunicaciones ATS.
Ejemplos: ADOLA, KODAP
- (c) El designador de nombre-clave deberá reconocerse fácilmente en las comunicaciones orales y no confundirse con los designadores de otros puntos significativos de la misma área general.
- (d) El designador de nombre-clave asignado a un punto significativo no se asignará, a ningún otro punto significativo.
- (e) Las necesidades en materia de designadores en nombre-clave, se notificarán a las oficinas regionales de la OACI para su coordinación.
- (f) 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 operacional, los puntos significativos se determinarán y notificarán en función de coordenadas geográficas del Sistema Geodésico Mundial —1984 (WGS-84) si bien los puntos significativos permanentemente establecidos para servir de puntos de entrada y salida en dichas áreas, se designarán de conformidad con las secciones 2 ó 3 de este Apéndice.

4. Uso de Designadores en las Comunicaciones

- (a) El nombre seleccionado de acuerdo con las secciones 2 ó 3 de este Apéndice, se utilizará para referirse al punto significativo en las comunicaciones orales. Si no se utiliza el nombre en lenguaje claro de un punto significativo marcado por el emplazamiento de una radioayuda para la navegación, seleccionado de conformidad con la Sección 2, párrafo (a), se sustituirá por el designador codificado que, en las comunicaciones orales, se pronunciará de conformidad con el alfabeto de deletreo de la OACI.
- (b) En las comunicaciones impresas y codificadas, para referirse a un punto significativo, sólo se usará el designador codificado o el nombre-clave seleccionado.

5. Puntos Significativos Utilizados para hacer las Notificaciones

- (a) A fin de permitir que el ATS obtenga información relativa a la marcha de las aeronaves en vuelo, los puntos significativos seleccionados quizás requieran designarse como puntos de notificación.
- (b) Al determinar dichos puntos, se considerarán los factores siguientes:
- (1) el tipo de servicios de tránsito aéreo facilitado;
 - (2) el volumen de tránsito que se encuentra normalmente;
 - (3) la precisión con que las aeronaves pueden ajustarse al plan de vuelo actualizado;
 - (4) la velocidad de las aeronaves;
 - (5) las mínimas de separación aplicadas;
 - (6) la complejidad de la estructura del espacio aéreo;
 - (7) el método o métodos de control empleados;
 - (8) el comienzo o final de las fases significativas de vuelo (ascenso, descenso, cambio de dirección, etc.);
 - (9) los procedimientos de transferencia de control;
 - (10) los aspectos relativos a la seguridad y a la búsqueda y salvamento;
 - (11) el volumen de trabajo en el puesto de pilotaje y el de las comunicaciones aeroterrestres.
- (c) Los puntos de notificación se establecerán ya sea con carácter “obligatorio” o “facultativo”.
- (d) En el establecimiento de los puntos de notificación obligatoria se deberá aplicar los siguientes principios:
- (1) los puntos de notificación obligatoria se limitarán 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



RAAC PARTE 92

de pilotaje y en el del controlador, así como la carga de las comunicaciones aeroterrestres;

(2) la existencia de una radioayuda para la navegación en un lugar dado, no le conferirá necesariamente la calidad de punto de notificación obligatoria;

(3) 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.

(e) Los puntos de notificación "facultativa" pueden 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.

(f) Se deberá revisar 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.

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

(1) 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.

(2) 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.

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

ES COPIA

LUIS J. CAPELLA
DEPTO. SECRETARIA GENERAL

ESTA PÁGINA FUE DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACIÓN CIVIL (RAAC)

PARTE 92 – SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO

APÉNDICE C – PRINCIPIOS QUE REGULAN LA IDENTIFICACIÓN DE RUTAS NORMALIZADAS DE SALIDA Y DE LLEGADA Y LOS PROCEDIMIENTOS CONEXOS

1. Designadores de rutas normalizadas de salida y de llegada y procedimientos conexos

NOTA: En el texto siguiente, el término “ruta” se utiliza con el sentido de “ruta y procedimientos conexos”.

(a) El sistema de designadores deberá:

- (1) permitir la identificación de cada ruta de un modo simple e inequívoco;
- (2) hacer una clara distinción entre:
 - (i) rutas de salida y rutas de llegada;
 - (ii) rutas de salida o llegada y otras rutas ATS;
 - (iii) 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.
- (3) ser compatible con el tratamiento de datos ATS y de a bordo y con los requisitos en materia de presentación visual;
- (4) ser breve al máximo en su aplicación operacional;
- (5) evitar la redundancia;
- (6) proporcionar suficientes posibilidades de ampliación en previsión de futuros requisitos sin necesidad de cambios fundamentales.

(b) Cada ruta se identificará mediante un designador en lenguaje claro y el designador en clave correspondiente.

(c) En las comunicaciones orales, se reconocerá 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

(a) Designador en lenguaje claro.

- (1) El designador en lenguaje claro de una ruta normalizada de salida o de llegada constará de:
 - (i) un indicador básico; seguido de
 - (ii) un indicador de validez; seguido de
 - (iii) un indicador de ruta, de ser necesario; seguido de
 - (iv) la palabra “salida” o “llegada”; seguida de
 - (v) 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) El indicador básico será el nombre o el nombre en clave del punto significativo en el que termina la ruta normalizada de salida o en el que empieza la ruta normalizada de llegada.
- (3) El indicador de validez será un número de 1 a 9.
- (4) El indicador de ruta será una letra del alfabeto. No utilizará ni la letra “I” ni la letra “O”.

(b) Designador en clave.

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

- (1) del designador en clave o el nombre en clave del punto importante descrito en 2 (a)(1)(i); seguido de
- (2) del indicador de validez mencionado en 2 (a)(1)(ii); seguido de
- (3) del indicador de ruta indicado en 2 (a)(1)(iii), de ser necesario.

3. Asignación de Designadores

(a) Se asignará un designador separado para cada ruta.

ADMINISTRACIÓN NACIONAL
DE AVIACIÓN CIVIL

4ª Edición

xx xxxxx 2014

ES COPIA

LUIS F. CAPELLA

(b) Para distinguir entre dos o más rutas que se refieran al mismo punto significativo (a las que, por lo tanto, se les ha asignado el mismo indicador básico), se asignará un indicador separado como se describe en 2(a)(4) a cada ruta.

4. Asignación de Indicadores de Validez

- (a) Se asignará un indicador de validez para cada ruta a fin de identificar la ruta actualmente vigente.
- (b) El primer indicador de validez que se asigne será el número "1".
- (c) Cuando se modifique una ruta se asignará un nuevo indicador de validez, consistente en el siguiente número superior. Al número "9" seguirá el número "1".

5. Ejemplos de Designadores en Lenguaje Claro y en Clave

- (a) Ejemplo 1: Ruta normalizada de salida – vuelo por instrumentos:
 - (1) Designador en lenguaje claro: BRECON UNO SALIDA
 - (2) Designador en clave: BCN 1
 - (3) Significado: El designador identifica una ruta normalizada de salida para vuelo por instrumentos, que termina en el punto importante BRECON (indicador básico). BRECON es una instalación de radionavegación con la identificación BCN (indicador básico del designador en clave). El indicador de validez UNO (1 en el designador en clave) significa o bien que la versión original de la ruta sigue todavía vigente o bien que se ha hecho un cambio de la versión anterior NUEVE (9) a la versión vigente actualmente UNO (1) (véase 4(c)). La ausencia de un indicador de ruta (véanse 2(a)(4) y 3(b)) significa que se ha establecido únicamente una ruta —en este caso, una ruta de salida— con referencia a BRECON.
- (b) Ejemplo 2: Ruta normalizada de llegada — vuelo por instrumentos:
 - (1) Designador en lenguaje claro KODAP DOS ALFA LLEGADA
 - (2) Designador en clave KODAP 2 A
 - (3) Significado: Este designador identifica una ruta normalizada de llegada para vuelos por instrumentos que empieza en el punto significativo KODAP (indicador básico). KODAP es un punto significativo no señalado por el emplazamiento de una radioayuda para la navegación y, por lo tanto, se le ha asignado un nombre en clave de cinco letras. El indicador de validez DOS (2) significa que se ha hecho un cambio de la versión anterior UNO (1) a la versión DOS (2), vigente actualmente. El indicador de ruta ALFA (A) identifica una de varias rutas establecidas con referencia a KODAP, y es un signo específico asignado a esta ruta.
- (c) Ejemplo 3: Ruta normalizada de salida — vuelo visual:
 - (1) Designador en lenguaje claro: ADOLA CINCO BRAVO SALIDA VISUAL
 - (2) Designador en clave: ADOLA 5 B
 - (3) Significado: Este designador identifica una ruta normalizada de salida para vuelos controlados VFR que termina en ADOLA, un punto significativo no señalado por el emplazamiento de una radioayuda para la navegación. El indicador de validez CINCO (5) significa que se ha hecho un cambio de la versión anterior CUATRO (4) a la versión CINCO (5), vigente actualmente. El indicador de ruta BRAVO (B) identifica una de varias rutas establecidas con referencia a ADOLA.

6. Composición de los Designadores para los Procedimientos de Aproximación MLS/RNAV

Reservado

7. Utilización de Designadores en las Comunicaciones

- (a) En las comunicaciones orales, se utilizará únicamente el designador en lenguaje claro.

NOTA: a los efectos de la identificación de rutas, las palabras "salida", "llegada" y "visual" descritas en 2 (a)1(iv) y 2 (a)1(v) se consideran un elemento integrante del designador en lenguaje claro.

- (b) En las comunicaciones impresas o en clave se utilizará únicamente el designador en clave.

8. Presentación Visual de las Rutas y Procedimientos al Control de Tránsito Aéreo

- (a) Se dispondrá de una descripción detallada de cada ruta normalizada de salida o de llega-



RAAC PARTE 92

APENDICE 33

da/procedimiento de aproximación 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/los procedimientos 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.

- (b) Siempre que sea posible también se hará una presentación gráfica de las rutas/los procedimientos.

ES COPIA

LUIS F. CAPELLA
DEPTO. SECRETARÍA GENERAL

ESTA PÁGINA FUE DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACIÓN CIVIL (RAAC)
PARTE 92 – SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO
APÉNDICE D – CLASES DE ESPACIO AÉREO ATS - SERVICIOS SUMINISTRADOS
Y REQUISITOS DE VUELO

CLASE	REGLAS DE VUELO	SERVICIOS BRINDADOS	SEPARACION PROPORCIONADA	MINIMAS DE VISIBILIDAD Y DISTANCIA DE LAS NUBES	LIMITACIONES DE VELOCIDAD	REQUISITOS DE COMUNICACIONES	PERMISO DEL ATC	ESPACIO AEREO DE APLICACION
A	IFR	Control de Tránsito Aéreo. Información de Vuelo. Alerta.	A todas las aeronaves	No se aplica.	No se aplica.	Permanente en ambos sentidos.	Si	AWY y TMA por encima del FL 195 hasta el límite superior. (Se requiere habilitación de vuelo por instrumentos).
B	IFR Y VFR	Control de Tránsito Aéreo. Información de Vuelo. Alerta.	A todas las Aeronaves.	IFR: No se aplica VFR: <u>En Áreas de Control:</u> -visibilidad: 8 km. libre de nubes. <u>En CTR:</u> -visibilidad: 5 km. -distancia de las nubes: vert. 500 ft. horiz. 1500 mts. En vuelo a 1000 ft. AGL o por debajo, libre de nubes horizontalmente y por debajo de la aeronave.	Máxima IAS 250 KT por debajo del FL 100.	Permanente en ambos sentidos.	Si	AWY y TMA por encima del FL 145 hasta FL 195. CTR donde se brinde servicio de control Radar. (Se requiere como mínimo habilitación de vuelo VFR Controlado, conocimiento y habilidad en la aplicación de las Normas y Procedimientos de Comunicaciones).
C	IFR Y VFR	Control de Tránsito Aéreo. Información de Vuelo. Alerta.	A todos los IFR entre si y a los IFR de los VFR. Información de Tránsito entre vuelos VFR.	IFR: no se aplica VFR: <u>Visibilidad:</u> -a FL 100 o por encima: 8 km. -por debajo de FL 100: 5 km. <u>Distancia de las nubes:</u> vert. 1000 ft horiz. 1500 mts. <u>En CTR:</u> -visibilidad: 5 km. -distancia de las nubes: vert. 500 ft horiz. 1500 mts. En vuelo a 1000 ft. AGL o por debajo, libre de nubes horizontalmente y por debajo de la aeronave.				

ES COPIA
Luis P. CAPELLA

CLASE	REGLAS DE VUELO	SERVICIOS BRINDADOS	SEPARACION PRO- PORCIONADA	MINIMAS DE VISIBILIDAD Y DISTANCIA DE LAS NUBES	LIMITA- CIONES DE VELOCIDAD	REQUISITOS DE COMUNICACIONES	PERMISO DEL ATC	ESPACIO AEREO DE APLICACION
D	IFR Y VFR	Control de Tránsito Aéreo. Información de Vuelo. Alerta.	A todos los IFR entre si. Información de Tránsito entre IFR/VFR.	IFR: no se aplica. VFR: <u>Visibilidad:</u> 5 km. <u>Distancia de las nubes:</u> vert. 500 ft. horiz. 1500 mts. En vuelo a 1000 ft. AGL o por debajo, libre de nubes hori- zontalmente y por debajo de la aeronave.	Máxima IAS 250 KT por debajo del FL 100.	Permanente en ambos sentidos.	Si	ATZ de aeródro- mos controlados sin IAC. (Se re- quiere conoci- miento y habilidad en la aplicación de las Normas y Procedimientos de Comunicacio-
E	NO ES APLICABLE EN LA REPUBLICA ARGENTINA.							
F	IFR	Asesor de Tránsito Aéreo. Información de Vuelo. Alerta.	IFR de IFR siempre que sea posible sugerir una separa- ción (incumbe al piloto decidir si seguirá o no el asesoramiento)	No se aplica.	No se apli- ca.	Permanente en ambos sentidos.	No	Todo espacio aéreo no contro- lado sobre el territorio nacional y sobre el mar hasta 100 NM de la costa, por en- cima del FL 245.
G	IFR Y VFR	Información de Vuelo. Alerta.	Ninguna.	IFR: No se aplica. VFR: <u>Visibilidad:</u> -a FL 100 o por encima: 8 km. -por debajo de FL 100: 5 km. <u>Distancia de las nubes:</u> vert. 1000 ft. horiz. 1500 mts. <u>En ATZ de aeródromos no controlados:</u> -fuera de CTR: visib. 2500m -dentro de CTR: visib. 5 km. <u>Distancia de las nubes:</u> vert. 500 ft. horiz. 1500 mts. En vuelo a 1000 ft AGL o por debajo, libre de nubes hori- zontalmente y por debajo de la aeronave.	Máxima IAS 250 KT por debajo del FL 100.	IFR: Permanente en ambos sentidos. VFR: no	No	Todo espacio aéreo no contro- lado (incluye sectores VFR, corredores VFR, ATZ's de Aeró- dromos no contro- lados y rutas sin servicio de control de tránsito aéreo) exceptuando el espacio aéreo que comprende la clase F.

NOTA: La visibilidad aplicable a los vuelos VFR Especiales es de 2500m. Las Áreas Restringidas, Prohibidas y Peligrosas, cuando no estén activadas, adoptarán la clasificación del espacio aéreo dentro del cual se encuentren.



REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACIÓN CIVIL (RAAC)

PARTE 92 – SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO

APÉNDICE E – REQUISITOS DE CALIDAD DE LOS DATOS AERONÁUTICOS

Tabla 1. Latitud y longitud

Latitud y longitud	Exactitud y tipo de datos	Integridad y clasificación
Puntos de los límites de las regiones de información de vuelo	2 km (1 NM) declarada	1×10^{-3} ordinaria
Puntos de los límites de las zonas P, R, D (situadas fuera de los límites CTA/CTZ)	2 km (1 NM) declarada	1×10^{-3} ordinaria
Puntos de los límites de las zonas P, R, D (situadas dentro de los límites CTA/CTZ)	100 m calculada	1×10^{-5} esencial
Puntos de los límites CTA/CTA	100 m calculada	1×10^{-5} esencial
Ayudas para la navegación y puntos de referencia en ruta de espera y STAR/SID	100 m levantamiento topográfico/calculada	1×10^{-5} esencial
Obstáculos en ruta	100 m levantamiento topográfico	1×10^{-3} ordinaria
Puntos de referencia/puntos de aproximación final y otros puntos de referencia/puntos esenciales que incluyan los procedimientos de aproximación por instrumentos	3 m levantamiento topográfico/calculada	1×10^{-5} esencial

Tabla 2. Elevación/altitud/altura

Elevación/altitud/altura	Exactitud y tipo de datos	Integridad y clasificación
Altura sobre el umbral, para aproximaciones de precisión	0,5 m o 1 ft calculada	1×10^{-8} crítica
Altitud/altura de franqueamiento de obstáculos (OCA/H)	según lo especificado en los PANS-OPS (Doc 8168)	1×10^{-5} esencial
Obstáculos en ruta, elevaciones	3 m (10 ft) levantamiento topográfico	1×10^{-5} ordinaria
Equipo radiotelemétrico (DME). Elevación	30 m(100 ft) levantamiento topográfico	1×10^{-5} esencial
Altitud para los procedimientos de aproximación por instrumentos	según lo especificado en los PANS-OPS (Doc 8168)	1×10^{-5} esencial
Altitudes mínimas	50 m o 100 ft calculada	1×10^{-3} ordinaria

ES COPIA
LUIS F. CAPELLA
DIRECTOR GENERAL

Tabla 3. Declinación y variación magnética

Declinación/variación	Exactitud y tipo de datos	Integridad y clasificación
Declinación de la estación de la ayuda para la navegación VHF NAVAID utilizada para la alineación técnica	1 grado levantamiento topográfico	1×10^{-5} esencial
Variación magnética de la ayuda para la navegación NDB	1 grado levantamiento topográfico	1×10^{-3} ordinaria

Tabla 4. Marcación.

Marcación	Exactitud y tipo de datos	Integridad y clasificación
Tramos de las aerovías	calculada	1×10^{-3} ordinaria
Determinación de los puntos de referencia en ruta y de área terminal	1/10 grados	1×10^{-3} ordinaria
Tramos de rutas de llegada/salida de área terminal	1/10 grados calculada	1×10^{-3} ordinaria
Determinación de los puntos de referencia para procedimientos de aproximación por instrumentos	1/100 grados calculada	1×10^{-5} esencial

Tabla 5. Longitud/distancia/dimensión

Longitud/distancia/dimensión	Exactitud y tipo de datos	Integridad y clasificación
Longitud de los tramos de las aerovías	1/10 km o 1/10 NM calculada	1×10^{-3} ordinaria
Distancia para la determinación de los puntos de referencia en ruta	1/10 km o 1/10 NM	1×10^{-5} ordinaria
Longitud de los tramos de rutas de llegada/salida de área terminal	1/100 km o 1/100 NM	1×10^{-5} esencial
Distancia para la determinación de los puntos de referencia para procedimientos de aproximación de área terminal y por instrumentos	1/100 km o 1/100 NM	1×10^{-5} esencial



I. La Sección 1.11 "Aplicación", de la Subparte B "Definiciones Generales", de la Parte 1 "Definiciones Generales, abreviaturas y siglas" de las RAAC deberá ser modificada de la siguiente forma:

I.I. Donde dice: "Autoridad ATS competente: La autoridad apropiada, designada por el Estado responsable de proporcionar los servicios de tránsito aéreo en el espacio aéreo de que se trate."

Deberá decir: "Autoridad ATS competente (Autoridad ATS): Es el área pertinente de la Autoridad Aeronáutica competente con responsabilidades específicas de regulación, supervisión y fiscalización de los servicios de tránsito aéreo en el espacio aéreo designado."

I.II. Donde dice: "Información meteorológica: Informes meteorológicos, análisis, pronósticos y cualesquiera otras declaraciones relativas a condiciones meteorológicas existentes o previstas, que proceden o pueden obtenerse de una autoridad meteorológica o de sus oficinas meteorológicas."

Deberá decir: "Información meteorológica: Informes meteorológicos, análisis, pronósticos y cualesquiera otras declaraciones relativas a condiciones meteorológicas existentes o previstas, que proceden o pueden obtenerse de un PMET o de sus oficinas meteorológicas."

I.III. Agregar las siguientes nuevas definiciones:

I.III.I. "Proveedor de servicios de navegación aérea (ANSP): es una organización que, por delegación del Estado, se le ha asignado la provisión de todos o alguno de los servicios de navegación aérea, en el territorio de la República Argentina, sus aguas jurisdiccionales, el espacio aéreo que los cubre y los espacios aéreos extraterritoriales, cuando por convenios internacionales se acuerde que dichos espacios se encuentran bajo jurisdicción nacional."

I.III.II. "Centro de Información de Vuelo (FIC): Dependencia establecida para facilitar servicio de información de vuelo y servicio de alerta."

I.III.III. "Proveedor del servicio meteorológico para la navegación aérea (PMET): Es una organización que, por delegación del Estado, se le ha asignado la provisión de los servicios de información meteorológica para la navegación aérea en el territorio de la República Argentina."

I.III.IV. "Servicios de Navegación Aérea (ANS): Servicio público que comprende la Gestión del Tránsito Aéreo (ATM), incluyendo los Servicios de Tránsito Aéreo (ATS); la Gestión de la Afluencia del Tránsito Aéreo (ATFM) y la Gestión del Espacio Aéreo (ASM); los Servicios de Información Aeronáutica (AIS); los Sistemas de Comunicaciones Aeronáuticas (COM); Navegación y Vigilancia (CNS); el Servicio de Búsqueda y Salvamento (SAR) y el Servicio de Meteorología Aeronáutica (MET)."

II. La Sección 1.21 "Aplicación", de la Subparte C "Abreviaturas y siglas", de la Parte 1 "Definiciones Generales, abreviaturas y siglas" de las RAAC deberá ser modificada de la siguiente forma:

II.I. Agregar las siguientes nuevas siglas:

ES COPIA

LUIS F. CAPELLA
DEPTO. SECRETARÍA GENERAL
A.N.A.C.



- II.I.I. "ANSP: Proveedor de servicios de navegación aérea"
- II.I.II. "FIC: Centro de Información de Vuelo"
- II.I.III. "PMET: Proveedor del servicio meteorológico para la navegación aérea"
- II.I.IV. "ANS: Servicios de Navegación Aérea"

III. El párrafo (c) de la Sección 91.111 "Operación cerca de otras aeronaves", de la Subparte B "Reglas generales de vuelo", de la Parte 91 "Reglas de vuelo y operación general" de las RAAC deberá ser modificado de la siguiente forma:

III.I. Donde dice: "(c) Vuelos en formación: Las aeronaves no volarán en formación a menos que se haya convenido previamente entre los participantes. El acuerdo se registrará por escrito, lo firmarán los participantes y lo entregarán a la Autoridad Aeronáutica competente o en su defecto al tercero responsable ajeno al ejercicio que se intenta realizar. En los vuelos en formación no podrán transportarse pasajeros sujetos a contrato de transporte aéreo de cualquier naturaleza que sea. Los vuelos en formación que se realicen en el espacio aéreo controlado, lo harán de conformidad con las condiciones prescriptas por la autoridad ATS competente y estarán sujetos a las siguientes condiciones:

- (1) La formación opera como una única aeronave en lo que respecta a la navegación y la notificación de posición;
- (2) La separación entre las aeronaves que participan en el vuelo será responsabilidad de los comandantes de las aeronaves participantes e incluirá periodos de transición cuando las aeronaves estén maniobrando para alcanzar su propia separación dentro de la formación y durante las maniobras para iniciar y romper dicha formación; y
- (3) Cada aeronave se mantendrá a una distancia de no más de 1000 metros lateralmente y longitudinalmente, y a 100 pies verticalmente con respecto a la aeronave guía."

Deberá decir: "(c) Vuelos en formación: Las aeronaves no volarán en formación a menos que se haya convenido previamente entre los participantes. El acuerdo se registrará por escrito, lo firmarán los participantes y lo entregarán al ANSP de jurisdicción. En los vuelos en formación no podrán transportarse pasajeros sujetos a contrato de transporte aéreo de cualquier naturaleza que sea. Los vuelos en formación que se realicen en el espacio aéreo controlado, lo harán de conformidad con las condiciones prescriptas por la autoridad ATS competente y estarán sujetos a las siguientes condiciones:

NOTA: En los vuelos cuyo despegue se efectúen en aeródromos sin presencia del ANSP, deberán cursar el acuerdo al centro de control de área de jurisdicción.

- (1) La formación opera como una única aeronave en lo que respecta a la navegación y la notificación de posición;
- (2) La separación entre las aeronaves que participan en el vuelo será responsabilidad de los comandantes de las aeronaves participantes e incluirá periodos de transición cuando las aeronaves estén maniobrando para alcanzar su propia separación dentro de la formación y durante las maniobras para iniciar y romper dicha formación; y
- (3) Cada aeronave se mantendrá a una distancia de no más de 1000 metros lateralmente y longitudinalmente, y a 100 pies verticalmente con respecto a la aeronave guía."

IV. La Sección 91.181 "Curso a ser volado", de la Subparte B "Reglas generales de vuelo", de la Parte 91 "Reglas de vuelo y operación general" de las RAAC deberá ser modificada de la siguiente forma:

IV.I. Donde dice: "(a) A menos que la Autoridad ATS competente o que la dependencia de control de tránsito aéreo correspondiente autoricen o dispongan otra cosa, los vuelos controlados en la medida de lo posible:

ES COPIA

LUIS F. CAPELLA
DEPTO. SECRETARÍA GENERAL
A.N.A.C.

- (1) Cuando se efectúen en una ruta ATS establecida, operarán a lo largo del eje definido de esa ruta;
o
(2) Cuando se efectúen en otra ruta, operarán directamente entre instalaciones de navegación y/o los puntos que definen esa ruta."

Deberá decir: "Los vuelos controlados que se efectúen en una ruta ATS establecida operarán a lo largo del eje definido de esa ruta, a menos que el ANSP de jurisdicción autorice o disponga otra cosa."

V. El párrafo (c), de la Sección 105.11 "Requisitos generales para el lanzamiento de paracaidistas", de la Subparte B "Reglas de operación", de la Parte 105 "Paracaidismo" de las RAAC deberá ser modificado de la siguiente forma:

V.I. Donde dice: "(c) El piloto al mando de una aeronave afectada a lanzamiento de paracaidistas deberá:

- (1) Verificar la identidad, licencia y habilitaciones de los paracaidistas que participan en el lanzamiento.
(2) Coordinar el uso del espacio aéreo, con la Autoridad Aeronáutica que tenga jurisdicción en el espacio aéreo sobre la zona de descenso, o aquella que esté afectada por el desplazamiento de paracaidistas.

NOTA: Las autorizaciones que otorga la Autoridad Aeronáutica están referidas exclusivamente al uso del espacio aéreo y no al lugar de descenso."

Deberá decir: "(c) El piloto al mando de una aeronave afectada a lanzamiento de paracaidistas deberá:

- (1) Verificar la identidad, licencia y habilitaciones de los paracaidistas que participan en el lanzamiento.
(2) Gestionar el uso del espacio aéreo, presentando ante el ANSP de jurisdicción la propuesta del espacio aéreo a afectar. Este último evaluará su factibilidad operativa para luego, con la misma, elevarla a consideración de la Autoridad ATS competente a efectos de su aprobación sobre la zona de descenso, o aquella que esté afectada por el desplazamiento de paracaidistas.

NOTA: Las autorizaciones que otorga la Autoridad ATS competente están referidas exclusivamente al uso del espacio aéreo y no al lugar de descenso."

VI. El párrafo (a), de la Sección 105.15 "Información requerida y aviso de cancelación o postergación de lanzamiento de paracaidistas", de la Subparte B "Reglas de operación", de la Parte 105 "Paracaidismo" de las RAAC deberá ser modificado de la siguiente forma:

VI.I. Donde dice: "(a) Cada persona o institución que requiera realizar operaciones de paracaidismo conforme lo establecido en la Sección 105.21 de esta Parte, deberá proveer la siguiente información a la autoridad ATS de jurisdicción:

- (1) Fecha y hora de la nueva programación del lanzamiento de paracaidistas.
(2) El sector de espacio aéreo afectado por el lanzamiento.
(3) Altitud o nivel de vuelo utilizado para el lanzamiento.
(4) Duración del evento.
(5) El nombre, dirección y número de teléfono de la persona que requiere la autorización del lanzamiento.
(6) Matrícula de la aeronave."

Deberá decir: "(a) Cada persona o institución que requiera realizar operaciones de paracaidismo conforme lo establecido en la Sección 105.21 de esta Parte, deberá elevar el requerimiento al ANSP

ES COPIA

LUIS E. CAPELLA
DEPTO. SECRETARÍA GENERAL
A.N.A.C.

con jurisdicción en el espacio aéreo de que se trate. Este requerimiento deberá proveer la siguiente información al ANSP de jurisdicción:

- (1) Fecha y hora de la nueva programación del lanzamiento de paracaidistas.
 - (2) El sector de espacio aéreo afectado por el lanzamiento.
 - (3) Altitud o nivel de vuelo utilizado para el lanzamiento.
 - (4) Duración del evento.
 - (5) El nombre, dirección y número de teléfono de la persona que requiere la autorización del lanzamiento.
 - (6) Matrícula de la aeronave."
-

ES COPIA

LUIS F. CAPELLA
D. PTO. SECRETARÍA GENERAL
A.N.A.C.

