

I. Disposiciones generales

PRESIDENCIA DEL GOBIERNO

ORDEN de 24 de noviembre de 1971 sobre modificaciones de créditos en el vigente presupuesto de Sahara.

Ilustrísimo señor:

En uso de las facultades atribuidas en el artículo 7.º del Decreto 1562/1970, de 11 de junio, aprobatorio del vigente presupuesto de Sahara, esta Presidencia del Gobierno ha resuelto autorizar en dicho presupuesto, las siguientes modificaciones:

1.º Concesión de un suplemento de crédito, por importe de 867.322 pesetas, en su Sección 5.ª, Sanidad e Higiene; Servicio 01; capítulo 2.º, Compra de bienes corrientes y de servicios; artículo 25, Gastos especiales para funcionamiento de los Servicios; concepto 251, «Adquisición de medicamentos, material de cura y clínico».

2.º Anulación, por importe de 867.322 pesetas, en la misma Sección y Servicio, capítulo 6.º, Inversiones Reales; artículo 61, Programa de Inversiones para 1971; concepto 611, partida 2, «Material y mobiliario de todas clases».

Lo que comunico a V. I.

Dios guarde a V. I. muchos años.

Madrid, 24 de noviembre de 1971.

CARRERO

Ilmo. Sr. Director general de Promoción de Sahara.

MINISTERIO DE TRABAJO

RESOLUCIÓN de la Dirección General de la Seguridad Social por la que se establece el procedimiento especial en materia de afiliación, altas y bajas y cotización aplicable a las Empresas de exhibición cinematográfica.

Ilustrísimos señores:

Las circunstancias especiales que concurren en algunas Empresas de exhibición cinematográfica al no trabajar nada más que determinados días a la semana, con carácter continuo o alterno, determinan que la aplicación del procedimiento general en materia de afiliación, altas y bajas y cotización origine dificultades de tipo administrativo, tanto en las citadas Empresas como en las Entidades gestoras.

Las citadas Empresas de exhibición cinematográfica acostumbra a dar sus sesiones de cine en los mismos días de cada semana y los trabajadores que ocupan generalmente son también los mismos, por lo que parece oportuno arbitrar un procedimiento que evite la presentación repetida de los partes de alta y baja por los mismos trabajadores fijos discontinuos, cada vez que se incorporan o cesan en el trabajo, máxime teniendo en cuenta que se trata de actividades marginales que no constituyen el medio fundamental de vida y que se simultanean con otras de carácter fijo y continuo.

En virtud de lo expuesto y previo informe de las Entidades gestoras y del Sindicato Nacional del Espectáculo, esta Dirección General ha tenido a bien dictar las siguientes normas:

Primera.—El procedimiento especial que se arbitra en la presente disposición sólo será de aplicación a las Empresas de exhibición cinematográfica cuya plantilla no trabaje todos los días de la semana.

Segunda.—Las Empresas presentarán durante los cinco primeros días naturales de cada mes un parte de alta que

contendrá los siguientes datos: relación nominal de trabajadores que componen la plantilla y días fijos de trabajo de cada semana durante dicho período.

Las altas de los trabajadores que ingresen al servicio de las Empresas con posterioridad a la comunicación del parte mensual y las bajas de los trabajadores que cesen al servicio de las mismas se registrarán por las normas comunes del Régimen General.

Tercera.—En caso de existir una situación de pluriempleo la cotización se efectuará de acuerdo con lo que se establece a continuación:

1. Trabajadores que realizan jornada completa en la Empresa de exhibición cinematográfica y en otra actividad: Cotizarán en esta última por la base íntegra de tarifa, o, en su caso, superior consolidada o mejorada y por su trabajo en el cine cotizarán solamente por la base íntegra correspondiente a los días declarados, de acuerdo con el parte a que se refiere la norma segunda de esta Resolución.

2. Trabajadores que realicen jornada completa en una Empresa e incompleta en los cines: Se aplicará el criterio anterior, si bien en las Empresas de exhibición cinematográfica solamente cotizarán por la parte proporcional de la base tarifada que le corresponda en razón a las horas de trabajo.

3. Trabajadores que realizan jornada completa discontinua en varias Empresas —corretornos, etc.— que se complementan entre sí durante el mes: Se fijará el módulo mes como período de tiempo para efectuar el prorrateo de cuotas, cotizando cada una de las Empresas proporcionalmente a los días realmente trabajados dentro de cada mes, según se tiene ya establecido por Resolución de esta Dirección de 22 de septiembre de 1963.

Cuarta.—Por el Instituto Nacional de Previsión, previa aprobación de esta Dirección General, se establecerá el modelaje y se darán las instrucciones necesarias para la aplicación de lo dispuesto en la presente Resolución.

Quinta.—Lo establecido en la presente Resolución entrará en vigor el día primero del mes siguiente a su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Lo que comunico a VV. II. para su conocimiento y efectos oportunos.

Dios guarde a VV. II. muchos años.

Madrid, 26 de noviembre de 1971.—El Director general, Enrique de la Mata Gorostiza.

Ilmos. Sres. Delegados general del Instituto Nacional de Previsión y del Servicio de Mutualidades Laborales y señor Presidente del Sindicato Nacional del Espectáculo.

MINISTERIO DEL AIRE

REGLAMENTO de Circulación Aérea, actualizado por Orden de 18 de octubre de 1971. (Continuación.)

4.6.1.1.2. Cuando la coordinación de los vuelos se efectúe de acuerdo con 4.6.1.1.1, ésta incluirá la transmisión de la siguiente información sobre el vuelo en cuestión:

- a) Partes apropiadas del plan de vuelo actualizado, y
- b) La hora en que se efectuó el último contacto con la aeronave en cuestión.

4.6.1.1.3. Esta información se transmitirá a la dependencia de los servicios de tránsito aéreo que tenga a su cargo la siguiente región de información de vuelo en la cual operará la aeronave antes de entrar en dicha región de información de vuelo.

4.6.1.2. Coordinación respecto al suministro de servicio de asesoramiento de tránsito aéreo.

4.6.1.2.1. Las dependencias ATS que proporcionen servicio de asesoramiento de tránsito aéreo aplicarán los procedimientos de coordinación especificados en el 4.6.1.3 siguiente, respecto a las aeronaves que hayan decidido utilizar este tipo de servicio.

4.6.1.3. Coordinación respecto al suministro de servicio de control de tránsito aéreo.

4.6.1.3.1. Autoridad.

4.6.1.3.1.1. Las oficinas de control de aproximación y las torres de control de aeródromo cumplirán las instrucciones de coordinación que dé el centro de control de área apropiado. Las torres de control de aeródromo observarán además las instrucciones de coordinación expedidas por la oficina de control de aproximación apropiada.

4.6.1.3.2. Coordinación entre dependencias que proporcionan servicio de control de área dentro de áreas de control contiguas.

4.6.1.3.2.1. Los centros de control de área enviarán, de centro a centro, a medida que transcurra el vuelo, la información de control y de plan de vuelo que sea necesaria.

4.6.1.3.2.2. La información especificada en 4.6.1.3.2.1 se transmitirá con anticipación suficiente para permitir la recepción y el análisis de los datos por el centro receptor y la coordinación necesaria entre los dos centros interesados.

4.6.1.3.2.3. Si el punto de partida de una aeronave no está a suficiente distancia del límite de una área de control adyacente para poder transmitir los datos necesarios del plan de vuelo e información de control al centro aceptante después del despegue y dar tiempo adecuado para la recepción, el análisis y la coordinación, el centro transferidor, antes de dar permiso a la aeronave, enviará los datos requeridos al centro aceptante junto con una solicitud de aceptación.

4.6.1.3.2.3.1. En el caso de una aeronave en vuelo que solicite un permiso inicial a similar distancia del límite de un área de control adyacente, se mantendrá a la aeronave dentro del área del centro transferidor hasta que pueda transmitirse información de plan de vuelo y de control y efectuarse la coordinación con el centro adyacente.

4.6.1.3.2.3.2. En el caso de una aeronave que solicite un cambio en su plan de vuelo actualizado, o de un centro transferidor que proponga cambiar el plan de vuelo actualizado de una aeronave en las proximidades del límite, en circunstancias similares a las descritas, la concesión del permiso revisado dependerá de la aceptación de la propuesta por parte del centro adyacente.

4.6.1.3.2.3.4. Cuando los datos de estimación del límite hayan de transmitirse en las circunstancias mencionadas en 4.6.1.3.2.3, la hora respecto a una aeronave que aún no haya salido se basará en la hora prevista de salida, determinada por la dependencia ATC en el aeródromo de salida. Respecto a una aeronave en vuelo que solicite un permiso inicial, la hora se basará en el tiempo que se estima ha transcurrido desde el punto de espera hasta el límite, más el tiempo que se calcula que hace falta para coordinación.

4.6.1.3.2.5. Respecto a la información proporcionada por el centro transferidor, el centro aceptante notificará al centro transferidor que puede aceptar a la aeronave de que se trate en las condiciones especificadas, o le indicará los cambios que sea necesario hacer en el plan de vuelo para que la aeronave pueda ser aceptada, con la excepción de que, cuando existan acuerdos especiales entre las dependencias ATC interesadas, esta notificación sólo se requerirá si la aeronave no puede ser aceptada en las condiciones ofrecidas por el centro transferidor.

4.6.1.3.2.6. La responsabilidad del control de tránsito aéreo sigue siendo del centro de control de área en cuya área de control opera la aeronave hasta la hora en que se calcula que aquella cruzará el límite de la citada área de control, incluso cuando el control de una o más aeronaves lo ejercen, por delegación, otras dependencias de control de tránsito aéreo. Se hace hincapié en que el centro aceptante que esté en comunicación con una aeronave que no haya llegado aún al punto de transferencia de control, no alterará el permiso concedido a tal aeronave sin la previa aprobación del centro transferidor.

4.6.1.3.2.7. A fin de efectuar la transferencia de control de una aeronave, el centro transferidor notificará, excepto según se dispone en 4.6.1.3.2.8, al centro aceptante que la aeronave está en condiciones de ser transferida y que la responsabilidad del control debe ser asumida por el centro aceptante ya sea

inmediatamente o si se ha establecido un punto especificado de transferencia de control, en el momento en que la aeronave llegue a ese punto. Si se conoce el modo SSR y clave radiadas en aquel momento por la aeronave y el centro aceptante puede utilizar estos datos, debieran incluirse en tal notificación. Si ha de efectuarse la transferencia de control radar, tal notificación incluirá también información relativa a la posición (ruta y velocidad, si es necesario) del eco radar de la aeronave. Tal notificación también incluirá cambios importantes en los datos transmitidos de conformidad que no se hayan enviado previamente.

4.6.1.3.2.8. Cuando haya arreglos especiales entre dos centros de control de área que no estén equipados con radar y que no utilicen equipo automático de transmutación de datos, la notificación prevista tendrá que hacerse en circunstancias en que es apropiado enviar una revisión del plan de vuelo actualizado y datos de control previamente transmitidos en el momento en que la aeronave se encuentra en condiciones de ser transferida al centro que acepta.

4.6.1.3.2.9. Cuando se apliquen mínimas de separación no radar, la transferencia de comunicaciones aeroterrestres de una aeronave desde el centro transferidor al aceptante se hará cinco minutos antes de la hora en que se prevea que la aeronave llegará al límite común del área de control, a menos que se acuerde lo contrario entre los dos centros de control de área interesados.

4.6.1.3.2.10. En los casos en que se apliquen las mínimas de separación radar en el momento de la transferencia de control, la transferencia de comunicaciones aeroterrestres de una aeronave desde el centro transferidor al aceptante se hará inmediatamente después de que el centro aceptante esté de acuerdo en asumir el control.

4.6.1.3.2.11. La notificación del centro transferidor de que se autorizará a la aeronave o que ya se ha autorizado a ésta para que establezca comunicaciones por radio con el centro aceptante sólo se requiere en casos en que ello ha sido acordado entre los dos centros de control de área interesados.

4.6.1.3.2.12. El centro aceptante notificará al centro transferidor que ha establecido comunicación por radio con la aeronave que se transfiere y que ha asumido el control de la misma, a no ser que los centros de control de área interesados hayan convenido lo contrario.

4.6.1.3.2.12. En los casos en que una parte de un área de control esté situada de tal modo que el tiempo requerido para que la crucen las aeronaves no permita la aplicación de medidas de control por el centro de que se trate, debiera llegarse a un acuerdo que prevea la transferencia directa entre los centros responsables de las áreas de control adyacentes, a condición de que se informe debidamente al centro intermedio de tal tránsito y de que éste pueda requerir a los otros centros que atiendan toda solicitud necesaria para evitar interferencias con su propio tránsito.

4.6.1.3.2.14. Cuando un vuelo controlado deje de serlo, es decir, porque abandone el espacio aéreo controlado o porque anule su vuelo IFR y continúe como vuelo VFR en un espacio aéreo en que estos últimos vuelos no estén controlados, el centro de control de área interesado procurará que la información pertinente sobre el vuelo se comunique a la(s) dependencia(s) ATS encargada(s) de la prestación de servicios de información de vuelo y de alerta para la parte restante del vuelo, a fin de asegurar la prestación de dichos servicios de la aeronave.

4.6.1.3.3. Coordinación entre una dependencia que suministre servicio de control de área y otra que suministre servicio de control de aproximación.

4.6.1.3.3.1. División del control.

4.6.1.3.3.1.1. Toda dependencia que suministre servicio de control de aproximación podrá dar permisos de control de tránsito aéreo a cualquier aeronave que le haya transferido un centro de control de área, sin notificar a dicho centro; sin embargo, cuando se haya frustrado una aproximación, se dará aviso inmediato al centro de control de área y se coordinarán las medidas subsiguientes entre el centro de control de área y la dependencia que suministre el servicio de control de aproximación.

4.6.1.3.3.1.2. El centro de control de área especificará la hora del despegue cuando sea necesario para:

- Coordinar la partida con el tránsito que no se haya pasado a la dependencia que suministre el servicio de control de aproximación; y
- Proporcionar separación en ruta entre aeronaves que salen siguiendo la misma ruta.

4.6.1.3.3.1.2.1. Si no se especifica la hora del despegue, la fijará la dependencia que dé el servicio de control de aproximación, cuando sea necesario para coordinar la salida con el tránsito que se le haya transferido.

4.6.1.3.3.1.3. El centro de control de área especificará la hora de cancelación del permiso, si una salida demorada interfiere con el tránsito no pasado a la dependencia que dé el servicio de control de aproximación. Si por razones particulares de tránsito una dependencia que proporciona servicio de control de aproximación tiene que especificar además su propia hora de expiración del permiso, ésta en ningún caso será posterior a la especificada por el centro de control de área.

4.6.1.3.3.1.4. Cuando las condiciones meteorológicas exijan de terminar el orden de las aproximaciones, el centro de control de área autorizará a las aeronaves que llegan para que se dirijan al punto de espera y les dará en dicha autorización las instrucciones concernientes a la espera y la hora de aproximación prevista. Si el orden de aproximación es tal que exija que las llegadas sucesivas tengan que esperar en niveles muy altos, debiera autorizarse a dichas llegadas que se dirijan a otros puntos hasta que se desocupen los niveles bajos del orden de aproximación.

4.6.1.3.3.1.5. Después de efectuarse la coordinación con la dependencia que suministra el servicio de control de aproximación, el centro de control de área podrá permitir a la primera aeronave que llegue, que realice la aproximación en voz de ir a un punto de espera.

4.6.1.3.3.1.6. Después de efectuarse la coordinación con la dependencia que suministra el servicio de control de aproximación, el centro de control de área podrá permitir a las aeronaves que lleguen que se dirijan a puntos de espera visual y aguarden allí hasta recibir otras instrucciones de la citada dependencia.

4.6.1.3.3.1.7. Todo procedimiento adicional que sea necesario para la coordinación adecuada con aeródromos determinados, aparecerá en instrucciones locales escritas aprobadas por la autoridad competente. Cuando se establezca una oficina de control de aproximación, el centro de control de área puede transferir el control de las aeronaves directamente a las torres de aeródromo, previa coordinación con dicha oficina, si hay que hacer toda la aproximación en condiciones meteorológicas de vuelo visual.

4.6.1.3.3.2. Intercambio de datos sobre movimiento y control.

4.6.1.3.3.2.1. De la dependencia que suministra servicio de control de aproximación al centro de control de área. La dependencia que suministra el servicio de control de aproximación notificará inmediatamente al centro de control de área datos pertinentes al tránsito controlado tales como:

a) El nivel vacante más bajo en el punto de espera que pueda ponerse a la disposición del centro de control de área.
b) El intervalo medio de tiempo entre aproximaciones sucesivas, determinado por la dependencia que proporcione el servicio de control de aproximación.

c) Revisión de la hora prevista de aproximación expedida por el centro de control de área, cuando la calculada por la dependencia que suministra servicios de control de aproximación indique una variación de cinco minutos o cualquier otro lapso de tiempo que haya sido convenido entre las dos dependencias ATC en cuestión.

d) Las horas de llegada sobre el punto de espera, cuando exista una diferencia de tres minutos o cualquier otro lapso de tiempo que haya sido convenido entre las dos dependencias ATC en cuestión respecto a las horas anteriormente calculadas.

e) Las cancelaciones por las aeronaves de sus vuelos IFR, si éstas afectan a los niveles en el punto de espera o a las horas previstas de aproximación de otras aeronaves.

f) Las horas de salida de las aeronaves.

g) Toda la información disponible relacionada con las aeronaves demoradas o de que no se tengan noticias.

h) Las aproximaciones frustradas.

4.6.1.3.3.2.2. Del centro de control de área a la dependencia que suministra el servicio de control de aproximación. El centro de control de área notificará inmediatamente a la dependencia que suministra el servicio de control de aproximación datos pertinentes al tránsito controlado, tales como:

a) Identificación, tipo y punto de salida de las aeronaves que llegan.

b) Hora prevista de llegada y nivel propuesto sobre el punto de espera para las aeronaves que llegan y hora exacta si se transfiere la aeronave a la dependencia que presta servicio de

control de aproximación cuando aquella haya llegado al punto de espera.

c) Hora prevista de aproximación dada a la aeronave.

d) Indicación de que se ha autorizado a una aeronave para ponerse en comunicación con la dependencia que suministra servicio de control de aproximación.

e) Indicación de que se ha transferido una aeronave a la dependencia que suministra control de aproximación incluso, si es necesario, la hora y las condiciones de transferencia.

f) Demora prevista en la salida del tránsito debido a aglomeración de tránsito.

4.6.1.3.3.2.2.1. La información sobre las aeronaves que llegan se transmitirá por lo menos quince minutos antes de la hora prevista de llegada y se revisará si es necesario.

4.6.1.3.4. Coordinación entre una dependencia que suministre servicio de control de aproximación y otra que suministre servicio de control de aeródromo.

4.6.1.3.4.1. División de las funciones de control.

4.6.1.3.4.1.1. La dependencia que suministra servicio de control de aproximación retendrá el control de las aeronaves que lleguen hasta que éstas se hayan transferido a la torre de control del aeródromo y estén en comunicación con la misma. En condiciones IMC no se transferirá más de una llegada a una dependencia que preste servicio de control de aeródromo, a no ser que la autoridad competente haya acordado previamente otra cosa.

4.6.1.3.4.1.2. Después de efectuarse la coordinación con la torre de control del aeródromo, la dependencia que presta el servicio de control de aproximación puede despachar las aeronaves que llegan a puntos de espera visual, en los que permanecerán hasta que les avise la torre de control.

4.6.1.3.4.1.3. La dependencia que presta servicio de control de aproximación puede autorizar a la torre de control del aeródromo a dar la salida a una aeronave para su despegue, dejando a discreción de la torre el tomar en consideración a las aeronaves que lleguen.

4.6.1.3.4.1.4. Las torres de control de aeródromo obtendrán la aprobación de la dependencia que proporcione servicio de control de aproximación antes de autorizar la operación de vuelos VFR especiales.

4.6.1.3.4.2. Intercambio de datos sobre movimiento y control.

4.6.1.3.4.2.1. De la torre de control del aeródromo a la dependencia que suministra servicio de control de aproximación. La torre de control del aeródromo informará rápidamente a la dependencia que suministra servicio de control de aproximación sobre datos pertinentes al tránsito controlado, tales como:

a) Horas de llegada y salida.

b) Indicación de que la primera aeronave de la secuencia de aproximación está en comunicación con la torre de control de aeródromo y a la vista de ésta y haya razón para creer que podrá efectuar un aterrizaje normal.

c) Toda la información disponible relacionada con las aeronaves demoradas o de las que no se tengan noticias.

d) Información respecto a las aproximaciones frustradas.

e) Información respecto a las aeronaves que constituyen el tránsito esencial local para las aeronaves bajo el control de la dependencia que suministra servicio de control de aproximación.

4.6.1.3.4.2.2. De la dependencia que suministra servicio de control de aproximación a la torre de control del aeródromo. La dependencia que suministra el servicio de control de aproximación notificará inmediatamente a la torre de control del aeródromo datos pertinentes al tránsito controlado, tales como:

a) Hora prevista y nivel propuesto de llegada de la aeronave sobre el aeródromo con quince minutos de antelación, por lo menos, a la hora prevista de llegada.

b) Indicación de que se ha autorizado a una aeronave para ponerse en comunicación con la torre de control del aeródromo y de que dicha dependencia asumirá el control.

c) Demora prevista en la salida del tránsito debido a aglomeración de tránsito.

4.6.1.3.5. Coordinación entre posiciones de control de una misma dependencia.

4.6.1.3.5.1. Se intercambiará información adecuada, relativa al plan de vuelo y al control, entre posiciones de control de la misma dependencia de control de tránsito aéreo, por lo que se refiere a:

a) Todas las aeronaves cuya responsabilidad de control se transferirá de una posición de control a otra.

b) Las aeronaves que operen tan cerca del límite entre sectores de control que pueda verse afectado el control del tránsito dentro de un sector adyacente.

c) Todas las aeronaves respecto a las cuales la responsabilidad del control se haya delegado por un controlador ordinario a un controlador radar, así como respecto a las demás aeronaves afectadas.

4.6.1.4. Coordinación entre dependencias de servicios de tránsito aéreo y estaciones de telecomunicaciones aeronáuticas.

4.6.1.4.1. Cuando lo prescriba la autoridad competente, las dependencias de los servicios de tránsito aéreo se asegurarán de que las estaciones de telecomunicaciones aeronáuticas que atienden a los centros correspondientes estén informadas de las transferencias de comunicaciones de las aeronaves. A menos que se disponga lo contrario, la información facilitada comprenderá la identificación de la aeronave (incluso la clave SELCAL, cuando sea necesario), la ruta o destino, en caso necesario, y la hora prevista o real a que se realizó la transferencia de comunicaciones.

TÍTULO SEPTIMO

Mensajes de los servicios de tránsito aéreo

CAPITULO PRIMERO

4.7.1.1. Categorías de mensajes.

4.7.1.1.1. Los mensajes enumerados a continuación están autorizados para su transmisión por el servicio fijo aeronáutico (incluyendo la red de telecomunicaciones fijas aeronáuticas—AFTN—, los circuitos orales directos entre dependencias de los servicios de tránsito aéreo y los circuitos directos de teletipos y los de calculador a calculador), o por el servicio móvil aeronáutico, según resulte adecuado. Se clasifican en categorías de acuerdo con su utilización en los servicios de tránsito aéreo y que dan una idea aproximada de su importancia.

4.7.1.1.2. Mensajes de emergencia.

Esta categoría comprende:

- a) Mensajes de socorro y tráfico de socorro, incluyendo los mensajes de alerta relacionados con una fase de peligro (SS).
- b) Mensajes de urgencia, incluyendo los mensajes de alerta o con una fase de incertidumbre (SS).
- c) Otros mensajes relativos a situaciones de emergencia conocidas o de cuya existencia se sospecha no comprendidas en a) ni en b) anteriores y los mensajes de fallo de comunicaciones de radio (FF o más alta, según corresponda).

4.7.1.1.3. Mensajes de movimiento y de control.

Esta categoría de mensajes comprende:

- a) Mensajes de plan de vuelo (FF).
- b) Mensajes de enmienda y coordinación, incluyendo:
 - Mensajes de salida (FF).
 - Mensajes de demora (GG).
 - Mensajes de llegada (GG).
 - Mensajes de estimación de límites (FF).
 - Mensajes de modificación (FF).
 - Mensajes de coordinación (FF).
 - Mensajes de aceptación (FF).
- c) Mensajes de cancelación (CC).
- d) Mensajes relativos a permisos (FF).
- e) Mensajes de transferencia del control (FF).
- f) Mensajes de solicitud (FF).
- g) Mensajes relativos a informes de posición (FF).

4.7.1.1.4. Mensajes de información de vuelo.

Esta categoría de mensajes comprende:

- a) Mensajes que contienen información de tránsito (FF).
- b) Mensajes que contienen información meteorológica (FF, GG o JJ).
- c) Mensajes relativos al funcionamiento de las instalaciones y servicios aeronáuticos (JJ).
- d) Mensajes que contienen información esencial de aeródromos (JJ).

4.7.1.1.5. Mensajes técnicos (para utilización en circuitos de calculador a calculador únicamente).

Esta categoría de mensajes comprende:

- a) Mensajes de acuse de recibo técnico.
- b) Mensajes de error técnico.
- c) Mensajes de corrección técnica.
- d) Mensajes de rechazamiento técnico.

4.7.1.1.6. Cuando lo justifique la necesidad de darles curso especial, a los mensajes cursados por los servicios fijos deberá asignárseles el indicador de prioridad DD en vez del indicador de prioridad normal.

4.7.1.1.7. A los mensajes que les corresponda llevar el indicador de prioridad GG deberá asignárseles el indicador de prioridad más baja JJ, si esta clasificación de prioridad más baja sirve para el fin previsto.

4.7.1.2. Disposiciones generales.

4.7.1.2.1. Procedencia y destinatarios de los mensajes.

4.7.1.2.1.1. Generalidades.

4.7.1.2.1.1.1. Los mensajes para fines de los servicios de tránsito aéreo se originarán por las dependencias apropiadas de los servicios de tránsito aéreo o por las aeronaves, según se especifica; pero, mediante arreglos locales especiales, las dependencias de los servicios de tránsito aéreo podrán delegar la responsabilidad de originar mensajes de movimiento en el piloto, el explotador o en su representante designado.

4.7.1.2.1.1.2. Será responsabilidad del piloto, del explotador o de su representante designado el originar mensajes relativos al movimiento, control e información de vuelo para fines no relacionados con los servicios de tránsito aéreo (por ejemplo, control de operaciones).

4.7.1.2.1.1.3. Los mensajes del plan de vuelo, los mensajes de enmienda relacionados con ellos y los mensajes de cancelación de plan de vuelo, con excepción de lo dispuesto en 4.7.1.2.1.1.4, sólo se dirigirán a las dependencias de los servicios de tránsito aéreo especificadas en las disposiciones de 4.7.1.3.2. Tales mensajes se pondrán a disposición de otras dependencias de los servicios de tránsito aéreo interesadas, o puntos determinados dentro de tales dependencias y de cualesquiera otros destinatarios de los mensajes, de acuerdo con arreglos locales.

4.7.1.2.1.1.4. Cuando lo solicite el explotador de que se trate, los mensajes de emergencia y de movimiento que hayan de transmitirse según el modo simultáneo a las unidades interesadas de los servicios de tránsito aéreo, se dirigirán también:

- a) A un destinatario en el punto de aterrizaje previsto o en el punto de salida; y
- b) A no más de dos dependencias de control operacional interesadas.

Tales destinatarios se especificarán por el explotador o por su representante designado.

4.7.1.2.1.1.5. Cuando lo solicite el explotador de que se trate, los mensajes de movimiento transmitidos según el modo «paso a paso» entre las dependencias de los servicios de tránsito aéreo interesadas y referentes a aeronaves a las que se preste servicio de control operacional por dicho explotador, en la medida de lo posible se pondrán inmediatamente a disposición del explotador o de su representante designado, de acuerdo con los procedimientos convenidos localmente.

4.7.1.2.1.2. Empleo de la red de telecomunicaciones fijas aeronáuticas.

4.7.1.2.1.2.1. Los mensajes de los servicios de tránsito aéreo que se hayan de transmitir por la red de telecomunicaciones fijas aeronáuticas contendrán:

a) Información respecto a la prioridad con que se han de transmitir y los destinatarios a quienes se han de entregar, así como una indicación de la fecha y la hora de depósito en la estación fija aeronáutica de que se trate, y del indicador de remitente (véase 4.7.1.2.1.2.5).

b) Los datos de los servicios de tránsito aéreo, precedidos si es necesario por la información suplementaria de destinatarios que se describe en 4.7.1.2.1.2.6.1 y preparados de acuerdo con el apéndice 3. Estos datos se transmitirán como el texto del mensaje AFTN.

4.7.1.2.1.2.2. Indicador de prioridad.

4.7.1.2.1.2.2.1. Este consistirá en el indicador de prioridad de dos letras apropiado para el mensaje.

4.7.1.2.1.2.3. Dirección.

4.7.1.2.1.2.3.1. Consistirá en una serie de indicadores de destinatario, uno para cada uno de los destinatarios a quienes se ha de entregar el mensaje.

4.7.1.2.1.2.3.2. Cada indicador de destinatario consistirá en una serie de seis u ocho letras en el orden siguiente:

a) El indicador de lugar OAC. de cuatro letras asignado al lugar de destino.

b) El designador OACI de dos letras que identifique a la autoridad aeronáutica, servicio o Empresa explotadora de aeronaves a que vaya dirigido el mensaje, o

ii) En los casos en que no se ha asignado un designador, se utilizará uno de los siguientes:

— «YX», cuando el destinatario sea un servicio u Organismo militar.

— «ZZ», cuando el destinatario sea una aeronave en vuelo.

— «YY», en los demás casos.

c) Si es necesario, el designador de dos letras que identifique el departamento o división del Organismo al cual va dirigido el mensaje.

4.7.1.2.1.2.3.3. Al dirigir a las dependencias ATS mensajes de plan de vuelo, mensajes de demanda relacionados con ellos y mensajes de cancelación de plan de vuelo, se usarán los siguientes designadores de dos letras:

Centro encargado de una región de información de vuelo o de una región superior de información de vuelo ya sea un ACC o FIC):

— Si el mensaje corresponde a un vuelo IFR:

— Si el mensaje corresponde a un vuelo VFR: ZF.

Torre de control de aeródromo: ZT.

Oficina de notificación de los servicios de tránsito aéreo: ZP.

4.7.1.2.1.2.4. Hora de depósito.

4.7.1.2.1.2.4.1. La hora de depósito consistirá en un grupo de fecha-hora de seis cifras que indique la fecha y la hora de depósito del mensaje en la estación fija aeronáutica de que se trate para su transmisión.

4.7.1.2.1.2.5. Indicador de remitente.

4.7.1.2.1.2.5.1. El indicador de remitente consistirá en una serie de seis u ocho letras similar a un indicador de destinatario (véase 4.7.1.2.1.2.3.2 anterior) que identifique el lugar de procedencia y el Organismo remitente del mensaje.

4.7.1.2.1.2.6. Información suplementaria sobre la dirección y la procedencia.

4.7.1.2.1.2.6.1. Cuando en los indicadores de la dirección y/o procedencia se utilizan los designadores de dos letras «YX», «ZZ» o «YY» (véase 4.7.1.2.1.2.3.2, ii), anterior):

a) Debe aparecer el nombre del Organismo o la identidad de la aeronave de que se trate al comienzo del texto.

b) El orden de tales inserciones debe ser el mismo que el orden de los indicadores de destinatario y/o el indicador de remitente.

c) Cuando hayan más de una inserción, la última debiera ir seguida de la palabra «STOP».

d) Cuando haya una o más inserciones respecto a los indicadores de destinatario más una inserción respecto al indicador de remitente, la palabra «FROM» debe aparecer antes de la referente al indicador de destinatario.

Mensajes ATS recibidos en forma de copia de página de teletipo.

1. Los mensajes ATS que se reciban por la AFTN deberán ir colocados dentro de una «envoltura» de comunicaciones (precedidos y seguidos de series de caracteres que sean necesarios para asegurar la transmisión correcta por la AFTN). Incluso el «Texto» del mensaje AFTN puede recibirse con palabras o grupos que precedan y sigan al texto ATS.

2. El mensaje ATS puede entonces localizarse mediante la simple regla de que va precedido del signo de abrir paréntesis «(» y seguido del signo de cerrar paréntesis «)».

3. En algunos casos locales las máquinas teleimpresoras en uso imprimirán siempre dos símbolos específicos distintos de los signos de apertura y de cierre de paréntesis al recibir los mensajes ATS. Tales variantes locales se aprenden fácilmente y no tienen consecuencia alguna.

4.7.1.2.2. Preparación y transmisión de mensajes.

4.7.1.2.2.1. Los mensajes de los servicios de tránsito aéreo se prepararán y transmitirán según formato y textos normalizados.

4.7.1.2.2.2. Cuando se intercambien mensajes verbalmente entre las pertinentes dependencias de los servicios de tránsito aéreo el acuse de recibo verbal constituirá prueba de haberse recibido el mensaje. Por consiguiente, no será necesaria la confirmación por escrito.

4.7.1.3. Tipos de mensajes y su aplicación.

4.7.1.3.1. Mensajes de emergencia.

4.7.1.3.1.1. Las diferentes circunstancias que concurren en cada situación de emergencia conocida o de cuya existencia se sospeche impiden que se especifique un contenido y procedimiento de transmisión normalizados respecto a dichas comunicaciones de emergencia, excepto según se indica en 4.7.1.3.1.2 y 4.7.1.3.1.3 siguientes.

4.7.1.3.1.2. Mensajes de alerta (ALR).

4.7.1.3.1.2.1. Cuando una dependencia de los servicios de tránsito aéreo considere que una aeronave se halla en una de las situaciones de emergencia, transmitirá a todas las dependencias de los servicios de tránsito aéreo relacionadas con el vuelo y a los centros coordinadores de salvamento asociados un mensaje de alerta con la información especificada de que disponga o pueda conseguir.

4.7.1.3.1.2.2. Cuando así se acuerde entre las dependencias de los servicios de tránsito aéreo interesadas, las comunicaciones relativas a una fase de emergencia y originadas por una dependencia que utilice equipo de transmutación automática de datos puede adoptar la forma de un mensaje de modificación como en 4.7.1.3.2.3.6 suplementado por un mensaje verbal que dé los detalles adicionales prescritos para el mensaje de alerta.

4.7.1.3.1.3. Mensajes de fallo de radiocomunicaciones (RCF).

4.7.1.3.1.3.1. Cuando una dependencia de los servicios de tránsito aéreo advierta que una aeronave que esté volando en su área sufre un fallo de comunicaciones, transmitirá un mensaje de fallo de radiocomunicaciones:

a) Cuando los mensajes se transmitan en modo «paso a paso» a la dependencia de los servicios de tránsito aéreo siguiente a lo largo de la ruta de vuelo; también se transmitirá un mensaje de plan de vuelo actualizado si no se ha enviado previamente tal mensaje.

b) Cuando los mensajes se transmitan en modo «simultáneo» a la torre de control en el aeródromo de aterrizaje previsto y al centro encargado de la región de información de vuelo o de la región superior de información de vuelo a lo largo de la ruta restante del vuelo.

4.7.1.3.2. Mensajes de movimiento y de control.

4.7.1.3.2.1. Los mensajes referentes al movimiento real o previsto de aeronaves se basarán en la información más reciente proporcionada a las dependencias de los servicios de tránsito aéreo por el piloto, el explotador o su representante designado u obtenida del radar instalado en tierra.

4.7.1.3.2.2. Mensajes de plan de vuelo.

4.7.1.3.2.2.1. Generalidades.

4.7.1.3.2.2.1.1. Los mensajes de plan de vuelo que han de utilizarse comprenden:

a) Mensajes de plan de vuelo actualizado (CPL).

b) Mensajes de plan de vuelo presentado (FPL).

c) Mensajes de plan de vuelo suplementario (SPL).

4.7.1.3.2.2.1.2. Los mensajes de plan de vuelo se transmitirán a las dependencias ATS interesadas de conformidad con las disposiciones para todos los vuelos respecto a los cuales se haya sometido un plan de vuelo por escrito o por cualquier otro medio, a fin de que se suministre servicio de control de tránsito aéreo, servicio de información de vuelo o servicio de alerta, a lo largo de la totalidad o de una parte de la ruta de vuelo.

4.7.1.3.2.2.2. Mensajes de plan de vuelo actualizado (CPL).

4.7.1.3.2.2.2.1. Salvo en los casos previstos más adelante, los mensajes de plan de vuelo actualizado se originarán y transmitirán en modo «paso a paso» entre centros de control de área sucesivos y desde el centro de control de área de la última área de control a la torre de control en el aeródromo de aterrizaje previsto para vuelos a lo largo de rutas o partes de rutas en las que se proporcione servicio de control de tránsito aéreo o servicio de asesoramiento de tránsito aéreo. Este modo «paso a paso» requiere que se disponga de canales orales directos entre dependencias que sirvan a áreas contiguas o que se disponga de calculadores en una o más de dichas dependencias para la transmisión de mensajes de plan de vuelo actualizado. Las limitaciones del empleo de los CPL a las áreas en que se proporciona servicio de control de tránsito aéreo y servicio de asesoramiento de tránsito aéreo y donde se dispone de comunicaciones adecuadas, obedecen a la necesidad de disponer de personal idóneo y de comunicaciones que permitan el curso eficiente de los mensajes.

4.7.1.3.2.2.2. Los CPL se transmitirán con tiempo suficiente para que cada dependencia de los servicios de tránsito aéreo interesada pueda recibir la información por lo menos treinta minutos antes de la hora a que se calcule que la aeronave va a sobrevolar el correspondiente punto de transferencia de control o punto del límite de entrada, a partir del cual quedará bajo la jurisdicción de tal procedencia.

4.7.1.3.2.2.3. Los COL contendrán únicamente la información referente a la parte de la ruta de vuelo que va desde el punto de entrada al área de control o a la región de información de vuelo siguiente hasta el aeródromo de aterrizaje previsto.

4.7.1.3.2.3. Mensajes de plan de vuelo presentado (FPL).

4.7.1.3.2.3.1. Los mensajes de plan de vuelo presentado se prepararán y dirigirán como sigue por la dependencia de los servicios de tránsito aéreo que sirva al aeródromo de salida o, cuando sea aplicable, por la dependencia de los servicios de tránsito aéreo que reciba un plan de vuelo de una aeronave en vuelo:

a) Para una aeronave que salga, se enviará un mensaje de plan de vuelo presentado al centro de control de área o al centro de información de vuelo que sirva al área de control o a la región de información de vuelo dentro de la cual esté situado el aeródromo.

b) Para un vuelo a lo largo de rutas donde sólo se proporciona servicio de información de vuelo (excluido el servicio de asesoramiento de tránsito aéreo) y servicio de alerta, o a lo largo de rutas en que las instalaciones de comunicaciones son inadecuadas para mantener el modo «paso a paso» de transmisión de datos de plan de vuelo, se dirigirá un mensaje de plan de vuelo presentado al centro encargado de cada región de información de vuelo o región superior de información de vuelo a lo largo de la ruta y a la torre de control en el aeródromo de aterrizaje previsto.

c) Para un vuelo en áreas en que las comunicaciones son adecuadas para permitir el modo «paso a paso» de transmisión de datos de plan de vuelo, pero donde otros factores justifican que se siga empleando el modo «simultáneo», se dirigirá un mensaje de plan de vuelo presentado al centro o cargo de cada región de información de vuelo o región superior de información de vuelo a lo largo de la ruta y a la torre de control en el aeródromo de aterrizaje previsto hasta el momento en que se llegue a un acuerdo respecto a la aplicación del modo «paso a paso».

d) Para un vuelo con escalas intermedias, en el que se presenten planes de vuelo para cada etapa de vuelo en el aeródromo de salida inicial, la oficina de notificación de los servicios de tránsito aéreo que sirva dicho aeródromo originará un mensaje de plan de vuelo presentado por separado respecto a cada etapa dirigido a la oficina de notificación de los servicios de tránsito aéreo que sirva al aeródromo apropiado de salida intermedia. La oficina de notificación de los servicios de tránsito aéreo que sirva al aeródromo de salida intermedia tomará entonces medidas al recibir este mensaje de plan de vuelo como si el plan de vuelo se hubiese presentado localmente.

e) Donde se utilicen CPL de conformidad con 4.7.1.3.2.2.1 pero donde se necesite información para fines de planificación avanzada de la afluencia del tránsito en un área de control en una fase más anticipada de lo que se conseguiría mediante la transmisión de un CPL, se dirigirá un mensaje de plan de vuelo presentado a los centros de control de área de las áreas de control interesadas.

4.7.1.3.2.3.2. Los mensajes de plan de vuelo presentados normalmente se transmitirán inmediatamente después de la presentación de los planes de vuelo. No obstante, si se ha presentado muy anticipadamente un plan de vuelo y se aplican las disposiciones de 4.7.1.3.2.3.1. puede diferirse la transmisión del mensaje de plan de vuelo presentado hasta que ello permita que cada una de las dependencias de los servicios de tránsito aéreo interesadas reciba la información al menos treinta minutos antes de la hora a que se calcula que la aeronave entra en su área de responsabilidad.

4.7.1.3.2.4. Mensajes de plan de vuelo suplementario (SPL).

4.7.1.3.2.4.1. Los mensajes de plan de vuelo suplementario destinados a completar la información prevista que no se comunicó mediante la transmisión de los FPL o los CPL, según corresponda, los enviará la oficina de notificación ATS que sirva al aeródromo de salida a las dependencias ATS que hayan solicitado la información, utilizando el mismo prefijo de prioridad que se utilizó en la solicitud.

4.7.1.3.2.3. Mensajes de enmienda y de coordinación.

4.7.1.3.2.3.1. Generalidades.

4.7.1.3.2.3.1.1. Los mensajes de enmienda y de coordinación a utilizar comprenden:

- Mensajes de salida (DEP).
- Mensajes de demora (DLA).
- Mensajes de llegada (ARR).
- Mensajes de estimación del límite (EST).
- Mensajes de modificación (CHG).
- Mensajes de aceptación (ACP).
- Mensajes de coordinación (CDN).

4.7.1.3.2.3.1.2. Estos mensajes sólo se transmitirán a las dependencias de los servicios de tránsito aéreo y a otros destinatarios afectados y en la misma forma que en el caso de los mensajes con los cuales están relacionados.

4.7.1.3.2.3.2. Mensajes de salida (DEP).

4.7.1.3.2.3.2.1. Inmediatamente después de la salida de una aeronave para la cual se haya transmitido un mensaje de plan de vuelo presentado, la dependencia de los servicios de tránsito aéreo que sirva al aeródromo de salida transmitirá un mensaje de salida.

4.7.1.3.2.3.2.2. El mensaje de salida se enviará a todas las dependencias ATS a las cuales se haya dirigido el mensaje de plan de vuelo presentado.

4.7.1.3.2.3.3. Mensajes de demora (DLA).

4.7.1.3.2.3.3.1. Cuando la salida de una aeronave para la cual se haya transmitido un mensaje de plan de vuelo presentado se aplase o demore más de treinta minutos con relación a la hora prevista de salida indicada en el mensaje de plan de vuelo, la dependencia de los servicios de tránsito aéreo que sirva al aeródromo de salida transmitirá un mensaje de demora.

4.7.1.3.2.3.3.2. El mensaje de demora (DLA) se enviará a todas las dependencias ATS a las que se haya dirigido el mensaje de plan de vuelo (FPL) presentado.

4.7.1.3.2.3.4. Mensajes de llegada (ARR).

4.7.1.3.2.3.4.1. Cuando un informe de llegada se reciba en la torre de control del aeródromo en que la aeronave ha aterrizado, a esta dependencia sólo se le exigirá que transmita un mensaje de llegada:

a) En el caso de que tome tierra en el aeródromo de aterrizaje previsto:

i) Al centro de control de área o centro de información de vuelo en cuya área esté situado el aeródromo de aterrizaje, si se requiere por dicha dependencia, y

ii) A la dependencia ATS en el aeródromo de salida que originó el mensaje de plan de vuelo si en este mensaje se había solicitado un mensaje de llegada.

b) En el caso de un aterrizaje en aeródromo distinto al previsto:

i) Al centro de control de área o centro de información de vuelo en cuya área esté situado el aeródromo de aterrizaje.

ii) A la torre de control en el aeródromo de aterrizaje previsto.

iii) A la oficina de notificación de los servicios de tránsito aéreo en el aeródromo de salida, y

iv) Al centro encargado de cada región de información de vuelo o región superior de información de vuelo que, de acuerdo con el plan de vuelo, la aeronave habría cruzado de no haber sido desviada.

4.7.1.3.2.3.4.2. Cuando se trate de vuelos controlados que hayan experimentado fallo de radiocomunicaciones, se aplicará lo siguiente:

a) Si la aeronave ha aterrizado en el aeródromo de aterrizaje previsto, la torre de control de ese aeródromo transmitirá un mensaje de llegada:

i) A todas las dependencias de los servicios de tránsito aéreo que se ocupen del vuelo durante el período en que se interrumpieron las comunicaciones, y

ii) A todas las demás dependencias de los servicios de tránsito aéreo que puedan haber sido alertadas.

b) Si la aeronave ha aterrizado en un aeródromo distinto del aeródromo de aterrizaje previsto, o en algunos de los aeródromos de alternativa especificados en el plan de vuelo, la torre de control del aeródromo en que se ha efectuado el aterrizaje transmitirá un mensaje de llegada a la torre de control del

aeródromo de aterrizaje previsto. Esta última notificará entonces a todas las dependencias de control de tránsito aéreo interesadas en ese vuelo que el aterrizaje se ha efectuado.

c) Si una aeronave ha aterrizado en uno de los aeródromos de alternativa especificados en el plan de vuelo, la torre de control del aeródromo en que se ha efectuado el aterrizaje transmitirá un mensaje de llegada a la torre de control del aeródromo de aterrizaje previsto y a las de todos los aeródromos de alternativa que hayan sido alertadas.

4.7.1.3.2.3.5. Mensajes de estimación del límite (EST).

4.7.1.3.2.3.5.1. Cuando no se utilice el modo de operación «paso a paso» (véase 4.7.1.3.2.2.1) y se proporcione información de plan de vuelo a los centros de control de área o centros de información de vuelo mediante mensajes de plan de vuelo presentado, se transmitirá un mensaje de estimación del límite desde cada centro de control de área o centro de información de vuelo al próximo centro de control de área o centro de información de vuelo a lo largo de la ruta de vuelo. Cada uno de tales mensajes debe transmitirse con tiempo suficiente para que la dependencia de los servicios de tránsito aéreo receptora pueda recibir la información por lo menos treinta minutos antes de la hora en que se calcula que la aeronave pasará sobre el punto límite u otro punto convenido, en el cual queda bajo la responsabilidad de tal dependencia, a menos que entre las dependencias interesadas se haya convenido otro período de tiempo. Este procedimiento se aplicará tanto si el centro de control de área o centro de información de vuelo responsable de originar el mensaje ha asumido o no el control o ha establecido contacto con la aeronave en el momento en que ha de efectuarse la transmisión.

4.7.1.3.2.3.6. Mensajes de modificación (CHG).

4.7.1.3.2.3.6.1. Cuando haya de efectuarse un cambio a los datos contenidos en un mensaje de plan de vuelo previamente transmitido, se transmitirá un mensaje de modificación a las dependencias ATS a que se había dirigido el mensaje de plan de vuelo y que resulten afectadas por el cambio.

4.7.1.3.2.3.6.2. También se enviará un mensaje de modificación en respuesta a un mensaje de coordinación según se indica en 4.7.1.3.2.3.8, a condición de que se acepte la propuesta contenida en dicho mensaje. Si no fuera así, debiera llegarse a un acuerdo mediante comunicaciones orales directas, después de lo cual (en el caso de comunicaciones entre calculadores) se transmite la modificación convenida como un mensaje de modificación.

4.7.1.3.2.3.7. Mensajes de aceptación (ACP).

4.7.1.3.2.3.7.1. Cuando los datos contenidos en un mensaje de plan actualizado o en un mensaje de modificación se considere que son aceptables para la dependencia de control de tránsito aéreo aceptante, tal dependencia transmitirá un mensaje de aceptación a la dependencia transferida, a menos que se hayan hecho arreglos especiales de conformidad con 4.7.1.3.2.5.

4.7.1.3.2.3.8. Mensajes de coordinación (CDN).

4.7.1.3.2.3.8.1. Cuando una dependencia de control de tránsito aéreo aceptante desee proponer un cambio a alguno de los datos contenidos en un mensaje de plan de vuelo o en un mensaje de modificación que haya sido recibido, tal dependencia transmitirá un mensaje de coordinación a la dependencia transferidora. Sin embargo, normalmente, cuando se proponga un cambio respecto a un mensaje de modificación, se utilizarán las comunicaciones orales directas, seguido, si procede, de un nuevo mensaje de modificación de la dependencia transferidora a la aceptante.

4.7.1.3.2.4. Mensajes de cancelación.

4.7.1.3.2.4.1. Generalidades.

4.7.1.3.2.4.1.1. Los mensajes de cancelación se requieren para anular mensajes previamente transmitidos que han perdido validez y para poner fin a medidas que ya no son necesarias. Se prescriben los siguientes mensajes de cancelación:

- a) Mensajes de cancelación de plan de vuelo (CNL).
- b) Mensajes de cancelación de transferencia de control (TCX)

4.7.1.3.2.4.2. Mensajes de cancelación de plan de vuelo (CNL).

4.7.1.3.2.4.2.1. Cuando se haya transmitido un mensaje de plan de vuelo presentado o actualizado y subsiguientemente se cancele el vuelo, el remitente del mensaje de plan de vuelo transmitirá un mensaje de cancelación de dicho plan a todas las dependencias ATS a las que haya dirigido el mensaje de plan de vuelo.

4.7.1.3.2.4.3. Mensajes de cancelación de transferencia de control (TCX).

4.7.1.3.2.4.3.1. Cuando se hayan iniciado medidas de transferencias de control y resulte necesario cancelar tales medidas (por ejemplo, corregir errores, desviar el vuelo, emergencia, etcétera), la dependencia de control de tránsito aéreo transferidor transmitirá un mensaje de cancelación de transferencia de control a la dependencia aceptante del control de tránsito aéreo.

4.7.1.3.2.5. Mensajes de permiso.

4.7.1.3.2.5.1. Los permisos contendrán lo siguiente, en el orden que se indica:

- a) Identificación de la aeronave.
- b) Límite del permiso.
- c) Ruta de vuelo.
- d) Nivel o niveles de vuelo para toda la ruta o parte de la misma y cambios de nivel, si se requieren.
- e) Toda instrucción o información necesaria sobre otros puntos, tales como maniobras de aproximación o salida, comunicaciones y la hora en que expira el permiso; la hora en que expira el permiso indica la hora a partir de la cual el permiso quedará automáticamente cancelado si el vuelo no ha sido iniciado.

4.7.1.3.2.5.2. Las instrucciones incluidas en los permisos referentes a niveles constarán de

- a) Nivel(es) de crucero y, si es necesario, el punto hasta el cual es válido el permiso con relación al nivel(es) de crucero.
- b) Niveles a que han de cruzarse determinados puntos de notificación, cuando proceda.
- c) El lugar u hora para comenzar la subida o el descenso, cuando proceda.
- d) La velocidad ascensional o vertical de descenso, cuando proceda.
- e) Instrucciones detalladas concernientes a la salida o a los niveles de aproximación, cuando proceda.

4.7.1.3.2.5.3. Incumbe a la estación aeronáutica o al explotador de la aeronave, al cual se le concede el permiso, transmitirlo a la aeronave a la hora especificada o prevista de entrega y notificar a la dependencia de control de tránsito aéreo prontamente si no se entrega dentro de un período de tiempo especificado.

4.7.1.3.2.5.4. El personal que recibe permisos para transmisión a las aeronaves transmitirá tales permisos con la fraseología exacta en que han sido recibidos. En aquellos casos en que el personal que transmite permisos a las aeronaves no forma parte de los servicios de tránsito aéreo, es esencial que se hagan los arreglos apropiados para cumplir este requisito.

4.7.1.3.2.6. Mensajes de transferencia de control.

4.7.1.3.2.6.1. Generalidades.

4.7.1.3.2.6.1.1. Los mensajes siguientes se prescriben para usarlos cuando sea necesario al efectuar la transferencia de control entre dependencias de control de tránsito aéreo:

- a) Mensajes de modificación (CHG).
- b) Mensajes de coordinación (CDN).
- c) Mensajes de aceptación (ACP).
- d) Mensajes de transferencia de control no radar (TNR).
- e) Mensajes de transferencia de control radar (TRA).
- f) Mensajes de identificación de traza radar (RBI).
- g) Mensajes de haber asumido el control (AOC).
- h) Mensajes de solicitud de identificación de traza radar (RAR).

4.7.1.3.2.6.1.2. Cuando no se utilice equipo automático de transmutación de datos para intercambios de mensajes entre dependencias de control de tránsito aéreo, se transmitirá una selección apropiada de los mensajes indicados en 4.7.1.3.2.6.1.1.

4.7.1.3.2.6.1.3. Cuando se utilice equipo automático de transmutación de datos para intercambios de mensajes entre dependencias ATC, todos los mensajes de transferencia de control indicados en 4.7.1.3.2.6.1.1 se transmitirán según corresponda.

4.7.1.3.2.6.2. Mensajes de transferencia de control no radar (TNR).

4.7.1.3.2.6.2.1. Cuando una dependencia de control de tránsito aéreo trate de transferir la responsabilidad del control de una aeronave a una dependencia adyacente sin continuidad del servicio radar, transmitirá un mensaje de transferencia de control no radar.

4.7.1.3.2.6.3. *Mensajes de identificación de traza radar (RBI) de transferencia de control radar (TRA).*

4.7.1.3.2.6.3.1. Cuando una dependencia ATC desea transmitir la identidad de una traza radar a una dependencia adyacente en otras circunstancias que las contenidas en 4.7.1.3.2.6.3.2, transmitirá un mensaje de identificación de traza radar.

4.7.1.3.2.6.3.2. Cuando una dependencia de control de tránsito aéreo que emplee separación radar trate de transferir la responsabilidad del control de una aeronave a una dependencia adyacente con continuidad de servicio radar, transmitirá un mensaje a transferencia de control radar.

4.7.1.3.2.6.3.3. En el caso de la transferencia automática de datos radar, la posición de seguimiento radar transmitida en un mensaje de identificación de traza radar o de transferencia de control radar se expresará en términos de distancia y marcación desde el emplazamiento radar de la dependencia ATC transferidora —o si así se acuerda entre las dependencias ATC interesadas, en coordenadas (x, y)— para indicar la posición de la correspondiente traza radar. El emplazamiento radar se expresará por un indicador de dos letras convenido, en el que la primera letra indique la dependencia remitente del mensaje radar y la segunda letra indique la instalación radar específica desde la cual se han obtenido los datos radar.

4.7.1.3.2.6.3.4. Cuando se transmita por medios automáticos un mensaje de identificación de traza radar o de transferencia de control radar, la posición de seguimiento radar y la velocidad se deducirán de los datos de traza radar obtenidos, como máximo, treinta segundos antes del momento de la transmisión del mensaje. La posición de seguimiento radar será la posición extrapolada de la traza radar en el momento mismo de la transmisión del mensaje.

4.7.1.3.2.6.4. *Mensajes de solicitud de identificación de traza radar (RAR).*

4.7.1.3.2.6.4.1. Si al recibo de un mensaje de identificación de traza radar o de transferencia de control radar una dependencia de control de tránsito aéreo no puede identificar inmediatamente a la aeronave en el radar, puede transmitir un mensaje de solicitud de identificación de traza radar.

4.7.1.3.2.6.5. *Mensajes de modificación (CHG) y de coordinación (CDN).*

4.7.1.3.2.6.5.1. Como parte del procedimiento de transferencia de control, debieran intercambiarse mensajes de modificación y de coordinación para el mismo fin descrito en 4.7.1.3.2.3.6 y 4.7.1.3.2.3.8.

4.7.1.3.2.6.6. *Mensajes de aceptación (ACP)*

4.7.1.3.2.6.6.1. Cuando una dependencia de control de tránsito aéreo esté dispuesta a aceptar el control de una aeronave en los términos ofrecidos en un mensaje de transferencia de control no radar, transmitirá un mensaje de aceptación cuando se solicite.

4.7.1.3.2.6.6.2. Cuando una dependencia de los servicios de tránsito aéreo esté dispuesta a aceptar una aeronave en las condiciones ofrecidas en un mensaje de transferencia de control radar y el traza radar conexo haya sido identificado por dicha dependencia, transmitirá siempre un mensaje de aceptación.

4.7.1.3.2.6.7. *Mensajes de haber asumido el control (AOC).*

4.7.1.3.2.6.7.1. Cuando una dependencia de control de tránsito aéreo haya establecido comunicación y haya asumido el control de una aeronave a ella transferida, dicha dependencia transmitirá un mensaje de haber asumido el control cuando se solicite.

4.7.1.3.2.7. *Mensajes de solicitud.*

4.7.1.3.2.7.1. *Mensajes de solicitud de plan de vuelo suplementario (RQS.)*

4.7.1.3.2.7.1.1. Cuando una dependencia de los servicios de tránsito aéreo desee obtener datos suplementarios del plan de vuelo de la oficina de notificación ATS del aeródromo de salida o, en el caso de un plan de vuelo presentado durante el vuelo, de la dependencia ATS especificada en el mensaje de plan de vuelo, transmitirá un mensaje de solicitud de plan de vuelo suplementario.

4.7.1.3.2.8. *Mensajes de informes de posición y de aeronotificaciones.*

4.7.1.3.2.8.1. El formato y los datos convencionales que han de usarse en los mensajes de informes de posición y de aeronotificaciones son los especificados en el modelo de formulario AIREP en el apéndice 1, utilizando:

- Para los mensajes de informes de posición: La sección 1.
- Para los mensajes de aeronotificaciones: La sección 1 seguida de las secciones 2 y/o 3, según proceda.

4.7.1.3.3. *Mensajes de información de vuelo.*

4.7.1.3.3.1. *Mensajes que contienen información sobre tránsito dirigido a las aeronaves que vuelan fuera del espacio aéreo controlado.*

4.7.1.3.3.1.1. Debido a los factores que influyen en el carácter de los servicios de información de vuelo y especialmente en el suministro de información sobre posibles peligros de colisión para las aeronaves que vuelan fuera del espacio aéreo controlado, no es posible especificar textos normalizados para dichos mensajes.

4.7.1.3.3.1.1.1. Sin embargo, cuando se transmitan tales mensajes, contendrán datos suficientes sobre la dirección del vuelo, hora, nivel y punto estimados en que se cruzarán, alcanzarán o aproximarán las aeronaves que pueden correr peligro de colisión. Esta información se presentará de forma tal que el piloto de cada aeronave pueda apreciar claramente la naturaleza del peligro.

4.7.1.3.3.1.2. *Mensajes que contienen información sobre tránsito esencial para vuelos IFR dentro del espacio aéreo controlado.*

4.7.1.3.3.1.2.1. Siempre que se transmitan, estos mensajes contendrán el texto siguiente:

- a) Identificación de la aeronave a la que se transmite la información.
- b) Las palabras EL TRANSITO ES o EL TRANSITO ADICIONAL ES.
- c) Dirección de vuelo de la aeronave en cuestión.
- d) Tipo de la aeronave en cuestión.
- e) Nivel de crucero de la aeronave en cuestión y el ETA respecto al punto de notificación más próximo al lugar donde las aeronaves cruzarán niveles.

4.7.1.3.3.1.3. *Mensajes que contienen información sobre el tránsito esencial local.*

4.7.1.3.3.1.3.1. Siempre que se transmitan tales mensajes, contendrán el texto siguiente:

- a) Identificación de la aeronave a la que se transmite la información.
- b) Las palabras EL TRANSITO ES o EL TRANSITO ADICIONAL ES, si fuese necesario.
- c) Descripción del tránsito esencial local de forma que pueda ser reconocido por el piloto; así, se indicará tipo, categoría de velocidad y/o color de la aeronave, tipo de vehículo, número de personas, etc.
- d) Posición del tránsito esencial local respecto a la aeronave interesada y dirección del movimiento.

4.7.1.3.3.2. *Mensajes que contienen información meteorológica.*

4.7.1.3.3.2.1. La información dirigida a un piloto que cambie de vuelo IFR a VFR cuando sea probable que no pueda proseguir el vuelo en VMC, se dará de la siguiente manera:

“CONDICIONES METEOROLÓGICAS DE VUELO POR INSTRUMENTOS NOTIFICADAS (o pronosticadas) EN LAS INMEDIACIONES DE ... (lugar).”

4.7.1.3.3.2.2. Los mensajes transmitidos a las aeronaves que llegan, de conformidad con 4.3.1.3.9.1, contendrán, salvo lo prescrito en 4.7.1.3.3.2.2.1, la siguiente información meteorológica en el orden que se indica:

- a) Dirección y velocidad del viento medio en la superficie y sus variaciones significativas.
- b) Visibilidad, incluyendo variaciones direccionales significativas o, si se proporciona, el alcance visual en la pista.
- c) Condiciones meteorológicas presentes.
- d) Cantidad y altura de la base de las nubes bajas.
- e) Temperatura del aire, si se solicita por la aeronave.
- f) Punto de rocío, si se solicita por la aeronave.
- g) Reglaje o reglajes de altímetro.
- h) Otra información significativa.
- i) Si procede, información respecto a cambios previstos que se hayan indicado en los pronósticos de aterrizaje.

4.7.1.3.3.2.2.1. Cuando la visibilidad sea de 10 kilómetros o más, la base de las nubes bajas se encuentre a 1.500 metros (5.000 pies) o más y no exista precipitación ni tormenta, los elementos que se indican en 4.7.1.3.3.2.2. b), c) y d), se sustituirán por el término “CAVOK”.

4.7.1.3.3.2.3. Siempre que información relativa a cualquiera de los elementos enumerados en 4.7.1.3.3.2.2 se transmita a las

aeronaves que lleguen o que salgan, se dará de conformidad con lo siguiente:

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

La dirección se dará en grados respecto al norte magnético y la velocidad en nudos. Se dará la variación direccional cuando la variación total sea de 80 grados o más, con velocidades medias superiores a cinco nudos; ello se expresará como las dos direcciones extremas entre las cuales varía el viento. Las variaciones de velocidad sólo se notificarán cuando la variación respecto a la velocidad media exceda de 10 nudos; se expresará como los valores máximo y mínimo experimentales.

4.7.1.3.3.2.3.2. Visibilidad, incluyendo variaciones direccionales significativas.

Cuando la visibilidad sea de cinco kilómetros o menos se dará en metros por incrementos de 100 metros. Cuando sea superior a cinco kilómetros, pero inferior a 10 kilómetros, se dará en kilómetros, y cuando sea 10 kilómetros o más, solamente se dará el valor en kilómetros. Cuando existan variaciones direccionales significativas de la visibilidad, se darán valores adicionales con indicaciones de la dirección de observación.

4.7.1.3.3.2.3.3. Alcance visual en la pista.

Los valores del alcance visual en la pista de hasta 800 metros se darán en incrementos de 30 a 60 metros, de conformidad con las observaciones disponibles, y los valores superiores a 800 metros se darán en incrementos de 100 metros. Los valores del alcance visual en la pista que no se ajusten a la escala de notificación utilizada se redondearán al escalón inferior inmediato de la escala de notificación. Si el alcance visual en la pista se observa desde más de un emplazamiento a lo largo de la pista, se dará primero el valor correspondiente a la zona de toma de contacto, al que seguirán todos los demás valores de los emplazamientos sucesivos, siempre que uno de dichos valores sea inferior al valor correspondiente a la zona de toma de contacto e inferior a 800 metros. Los emplazamientos respectivos se identificarán de manera concisa e inequívoca.

4.7.1.3.3.2.3.4. Condiciones meteorológicas presentes.

Las condiciones meteorológicas presentes se darán referidas a llovizna (engelante, intensa), tempestad de polvo (intensa), niebla (engelante, en bancos, superficial), tornado, tromba marina, granizo (intenso), lluvia (engelante, intensa, chaparrones), tempestad de arena (intensa), nieve (ventisca alta, ventisca, intensa, chaparrones), turbonada o tormenta (intensa).

4.7.1.3.3.2.3.5. Cantidad y altura de la base de nubes bajas.

Cantidad de nubes en oktas, tipo (solamente si son cúmulonimbos) y altura de la base en metros (pies), se darán en dicho orden. Si la base de la nube más baja es difusa, fragmentada o fluctúa rápidamente, la altura mínima de la nube o de los fragmentos de nubes se darán conjuntamente con una descripción apropiada de sus características.

4.7.1.3.3.2.3.6. Temperatura del aire y punto de rocío.

La temperatura del aire y la temperatura del punto de rocío se darán en grados Celsius enteros.

4.7.1.3.3.2.3.7. Reglaje o reglajes de altímetro.

Se dará el reglaje QNH de altímetro y bien sea regularmente de conformidad con acuerdos locales o si el piloto lo solicita, el reglaje QFE de altímetro. Los reglajes de altímetro se darán en milibares y se redondearán al milibar o medio milibar inferior más próximo.

4.7.1.3.3.2.3.8. Otra información significativa.

Comprenderá toda la información disponible sobre las condiciones meteorológicas en las áreas de aproximación, de aproximación frustrada o de subida inicial, con referencia a la ubicación de los cúmulonimbos o tormentas, turbulencia moderada o fuerte, cortante vertical del viento, granizo, línea de turbonada fuerte, engelamiento moderado o fuerte, lluvia engelante, ondas orográficas marcadas, tempestad de arena, tempestad de polvo, ventisca alta, tornado o tromba marina.

4.7.1.3.3.3. Mensajes respecto al funcionamiento de las instalaciones aeronáuticas.

4.7.1.3.3.3.1. Los mensajes relacionados con el funcionamiento de las instalaciones aeronáuticas se transmitirán a las aeronaves de cuyo plan de vuelo se desprende que la realización del vuelo puede verse afectada por el estado de funcionamiento de la instalación pertinente. Contendrán datos apropiados respecto a la categoría del servicio de la instalación en cuestión y, si la instala-

ción está fuera de servicio, una indicación respecto a cuándo volverá a ponerse en condiciones normales de funcionamiento.

4.7.1.3.3.1. Mensajes que contienen información sobre las condiciones de los aeródromos.

4.7.1.3.3.4.1. Cuando se proporcione información sobre las condiciones de aeródromo, ello se hará en forma clara y concisa a fin de facilitar al piloto la apreciación de la situación descrita. Se emitirá siempre que el controlador que está de servicio lo considere necesario en interés de la seguridad o cuando lo solicite una aeronave. Si la información se facilita por iniciativa del controlador, se transmitirá a cada una de las aeronaves interesadas con tiempo suficiente para permitirles que hagan uso debido de la información.

4.7.1.3.4. Mensajes técnicos.

4.7.1.3.4.1. Los siguientes mensajes se destinan solamente para empleo entre calculadores ATC con fines de verificación de errores de transferencia de datos.

4.7.1.3.4.2. Mensajes de acuse de recibo técnico (TAM).

4.7.1.3.4.2.1. El calculador ATC transmitirá un mensaje de acuse de recibo técnico como respuesta a cualquier mensaje que reciba y que se compruebe que está libre de errores.

4.7.1.3.4.3. Mensajes de error técnico (TEM).

4.7.1.3.4.3.1. El calculador ATC deberá poder transmitir un mensaje de error técnico como respuesta a cualquier mensaje que reciba y que se compruebe que contiene uno o más errores. El mensaje de error técnico indicará el lugar y la naturaleza de los errores de que se trate.

4.7.1.3.4.4. Mensajes de corrección técnica (COR).

4.7.1.3.4.4.1. El calculador ATC transmitirá un mensaje de corrección técnica como respuesta a un mensaje de error técnico que reciba. El mensaje de corrección técnica contendrá una repetición de los datos que se haya indicado que son erróneos.

4.7.1.3.4.5. Mensajes de rechazo técnico (RJT).

4.7.1.3.4.5.1. El calculador ATC transmitirá un mensaje de rechazo técnico tan pronto como no sea satisfactoria una o más tentativas de corrección de errores mediante mensajes de error técnico y de corrección técnica. Tanto el calculador ATC que origine el mensaje como el que lo reciba someterán entonces a la atención de las personas que se ocupen de estas máquinas.

TITULO OCTAVO

Empleo del radar en los servicios de tránsito aéreo

CAPITULO PRIMERO

4.8.1.1. Disposiciones generales.

4.8.1.1.1. Limitaciones en el empleo del radar.

4.8.1.1.1.1. El empleo del radar para proporcionar servicios de tránsito aéreo se limitará a áreas especificadas de cobertura de radar y estará sujeto a las demás limitaciones que se hayan especificado. Se incluirá información adecuada en las publicaciones de información aeronáutica (AIP) sobre los métodos de utilización, así como sobre las prácticas de utilización o las limitaciones del equipo que tengan un efecto directo en el funcionamiento de los servicios de tránsito aéreo.

4.8.1.1.1.2. Normalmente, para proporcionar separación a las aeronaves, no se utilizará información SSR sin la correspondiente de radar primario, a no ser que se especifique este método en virtud de acuerdos regionales de navegación aérea.

4.8.1.1.1.3. El número de aeronaves a las que se suministre simultáneamente el servicio radar no excederá del que pueda atenderse con seguridad, de acuerdo con las circunstancias imperantes y teniendo en cuenta:

a) El grado de confiabilidad técnica y las instalaciones de reserva del radar y del sistema de comunicaciones que se utilice.

b) La capacidad y pericia del controlador radar.

c) El número de trazas radar observado en la presentación radar dentro del sector o área de responsabilidad del controlador radar, y

d) Cuando se aplique separación radar, la necesidad de establecer separación no radar entre las aeronaves, en caso de fallo del equipo radar u otro caso de emergencia.

4.8.1.1.1.4. Para asegurar el empleo seguro y eficiente del SSR, los pilotos y controladores se ceñirán estrictamente a los procedimientos de utilización publicados. En particular, se uti-

lizará la fraseología radiotelefónica normalizada y se procurará en todo momento el reglaje correcto de los modos y claves de los responsables y del equipo terrestre de descifrado.

4.8.1.2. Verificaciones de actuación.

4.8.1.2.1. El controlador radar será responsable de ajustar sus presentaciones radar y de llevar a cabo verificaciones adecuadas sobre la precisión de las mismas, de conformidad con las instrucciones técnicas prescritas por la autoridad pertinente respecto al equipo radar de que se trate.

4.8.1.2.2. El controlador radar deberá asegurarse de que la información que aparece en su presentación o presentaciones radar es adecuada para las funciones que han de llevarse a cabo. Será necesario velar para que no se seleccione por error únicamente la presentación de información SSR, en circunstancias en que la información del radar primario sea indispensable para la seguridad de las actividades del ATC.

4.8.1.2.3. El controlador radar notificará a la persona encargada de la dependencia de los servicios de tránsito aéreo, de la cual forme parte la dependencia radar, cualquier fallo en el equipo o cualquier incidente que requiera investigación, o toda circunstancia desfavorable, tal como ecos parásitos, que haga difícil o imposible suministrar servicio radar.

4.8.1.3. Comunicaciones.

4.8.1.3.1. La dependencia radar normalmente se comunicará con la aeronave en la frecuencia adecuada a la función que esté ejecutando y, cuando proceda, el distintivo o distintivos de llamada radiotelefónica que se usen debieran indicar la función del controlador radar.

4.8.1.4. Adjudicación de claves SSR.

4.8.1.4.1. Se establecerán, de acuerdo con lo que sigue, procedimientos para la adjudicación de claves SSR, de conformidad con acuerdos regionales de navegación aérea y figurarán en el AIP ESPAÑA.

4.8.1.4.1.1. El número de cambios de clave requeridos de un piloto será el mínimo compatible con las necesidades esenciales del ATS.

4.8.1.4.1.2. Cuando sea necesario identificar individualmente las aeronaves y el equipo terrestre permita su empleo, se asignará a cada aeronave una clave diferente.

4.8.1.4.1.3. Los procedimientos serán, en lo posible, compatibles con los que se apliquen en áreas adyacentes.

4.8.1.4.1.4. Cuando las aeronaves necesiten seleccionar una clave sin que tenga instrucciones precisas del ATC, antes de penetrar en un área de cobertura de radar secundario la clave que ha de adoptarse será la clave 2000 del modo A.

4.8.1.4.2. El controlador únicamente asignará claves de acuerdo con los procedimientos establecidos que figuren en el AIP.

4.8.1.4.3. Siempre que se asigne una clave a una aeronave, el controlador deberá verificar, lo antes posible, el reglaje de esta clave.

4.8.1.5. Procedimientos de identificación.

4.8.1.5.1. Establecimiento de identidad radar.

4.8.1.5.1.1. Antes de suministrar servicio radar a una aeronave se establecerá la identidad radar de esa aeronave. Posteriormente, se mantendrá el contacto radar hasta la terminación del servicio radar.

4.8.1.5.1.2. Cuando se haya establecido la identificación radar de una aeronave, se informará en tal sentido a ésta antes de expedir cualquier instrucción o asesoramiento basado en el uso del radar. Si subsiguientemente se pierde el contacto radar, deberá informarse a la aeronave de esta circunstancia.

4.8.1.5.1.3. Se conseguirá la identificación radar empleando por lo menos uno de los métodos siguientes:

a) Relacionando una determinada traza radar con una aeronave que notifica su posición sobre un punto prescrito que aparezca en el mapa radar, o bien como marcación y distancia respecto a dicho punto y comprobando que el desplazamiento de la traza en cuestión concuerda con la trayectoria de la aeronave o con el rumbo notificado, pero al emplear este método debe ejercerse gran cautela, ya que la posición notificada respecto al punto prescrito puede no coincidir exactamente con la traza de la aeronave en el mapa radar.

b) Dando instrucciones a la aeronave para que haga uno o más cambios de rumbo, normalmente de 30 grados o más, y relacionando los movimientos de una determinada traza radar con la ejecución de las instrucciones de las cuales la aeronave haya acusado recibo, o

Relacionando los movimientos de una determinada traza radar con maniobras corrientemente ejecutadas por una aeronave que ha acusado recibo de instrucciones a tal efecto.

Al utilizar esos métodos, el controlador radar:

i) Se cerciorará de que los movimientos de una sola traza radar corresponden a los de la aeronave.

ii) Se asegurará de que la maniobra o maniobras no hagan desplazar la traza radar fuera de la cobertura de la presentación radar.

c) Relacionando la posición de una traza radar observada con una posición —con una precisión de cinco millas marinas (nueve kilómetros)— clase A de una aeronave, obtenida por triangulación radiogoniométrica, y comprobando que el desplazamiento de la traza radar observada concuerda con el rumbo de la aeronave notificado.

d) Relacionando una traza radar observada con una aeronave que se sabe que acaba de salir, a condición de que la identificación se consiga dentro de una milla marina a partir del extremo de la pista utilizada.

e) Por transferencia de la identidad radar.

4.8.1.5.1.3.1. Debieran utilizarse marcaciones radiogoniométricas para facilitar la identificación radar de una aeronave. Sin embargo, este método no debiera usarse como medio único para establecer la identidad radar, a menos que así lo prescriba la autoridad competente para determinados casos en condiciones especificadas.

4.8.1.5.1.3.2. Cuando se observen dos o más trazas radar muy próximas, o que hagan movimientos similares al mismo tiempo, o cuando, por cualquier otra razón, existan dudas respecto a la identidad de una traza radar, deberá prescribirse o repetirse cambios de rumbo tantas veces como sea necesario o deberán emplearse métodos de identificación adicionales hasta que se elimine todo riesgo de error en la identificación.

4.8.1.5.1.4. Cuando se utilice el SSR las aeronaves pueden identificarse mediante la aplicación de uno o varios de los procedimientos siguientes:

a) Utilización del dispositivo SPI.

Es preciso utilizar este método con precaución, dado que las demandas casi simultáneas respecto a transmisiones SPI dentro de la misma área pueden dar lugar a errores de identificación.

b) Cambio de clave.

c) Cambio de modo.

d) Observar el cumplimiento de las instrucciones iniciales con respecto a la selección de clave.

e) Reconocimiento de la clave individual asignada previamente.

4.8.1.5.1.4.1. Cuando no se disponga de otros medios para establecer la identificación, pueden darse instrucciones para que se conmute el respondedor de la posición «ON» a «STANBY» y nuevamente a la posición «ON», siempre que la aeronave en cuestión esté operando en un área donde se haya comprobado que existe cobertura SSR. Debiera tenerse extremo cuidado al utilizar este método, dado que podría experimentarse el mismo efecto en la presentación como resultado de

a) «Ensombrecimiento» temporal de la antena, provocado por un cambio en la actitud de otra aeronave que esté volando en el área, o

b) Uso simultáneo del mismo procedimiento por otro controlador radar que esté operando dentro de la misma área geográfica.

4.8.1.5.2. Transferencia de identidad radar.

4.8.1.5.2.1. La transferencia de identidad de una traza radar de un controlador radar a otro sólo deberá intentarse cuando se considere que la aeronave se encuentra dentro de la cobertura de la presentación radar del controlador que acepta la transferencia.

4.8.1.5.2.2. La transferencia de identidad se efectuará mediante uno de los métodos siguientes:

a) Designación directa (señalando con el dedo) de la traza radar, si están adyacentes las dos presentaciones radar, o si se usa una presentación radar común del tipo «conferencia». Debe prestarse atención a cualquier error que pueda ocurrir debido a efectos de paralaje.

b) Designación de la traza por referencia a una marcación y a una distancia desde una posición geográfica o instalación de navegación indicada con precisión en ambas presentaciones radar, así como el desplazamiento de la traza radar observada, si ambos controladores no conocen la ruta de la aeronave. Cuando se use este método debe tenerse cuidado antes de establecer la identidad radar, particularmente si se observan otras trazas radar en rumbos similares y en la proximidad inmediata de la aeronave bajo control radar, ya que deficiencias inherentes al radar pueden ser causa de que la posición indicada de una

aeronave en relación con el punto conocido difiera entre las dos presentaciones radar.

c) Designación de la traza mediante una señal o símbolo electrónico, a condición de que con esto se indique la única traza radar y no haya duda posible acerca de la identificación correcta.

O cuando se utiliza el SSR.

d) Indicación a la aeronave, por parte del controlador transferidor, para que cambie la clave y observación del cambio por el controlador aceptante.

e) Indicación a la aeronave, por parte del controlador transferidor, para que accione el dispositivo SPI y observación de esta respuesta por el controlador aceptante.

f) Notificación de la clave individual de la aeronave.

4.8.1.6. Información de posición.

4.8.1.6.1. La información de posición se transmitirá a la aeronave de la manera siguiente:

a) Como una posición geográfica bien conocida, o
b) Dando la dirección (usando puntos de la brújula) y la distancia respecto a una posición conocida, o

c) Indicando la ruta magnética y la distancia hasta un punto de notificación, ayuda para la navegación en ruta o ayuda para la aproximación, o

d) Distancia al punto de toma de contacto, si la aeronave está en la aproximación final.

4.8.1.6.2. Siempre que sea factible, la información de posición se relacionará con puntos que aparezcan en el mapa radar.

4.8.1.6.3. Cuando se opere bajo servicio radar proporcionado por una dependencia de los servicios de tránsito aéreo, se pueden dar instrucciones para que omita los informes de posición sobre puntos de notificación obligatoria o notifique solamente su paso sobre los puntos de notificación especificados por la dependencia de los servicios de tránsito aéreo interesada, incluyendo puntos en los que se requieran aeronotificaciones para fines meteorológicos. En tales casos se exigirá que la aeronave reanude la notificación de posición cuando se le comunique que ha terminado el servicio radar o que se ha perdido el contacto radar.

4.8.1.7. Guía vectorial radar.

4.8.1.7.1. Cuando el controlador radar proporcione guía vectorial a una aeronave, deberá dar cumplimiento a lo siguiente:

a) Siempre que sea factible, deberá guiarse a la aeronave a lo largo de rutas en las que el piloto pueda efectuar su propia navegación o verificarla de cuando en cuando con referencia a ayudas de navegación interpretadas por el piloto (esto reducirá al mínimo la ayuda radar requerida para la navegación y atenuará las consecuencias de un fallo del radar).

b) Cuando se da a una aeronave un vector que la desvía de una ruta previamente asignada, deberá informarse a ésta, a menos que ello sea evidente, de lo que se trata de conseguir con el vector en cuestión y, siempre que sea posible, debiera

especificarse el límite de tal vector. Por ejemplo, hasta ... (hora o posición).

c) Cuando una aeronave haya notificado que no puede confiar en sus instrumentos indicadores de dirección, antes de expedir instrucciones de maniobra deberá pedirse a la aeronave que haga todos los virajes a una velocidad angular convenida y que dé cumplimiento a las instrucciones inmediatamente que las reciba.

4.8.1.7.2. Cuando el controlador radar esté proporcionando guía vectorial a un vuelo IFR, se asegurará de que, en todo momento, hasta que la aeronave llegue a un punto en que el piloto reanude su propia navegación, haya un margen vertical adecuado sobre el terreno.

Debe tenerse en cuenta que el piloto, a menudo es incapaz de determinar su posición exacta y, por ende, su margen vertical sobre el terreno.

4.8.1.7.3. Al terminar la guía vectorial de una aeronave, el controlador radar informará de ello a la aeronave para que ésta reanude su propia navegación, dándole su posición e instrucciones apropiadas, según sea necesario, si las instrucciones actuales han desviado a la aeronave de la ruta previamente asignada.

4.8.1.7.4. Las instrucciones dadas o el asesoramiento proporcionado por los controladores, especificando las maniobras que han de ejecutar las aeronaves y especialmente los virajes, se atenderán, en la medida de lo posible, a las reglas y procedimientos generalmente aplicables —en el espacio aéreo de que se trate— al tránsito al cual no se provea servicio radar.

4.8.1.8. Niveles mínimos.

4.8.1.8.1. El controlador radar poseerá en todo momento información completa y actualizada sobre

- a) Las altitudes mínimas de vuelo prescritas.
- b) El nivel o niveles de vuelo más bajos utilizables.

4.8.1.9. Notificación de información meteorológica significativa a las oficinas meteorológicas.

4.8.1.9.1. Aunque no se requiere que el controlador radar mantenga una vigilancia especial para la detección de tormentas, etcétera, cuando sea factible debiera notificarse a la oficina meteorológica correspondiente información sobre la posición, intensidad, amplitud y movimiento de las condiciones meteorológicas significativas (es decir, tormentas o superficies frontales bien definidas) observadas en las presentaciones radar.

4.8.1.10. Emergencias.

4.8.1.10.1. En el caso de que una aeronave se encuentre o parezca encontrarse en alguna situación de emergencia, el controlador radar deberá proporcionarle toda clase de ayuda y los procedimientos aquí prescritos pueden variarse de acuerdo con la situación.

(Continuará.)

II. Autoridades y Personal

NOMBRAMIENTOS, SITUACIONES E INCIDENCIAS

PRESIDENCIA DEL GOBIERNO

ORDEN de 10 de noviembre de 1971 por la que se otorgan, por adjudicación directa, los destinos que se indican al personal que se menciona.

Excmos. Sres.: De conformidad con lo preceptuado en la Ley de 15 de julio de 1952 («Boletín Oficial del Estado» número 190), modificada por la de 30 de marzo de 1954 («Boletín Oficial del Estado» número 91); Ley 195/1963, de 28 de diciembre («Boletín Oficial del Estado» número 313), y Orden de 23 de octubre de 1964 («Boletín Oficial del Estado» número 258),

Esta Presidencia del Gobierno dispone:

Artículo 1.º Por haberlo solicitado de la Junta Calificadora de Aspirantes a Destinos Civiles y reunir las condiciones del apartado d) del artículo 14 de la Ley primeramente citada, se otorga, por «adjudicación directa», los destinos que se citan al personal que a continuación se relaciona:

Guardia primero de la Guardia Civil don Jesús Ortega Puertas, con destino en la 652.ª Comandancia de la Guardia Civil.— Ordenanza en la Empresa «Euromarket», con domicilio social en Gijón (Oviedo). Fija su residencia en Gijón (Oviedo). Este destino queda clasificado como de tercera clase.

Guardia segundo de la Guardia Civil don Manuel Justo Rodríguez, con destino en la 642.ª Comandancia de la Guardia Civil.—