



12/12/02

Nota de envío

**SUPLEMENTO DEL
ANEXO 2 — REGLAMENTO DEL AIRE
(Novena edición)**

1. El Suplemento adjunto reemplaza y anula todos los anteriores Suplementos del Anexo 2, y comprende las diferencias notificadas por los Estados contratantes hasta el 12 de diciembre de 2002 con respecto a todas las enmiendas incluida la Enmienda 36.
 2. Este Suplemento debe incorporarse al final del Anexo 2, novena edición. Las diferencias adicionales, así como los comentarios revisados que envíen los Estados contratantes, se publicarán periódicamente como enmiendas del Suplemento.
-

SUPLEMENTO DEL ANEXO 2 — NOVENA EDICIÓN

REGLAMENTO DEL AIRE

Diferencias notificadas a la OACI, de conformidad con el Artículo 38 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* y la resolución del Consejo del 21 de noviembre de 1950, entre los reglamentos y métodos nacionales de los Estados y las correspondientes normas y métodos recomendados internacionales del Anexo 2.

DICIEMBRE DE 2002

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

REGISTRO DE ENMIENDAS DEL SUPLEMENTO

<i>Núm.</i>	<i>Fecha</i>	<i>Anotada por</i>	<i>Núm.</i>	<i>Fecha</i>	<i>Anotada por</i>
1	28/1/04	OACI			
2	31/3/05	OACI			

REGISTRO DE ENMIENDAS DEL ANEXO 2 (DÉCIMA EDICIÓN)

<i>Núm.</i>	<i>Fecha de adopción o aprobación</i>	<i>Fecha de aplicación</i>	<i>Núm.</i>	<i>Fecha de adopción o aprobación</i>	<i>Fecha de aplicación</i>

1. Estados contratantes que han notificado diferencias a la OACI

Los Estados contratantes que figuran a continuación han notificado a la OACI las diferencias que existen entre sus reglamentos y métodos nacionales y las normas y métodos recomendados internacionales del Anexo 2, novena edición, hasta la Enmienda 36 inclusive, o han enviado comentarios con respecto a su aplicación.

Los números de páginas indicados para cada Estado y las fechas de publicación de dichas páginas corresponden a los de las páginas de este Suplemento.

<i>Estado</i>	<i>Fecha de notificación</i>	<i>Páginas del Suplemento</i>	<i>Fecha de publicación</i>
Alemania	22/3/05	1-3	31/3/05
Argentina	6/8/01	1-2	12/12/02
Australia	26/8/02	1-2	12/12/02
Barbados	9/5/01	1	12/12/02
Belarús	20/9/01	1-4	28/1/04
Chile	20/8/02	1	28/1/04
China (RAE de Hong Kong)	28/9/01	1-2	12/12/02
Dinamarca	21/5/01	1-2	12/12/02
Eslovaquia	27/9/01	1	12/12/02
Federación de Rusia	3/9/02	1-4	12/12/02
Finlandia	27/8/01	1-2	12/12/02
Francia	1/11/01	1-2	12/12/02
Georgia	3/5/02	1-2	12/12/02
Grecia	26/9/01	1	12/12/02
Islandia	27/9/01	1	12/12/02
Islas Cook	13/10/02	1	12/12/02
Kenya	28/2/05	1	31/3/05
Letonia	15/6/04	1-2	31/3/05
Lituania	19/4/01	1	12/12/02
Mauricio	2/10/01	1	12/12/02
Noruega	16/10/01	1-5	12/12/02
Nueva Zelandia	20/8/04	1-2	31/3/05
Omán	9/6/01	1	12/12/02
Papua Nueva Guinea	15/1/02	1	12/12/02
Polonia	18/4/02	1-4	12/12/02
Reino Unido	16/9/02	1-5	12/12/02
Suecia	21/9/01	1	12/12/02
Suiza	10/7/02	1	12/12/02
Vanuatu	5/7/04	1-2	31/3/05

2. Estados contratantes que han notificado a la OACI que no existen diferencias

<i>Estado</i>	<i>Fecha de notificación</i>	<i>Estado</i>	<i>Fecha de notificación</i>
Bahrein	21/7/01	Luxemburgo	27/9/01
Canadá	22/10/01	Países Bajos	4/6/01
Eritrea	10/5/01	Pakistán	22/9/01
Ghana	22/5/01	Portugal	12/10/01
Jordania	10/7/01	República de Moldova	23/10/01
Kuwait	10/6/01	Rumania	9/10/01
La ex República Yugoslava de Macedonia	29/6/01	Sri Lanka	12/2/01
Lesotho	28/5/01	Uganda	12/6/01

3. Estados contratantes de los cuales no se ha recibido información

Afganistán	Gabón	Palau
Albania	Gambia	Panamá
Andorra	Granada	Paraguay
Angola	Guatemala	Perú
Antigua y Barbuda	Guinea	Qatar
Arabia Saudita	Guinea-Bissau	República Árabe Siria
Argelia	Guinea Ecuatorial	República Centrafricana
Armenia	Guyana	República Checa
Austria	Haití	República de Corea
Azerbaiyán	Honduras	República Democrática del Congo
Bahamas	Hungría	República Democrática Popular Lao
Bangladesh	India	República Dominicana
Bélgica	Indonesia	República Popular Democrática de Corea
Belice	Irán (República Islámica del)	República Unida de Tanzania
Benin	Iraq	Rwanda
Bhután	Irlanda	Saint Kitts y Nevis
Bolivia	Islas Marshall	Samoa
Bosnia y Herzegovina	Islas Salomón	San Marino
Botswana	Israel	Santa Lucía
Brasil	Italia	Santo Tomé y Príncipe
Brunei Darussalam	Jamahiriya Árabe Libia	San Vicente y las Granadinas
Bulgaria	Jamaica	Senegal
Burkina Faso	Japón	Serbia y Montenegro
Burundi	Kazajstán	Seychelles
Cabo Verde	Kenya	Sierra Leona
Camboya	Kirguistán	Singapur
Camerún	Kiribati	Somalia
Chad	Líbano	Sudáfrica
China	Liberia	Sudán
Chipre	Madagascar	Suriname
Colombia	Malasia	Swazilandia
Comoras	Malawi	Tailandia
Congo	Maldivas	Tayikistán
Costa Rica	Malí	Togo
Côte d'Ivoire	Malta	Tonga
Croacia	Marruecos	Trinidad y Tabago
Cuba	Mauritania	Túnez
Djibouti	México	Turkmenistán
Ecuador	Micronesia (Estados Federados de)	Turquía
Egipto	Mónaco	Ucrania
El Salvador	Mongolia	Uruguay
Emiratos Árabes Unidos	Mozambique	Uzbekistán
Eslovenia	Myanmar	Venezuela
España	Namibia	Viet Nam
Estados Unidos	Nauru	Yemen
Estonia	Nepal	Zambia
Etiopía	Nicaragua	Zimbabwe
Fiji	Níger	
Filipinas	Nigeria	

4. Párrafos con respecto a los cuales se han notificado diferencias

<i>Párrafo</i>	<i>Diferencias notificadas por</i>	<i>Párrafo</i>	<i>Diferencias notificadas por</i>
Generalidades	Suecia	3.2.2.2	Belarús Federación de Rusia
Capítulo 1		3.2.2.3	Francia Alemania Finlandia Francia Polonia
Generalidades	China (RAE de Hong Kong)	3.2.2.6	Australia
Definiciones	Argentina	3.2.2.7.1	Papua Nueva Guinea
	Belarús	3.2.2.7.2	Finlandia
	Finlandia	3.2.2.7.3	Letonia Australia
	Francia		Dinamarca Finlandia Letonia Papua Nueva Guinea
	Georgia	3.2.3	Noruega
	Islas Cook	3.2.3.1	Alemania China (RAE de Hong Kong)
	Nueva Zelandia	3.2.3.2	Georgia
	Polonia	3.2.3.3	Nueva Zelandia Papua Nueva Guinea
	Reino Unido	3.2.3.4	Nueva Zelandia
	Vanuatu	3.2.3.5	Papua Nueva Guinea
Capítulo 2		3.2.5	Alemania
Generalidades	Noruega		Belarús Dinamarca Eslovaquia Federación de Rusia Finlandia Noruega Polonia Noruega
2.1.2	Nueva Zelandia	3.2.6	Noruega
2.2	Dinamarca	3.2.6.2	Georgia
	Noruega	3.3.1	Dinamarca
2.4	Francia	3.3.1.2	Omán Alemania Finlandia Grecia Letonia
2.5	Dinamarca		Noruega Nueva Zelandia
	Finlandia		Polonia Reino Unido Vanuatu
	Noruega	3.3.1.4	Kenya Noruega
	Vanuatu	3.3.2	Georgia
Capítulo 3		3.3.3	Finlandia Georgia
Generalidades	Finlandia	3.3.4	Dinamarca
	Noruega	3.3.5.1	Letonia
3.1.1	Dinamarca	3.3.5.2	Letonia
3.1.2	China (RAE de Hong Kong)		
	Francia		
	Noruega		
3.1.4	Noruega		
3.1.5	Letonia		
3.1.7	Letonia		
	Noruega		
3.1.8	Australia		
	Chile		
	Francia		
	Noruega		
	Suecia		
	Vanuatu		
3.1.10	Chile		
	Polonia		
3.2.1	Suecia		
3.2.2	Alemania		
	Polonia		

<i>Párrafo</i>	<i>Diferencias notificadas por</i>	<i>Párrafo</i>	<i>Diferencias notificadas por</i>
3.3.5.3	Finlandia Georgia Noruega Reino Unido		Islas Cook Lituania Nueva Zelandia Suiza
3.3.5.4	Dinamarca Reino Unido	Capítulo 4	
3.4	Nueva Zelandia		
3.5	Polonia	4.1	Alemania Belarús Dinamarca Francia Islas Cook Letonia Noruega Nueva Zelandia Papua Nueva Guinea Reino Unido
3.5.3	Australia Nueva Zelandia Papua Nueva Guinea		
3.6.1.1	Noruega		
3.6.1.3	Australia Papua Nueva Guinea		
3.6.2.1.1	Australia		
3.6.2.1.2	Dinamarca		
3.6.2.1.3	Australia		
3.6.2.2.1	Papua Nueva Guinea	4.2	Alemania Argentina Belarús Federación de Rusia Georgia Letonia Noruega Polonia Reino Unido
3.6.2.4	Belarús Federación de Rusia Vanuatu		
3.6.3.1.1	Papua Nueva Guinea		
3.6.4	Australia		
3.6.5.1	Alemania Finlandia Nueva Zelandia		
3.6.5.2	Alemania Dinamarca Noruega	4.3	Finlandia Georgia Letonia Lituania Mauricio Noruega Papua Nueva Guinea Reino Unido
3.6.5.2.1	Alemania Belarús Federación de Rusia Nueva Zelandia		
3.6.5.2.2	Alemania Australia Eslovaquia Federación de Rusia Finlandia Francia Islandia Reino Unido Suecia	4.4	Belarús Georgia Islas Cook Letonia Mauricio Noruega Nueva Zelandia Omán Reino Unido
3.7	Dinamarca Finlandia Nueva Zelandia	4.5	Australia Belarús Georgia Islas Cook Mauricio Nueva Zelandia Papua Nueva Guinea Reino Unido Suecia Barbados Dinamarca Federación de Rusia
3.8.1	Papua Nueva Guinea		
3.8.2	Papua Nueva Guinea		
3.9	Argentina Georgia Lituania Papua Nueva Guinea Reino Unido		
Tabla 3-1	Alemania Francia		

<i>Párrafo</i>	<i>Diferencias notificadas por</i>	<i>Párrafo</i>	<i>Diferencias notificadas por</i>
	Finlandia	5.1.3.2	Australia
	Francia	5.2.1	Australia
	Georgia	5.3	Belarús
	Letonia		Federación de Rusia
	Mauricio	5.3.1	Francia
	Noruega		Reino Unido
	Omán		Vanuatu
	Reino Unido	5.3.2	Francia
	Vanuatu		Vanuatu
4.7	Australia		
	Eslovaquia	Apéndice 1	Alemania
	Finlandia		Belarús
	Francia		Federación de Rusia
	Letonia		Georgia
	Polonia		Noruega
	Reino Unido		Polonia
4.8	Georgia		Reino Unido
	Lituania		Vanuatu
	Noruega		
4.9	Vanuatu	Apéndice 2	Georgia
Capítulo 5			
5.1	Polonia	Apéndice 3	Federación de Rusia
5.1.1	Georgia		Reino Unido
5.1.2	Alemania	Apéndice 4	Francia
	Belarús		Nueva Zelandia
	Federación de Rusia		Reino Unido
	Mauricio		
	Noruega	Adjunto A	Reino Unido
	Reino Unido		

CAPÍTULO 3

- 3.2.2 *Disposición adicional.* Además de las disposiciones de 3.2.2, cualquier aeronave cederá el paso a otra cuya maniobrabilidad esté claramente impedida.
- 3.2.2.3 En la aplicación de las normas de derecho de paso, los planeadores dotados de motores se considerarán planeadores si sus motores no están en funcionamiento.
- 3.2.3.1 Todas las aeronaves ostentarán las luces anticolidión de día y de noche. Las autoridades competentes pueden conceder dispensas.
- 3.2.5 En los aeródromos, las aeronaves cuyo rodaje se efectúe con los motores propios tendrán derecho de paso sobre otros vehículos y peatones.
- 3.3.1.2 a) *Disposición adicional.* Además de lo dispuesto en 3.3.1.2 a), se presentará un plan de vuelo en los siguientes casos:
- 1) vuelos nocturnos VFR en espacio aéreo controlado;
 - 2) vuelos acrobáticos en espacio aéreo controlado y sobre aeródromos con dependencia ATC;
 - 3) vuelos de planeadores por sobre las nubes;
 - 4) vuelos de globos libres tripulados y dirigibles; ascensos de globos libres no tripulados si el peso total del globo con el forro y el lastre es superior a 0,5 kg así como ascensos de globos libres no tripulados atados entre sí y ascensos en masa de globos libres no tripulados.
- e) Lo siguiente constituye una variación con respecto a los vuelos VFR desde Austria, Dinamarca, Francia, Bélgica, el Reino de los Países Bajos y Luxemburgo y hacia los mismos.
- El 22 de diciembre de 1994, los Estados miembros del Acuerdo de Schengen decidieron adoptar la aplicación irreversible del acuerdo de ejecución respectivo para que surtiera efecto a partir del 26 de marzo de 1995. Teniendo en cuenta esta decisión, Alemania ha eximido de la obligación de presentar un plan de vuelo los casos de vuelos VFR cuando salen o llegan a Alemania.
- Regla complementaria.* También están exentos de la obligación de presentar un plan de vuelo las aeronaves civiles que empleando las reglas de vuelo visual transitan desde o hacia España, Portugal, Italia, Grecia, Noruega, Suecia, Finlandia e Islandia al entrar o salir de la República Federal de Alemania vía los países citados sin parada intermedia.
- 3.6.5.1 *Disposición adicional.* Además de las disposiciones relativas a los vuelos controlados, los pilotos de vuelos VFR mantendrán escucha continua en la frecuencia apropiada de radio de la dependencia ATC competente y, en caso necesario, establecerán comunicaciones por radio en ambos sentidos con esta dependencia y en las circunstancias siguientes:
- a) dentro de las zonas de control;
 - b) en vuelos hacia los aeródromos controlados,
 - c) dentro del espacio aéreo controlado durante la noche,
 - d) en aquellas partes del espacio aéreo Clase E y G de la OACI que según el designador en “HX” podrían cambiar su condición a las Clases D, E o F de la OACI sin aviso previo.
- Las autoridades competentes pueden conceder dispensas con respecto a a), b) y d).

- 3.6.5.2 *Disposición adicional.* Si se asigna al piloto un nivel de crucero distinto del indicado en el plan de vuelo cuando salga según IFR en IMC, en su autorización en ruta comprendida la ruta de salida, en caso de fallas en las radiocomunicaciones, después de sintonizar el transpondedor en el código 7600 del Modo 3/A, el piloto mantendrá el nivel prescrito en la ruta de salida o el nivel asignado por el ATC durante 3 minutos, y luego proseguirá su ascenso hasta el nivel de crucero indicado en el plan de vuelo. Si durante el período de 3 minutos el nivel de crucero mínimo IFR para el segmento de ruta en cuestión es superior al último nivel asignado por el ATC, el piloto ascenderá hasta ese nivel de crucero mínimo IFR.
- 3.6.5.2.1 *Disposición adicional.* Además de las disposiciones en 3.6.5.2.1 [en especial las que figuran en b)], las aeronaves de que se trate cumplirán con los procedimientos establecidos de acercamiento y aproximación o, si esto no fuera posible por razones operacionales, efectuarán un procedimiento de aproximación mediante radioayudas de navegación.
- 3.6.5.2.2 a) No se aplica este procedimiento.
- b) El procedimiento alemán se refiere al “plan de vuelo actualizado” (como en la versión anterior de este inciso) y no a la “**ruta** del plan de vuelo actualizado”.

Tabla 3-1 Clase D — Mínimas VMC de visibilidad y distancia de las nubes: VFR

Nota.— Las zonas de control se clasifican como espacio aéreo de Clase D con los siguientes agregados: visibilidad en tierra 5 km, techo de nubes 1 500 ft GND, libre de nubes.

Clase E — Mínimas VMC de visibilidad y distancia de las nubes. El valor mínimo debe ser de 8 km en visibilidad para vuelos VFR por debajo de 3 050 m (10 000 ft) AMSL.

Clase F — Distancia de las nubes: 1 500 m horizontalmente y 300 m (1 000 ft) verticalmente para **todas** las altitudes.

Clase G — No se permiten vuelos IFR.

Nota.— Para vuelos VFR se aplican las siguientes mínimas meteorológicas: visibilidad de vuelo 1,5 km, contacto visual continuo a tierra o agua, libre de nubes. Para helicópteros, dirigibles y globos es necesaria una visibilidad de vuelo de 800 m.

CAPÍTULO 4

- 4.1 *Disposición adicional.* Además de las disposiciones especificadas en la Tabla 3-1, se aplicarán las disposiciones siguientes:
- Fuera del espacio aéreo controlado, a alturas inferiores a 3 000 ft por encima del terreno o del agua, los vuelos VFR de giroaviones, dirigibles y globos se llevarán a cabo de forma que:
- 1) el piloto mantenga contacto visual con el terreno y una visibilidad en vuelo no inferior a 800 m;
 - 2) la aeronave se mantenga fuera de las nubes; y
 - 3) sea posible ver a tiempo los obstáculos.
- 4.2 *Vuelos VFR.* En las zonas de control se exige que los vuelos VFR obtengan la autorización de control de tránsito aéreo de la dependencia ATC competente.

CAPÍTULO 5

- 5.1.2 a) No se han establecido todavía disposiciones para que los vuelos IFR mantengan las alturas mínimas de seguridad especificadas sobre terreno elevado o en áreas montañosas (600 m).

Apéndice 1

4.1.1 Una serie de destellos verdes — “Regrese para aterrizar” tiene, además, el siguiente significado: “Continúe la aproximación para aterrizar”.

4.2 *Disposición adicional.* Además de las señales en tierra indicadas en las Figuras 1.2 a 1.11, se utiliza también la siguiente señal para indicar los circuitos separados de tránsito de aeródromo para las aeronaves con motor y los planeadores:

Una doble cruz de un color que resalte con una flecha hacia la derecha o hacia la izquierda en el área de señales en el extremo de la pista o franja de pista en el sentido del despegue y del aterrizaje.

Significado: Circuitos de tránsito separados para aeronaves de motor y planeadores. Después del despegue y antes del aterrizaje se permiten solamente cambios de dirección de las aeronaves de motor en el sentido de la flecha y para los planeadores solamente en el sentido opuesto.

CAPÍTULO 1

Definiciones

Piloto al mando. Comandante de la aeronave (piloto al mando): Piloto responsable del funcionamiento y seguridad de la aeronave durante el tiempo de vuelo, con independencia de si acciona los mandos de la aeronave.

Observación: Argentina aplica con preferencia el término “comandante de la aeronave” en concordancia con el nombre utilizado en su legislación (código aeronáutico) y su alcance de responsabilidad se aplica accione o no los mandos de la aeronave.

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

Servicio de asesoramiento de tránsito aéreo. Servicio que se suministra para que dentro de lo posible, se mantenga la debida separación entre las aeronaves que operan según un plan de vuelo IFR fuera del área de control, pero dentro de rutas con servicio asesor.

CAPÍTULO 3

3.9

Las mínimas de visibilidad y distancia a las nubes para los vuelos VFR se indican en los capítulos correspondientes a las “reglas de vuelo visual”. No se establecen mínimas para espacio aéreo de Clase E porque no se ha adoptado dicho tipo de espacio aéreo controlado. No se establecen mínimas en el espacio aéreo de Clase F. No se permite el vuelo VFR con visibilidad inferior a 5 km, hasta 1 500 m, con excepción de los helicópteros y del vuelo VFR especial dentro de una zona de control (CTR), para el que se establece una visibilidad no inferior a 2,5 km. Se detalla a continuación la tabla con las mínimas VMC, similar a la Tabla 3-1 del Anexo 2 que se publica en el Reglamento de vuelos con las correspondientes notas aclaratorias.

Observación. Argentina no ha establecido espacios aéreos de Clase E. El espacio aéreo con servicio asesor de tránsito aéreo sólo se ha establecido en el espacio aéreo superior (por encima del FL 245), donde no se permite el vuelo VFR. Se considera que los aviones no pueden volar con velocidades lo suficientemente bajas como para operar con seguridad con visibilidad inferior a 5 km, con excepción de que se trate de un vuelo autorizado especialmente por la dependencia ATC a cargo de una CTR (vuelo VFR especial).

TABLA VFR

		Clase de espacio aéreo		
		B	C y D	G
DISTANCIA DE LAS NUBES	Al FL 100 o por encima	Libre de nubes	Horizontal 1 500 m Vertical 1 000 ft	Horizontal 1 500 m 1) Vertical 1 000 ft
	Por debajo del FL 100	Horizontal 1 500 m Vertical 1 000 ft		
	Dentro de CTR o ATZ	Horizontal 1 500 m 1) Vertical 500 ft	Horizontal 1 500 m 1) Vertical 500 ft	Horizontal 1 500 m 1) Vertical 500 ft
VISIBILIDAD EN VUELO	Al FL 100 o por encima	8 km	8 km	8 km
	Por debajo del FL 100	5 km	5 km	5 km 2), 3)

1) Excepto en vuelo por debajo de 1 000 ft AGL, donde se requiere que no exista nubosidad horizontalmente y por debajo de la aeronave.

- 2) En aeródromos no controlados ubicados fuera de CTR, visibilidad mínima 2 500 m.
- 3) Los helicópteros pueden volar en espacio aéreo de Clase G (excepto en aeródromos dentro de CTR) con visibilidad inferior a 5 km pero nunca inferior a 500 m.

Nota 1.— Todo vuelo VFR deberá mantener referencia visual constante con la superficie terrestre.

Nota 2.— La distancia vertical a las nubes se establece tanto hacia arriba como hacia abajo desde la posición de la aeronave.

Nota 3.— Las mínimas de velocidad y distancia a las nubes descritas definen las condiciones meteorológicas de vuelo visual (VMC) para el espacio aéreo de que se trata: por debajo de dichos valores las condiciones meteorológicas son “de vuelo por instrumentos” (IMC).

CAPÍTULO 4

- 4.2 a) El techo de nubes mínimo requerido para el vuelo VFR es de 1 000 ft.

Observación. Se ha considerado que un techo de nubes de 1 000 ft es apropiado, teniendo en cuenta que la aeronave debe mantener 500 ft de altura respecto a la superficie terrestre y 500 ft de separación vertical con las nubes.

CAPÍTULO 3

3.18 Australia no estipula las distancias de separación, pero sí exige que los pilotos tengan instrucción y estén certificados para volar aeronaves en formación.

Observación. Las distancias de separación no se estipulan porque los pilotos no pueden juzgarlas con exactitud al volar en formación; en consecuencia, aunque existiera esa regla, no se podría hacer cumplir debido a la imposibilidad de calcular la distancia con exactitud.

3.2.2.6 En la legislación australiana se dispone que ninguna aeronave debe intentar despegar hasta que no sea aparente que no hay ningún riesgo de colisión con ninguna otra aeronave.

Observación. Los pilotos al mando de aeronaves australianas en el extranjero deben respetar los requisitos del país en que se encuentren volando.

3.2.2.7.3 En la actualidad no se usan barras de parada en Australia.

Observación. Los pilotos al mando de aeronaves australianas en el extranjero deben respetar los requisitos del país en que se encuentren volando.

3.5.3 Australia no especifica la exactitud de tiempo necesaria en lo tocante a las comunicaciones por enlace de datos.

Observación. Se está trabajando en la definición de ejecución de comunicación obligada.

3.6.1.3 Australia no requiere que cada vuelo tenga un plan de combustible.

Observación. Es obligatorio que en el manual de operaciones de la compañía figuren las instrucciones respecto a la planificación del combustible.

3.6.2.1.1 y 3.6.2.1.3 En Australia los puntos de cambio no están definidos. Ahora bien, toda divergencia de la derrota ha de notificarse al ATS.

Observación. La legislación australiana estipula que la responsabilidad de iniciar, continuar, desviar y terminar un vuelo recae en el piloto al mando.

3.6.4 No existe la obligación de notificar al ATC que un vuelo controlado cualquiera ha dejado de estar sujeto al servicio de control de tránsito aéreo.

Observación. Para la dependencia ATC que sigue el progreso del vuelo, el punto en el que la aeronave cesa de estar sujeta al servicio de control de tránsito aéreo es evidente.

3.6.5.2.2 El requisito de mantener rumbo y altitud durante 20 minutos no está consignado en los procedimientos para el caso de fallo en las comunicaciones.

Observación. Los procedimientos respecto a fallos de las comunicaciones figuran en las AIP.

CAPÍTULO 4

4.5 Los vuelos por encima del FL 200 necesitan autorización. Los vuelos que se efectúan por encima del FL 290 no necesitan ninguna otra autorización.

Observación. La autorización de vuelos VFR por encima del FL 200 se concede si la aeronave está equipada para volar en IFR.

- 4.7 Australia exige que todo vuelo que se efectúe a más de 5 000 ft sobre el nivel medio del mar ha de ajustarse a las tablas de niveles de crucero; también los vuelos que se efectúen por debajo de los 5 000 ft deben hacerlo siempre que puedan.

Observación. La selección del nivel de 5 000 ft está en consonancia con el nivel por encima del cual es obligatorio que los vuelos VFR lleven radio.

CAPÍTULO 5

- 5.1.3.2 La decisión de cancelar el vuelo IFR se deja a la discreción del piloto al mando.

Observación. La legislación australiana estipula que la responsabilidad de iniciar, continuar, desviar y terminar un vuelo recae en el piloto al mando.

- 5.2.1 Australia no reconoce ninguna diferencia entre los requisitos para los vuelos IFR dentro o fuera del espacio aéreo controlado.
-

CAPÍTULO 4

- 4.6 a) Toda aeronave que no sea helicóptero no volará sobre aglomeraciones de edificios en ciudades, pueblos o lugares habitados por debajo de una altura de 1 500 ft (450 m) por encima del objeto fijo más alto dentro de un radio de 2 000 ft (600 m) de la aeronave.
-

CAPÍTULO 1

Definiciones

Piloto al mando. Una persona calificada para desempeñarse como piloto al mando es alguien que posee el certificado de piloto (licencia) prescrito en la legislación de la República de Belarús y tiene la instrucción y la experiencia necesarias para ejercer el control independiente de un determinado tipo de aeronave.

El piloto al mando dirige la labor de la tripulación de la aeronave, es responsable de la disciplina y el orden a bordo de la misma, y adopta las medidas necesarias para asegurar la seguridad de la aeronave y de las personas y bienes a bordo. El procedimiento para designar un piloto al mando y los niveles de competencia requeridos están establecidos en los reglamentos aeronáuticos.

Visibilidad. La mayor distancia a la cual puede verse y reconocerse un objeto no iluminado (punto de referencia) durante el día y una baliza durante la noche.

CAPÍTULO 3

3.2.2.2 Cuando las aeronaves estén en derrotas que se crucen, la aeronave que tenga a otra en su misma altitud y a su izquierda descenderá, y la aeronave que tenga a otra a su derecha ascenderá para que la diferencia en sus altitudes garantice una separación segura. Se exige que durante esta maniobra los pilotos no se pierdan de vista el uno al otro.

3.2.5 c) Hagan todos los virajes conforme a los procedimientos establecidos de aproximación o salida, a menos que se les ordene otra cosa.

3.6.2.4 Si las condiciones meteorológicas se deterioran hasta quedar por debajo de las VMC, se exige del comandante de la aeronave que:

- cambie a IFR si el piloto y la aeronave están habilitados para esa clase de operaciones. Coordine el nivel de vuelo con el controlador de tránsito aéreo;
- vuelva al aeródromo de salida o aterrice en el aeródromo de alternativa más próximo si el piloto o la aeronave no están habilitados para vuelos IFR.

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

- a) Proseguirá el vuelo al aeródromo de destino en condiciones meteorológicas de vuelo visual con la altitud de VFR asignada. Si el vuelo cruza el límite estatal de Belarús (de un Estado incluido en la AIP), cumplirá lo estipulado en el párrafo 4.1.8 de RAC 1-1.8.
- b) Si es imposible continuar el vuelo visual al aeródromo de destino y el vuelo cruza el límite de Belarús (de un Estado incluido en la AIP vigente), volverá al aeródromo de salida o aterrizará en el aeródromo de alternativa más próximo en el que las condiciones meteorológicas permitan un aterrizaje VFR.

CAPÍTULO 4

4.1 Las reglas de vuelo visual se aplican en el espacio aéreo inferior hasta los 6 100 m para vuelos con una velocidad de no más de 550 km/h hasta el nivel de vuelo seguro más bajo y 450 km/h por debajo del nivel de vuelo seguro más bajo:

- durante el día
- al anochecer, en el caso de los vuelos en las regiones polares (por encima de los 60° de latitud) y en otras regiones mediante permiso especial. Las condiciones meteorológicas mínimas para vuelos VFR se consignan en la tabla siguiente:

Terreno	Velocidad aerodinámica (verdadera) (km/h)	Mínimos de VFR		
		Altura de la base de nubes por encima del punto más alto del terreno (m)	Visibilidad (m)	Distancia vertical entre la aeronave y la base de nubes (m)
EN LAS ZONAS DE ATERRIZAJE Y DESPEGUE				
Llano y ondulado	300 o menos	150	2 000	50
	301-550	300	5 000	100
Montañoso	550 o menos	300	5 000	100
EN LA ZONA DE APROXIMACIÓN, EN LAS AEROVÍAS, RUTAS AÉREAS LOCALES Y RUTAS ESTABLECIDAS				
Llano y ondulado	300 o menos	150	2 000	50
	301-550	300	5 000	100
Montañoso (elevación hasta 2 000 m)	550 o menos	300	5 000	100
Montañoso (elevación 2 000 m o más)	550 o menos	700	10 000	100

Nota.— En las zonas de despegue y aterrizaje, los mínimos de condiciones meteorológicas se establecen según la velocidad de circuito.

4.2 Los vuelos VFR en aeródromos situados en una zona controlada por una dependencia ATC han de obtener el permiso de la dependencia ATC para entrar o maniobrar en el área del aeródromo.

4.4 Salvo cuando sea necesario para el despegue o el aterrizaje, o cuando el permiso haya sido obtenido de las autoridades competentes, los vuelos VFR podrán efectuarse:

- a) sobre las zonas pobladas o reuniones de personal al aire libre (donde estén autorizadas) a una altura desde la cual la aeronave pueda planear más allá de la zona en cuestión si fallaran los motores, pero no por debajo de la altura indicada en la tabla de alturas mínimas de seguridad [párrafo 4.4 b)].

Cuando las condiciones meteorológicas imposibiliten el mantener la altura debida, se exige al comandante de la aeronave que vuele por fuera de la zona poblada o de la reunión de personas al aire libre, generalmente por el lado derecho a una distancia de no menos de 500 m, a menos que se haya establecido otro procedimiento de evasión.

b) en alturas no inferiores a las alturas de seguridad mínima indicadas en la tabla siguiente:

<i>Velocidad aerodinámica (verdadera) (km/hora)</i>	<i>Altura de seguridad (verdadera) para vuelos VFR (m)</i>
EN LAS ÁREAS DE DESPEGUE Y ATERRIZAJE	
300 o menos (circuito)	100
Más de 300 (circuito)	200
<i>Nota.— Los puntos elevados del terreno y los obstáculos artificiales situados en una franja de 5 km a cada lado del eje de ruta han sido tomados en cuenta al calcular la altura de seguridad para vuelos VFR.</i>	
EN EL ÁREA DE APROXIMACIÓN	
a) sobre terreno plano u ondulado o sobre el agua	
300 o menos	100
de 301 a 550	200
b) sobre terreno montañoso (picos de 2 000 m)	
menos de 550	300
c) sobre terreno montañoso (picos de más de 2 000 m)	
menos de 550	600
<i>Nota.— Los puntos elevados del terreno y los obstáculos artificiales situados dentro de los límites de la aerovía han sido tomados en cuenta al calcular la altura de seguridad indicada para vuelos VFR.</i>	

4.5 Los vuelos VFR a altitudes por encima del nivel de vuelo más bajo deben efectuarse con la separación establecida para vuelos VFR en el espacio aéreo inferior (hasta 6 100 m).

CAPÍTULO 5

5.1.2 Salvo en los despegues y aterrizajes, o cuando estén autorizados por las autoridades competentes, los vuelos por instrumentos no deben efectuarse a niveles inferiores a la altitud verdadera mínima de seguridad indicada en la tabla siguiente:

<i>Velocidad aerodinámica (verdadera) (km/h)</i>	<i>Altitud IFR de seguridad (verdadera) (m)</i>
EN LAS ÁREAS DE DESPEGUE Y ATERRIZAJE	
300 o menos (circuito)	300
Más de 300 (circuito)	300
EN EL ÁREA DE APROXIMACIÓN O EN LA AEROVÍA	
a) sobre terreno plano u ondulado o sobre el agua	
300 o menos	600
301-550	600
500 y más	600
b) sobre terreno montañoso (picos de hasta 2 000 m)	
menos de 550	900
550 y más	900
c) sobre terreno montañoso (picos de más de 2 000 m)	
menos de 550	900
550 y más	900
<i>Nota.— Los puntos elevados del terreno y los obstáculos artificiales situados en una franja que se extiende 25 km a cada lado del eje de la aerovía han sido tenidos en cuenta al calcular la altitud de seguridad indicada para vuelos IFR.</i>	

5.3 El espacio aéreo de Belarús (de un Estado incluido en el AIP), según ha sido establecido en los acuerdos regionales de navegación aérea, está controlado. Las aeronaves en vuelo deberán guiarse por el reglamento establecido para el espacio aéreo controlado.

Apéndice 1

2.1 2) Las señales de socorro y emergencia de estos párrafos no se usan.
2.2 4)

4.1.1, 4.1.2, Las señales de tráfico de aeródromo de estos párrafos no se usan.
4.2.1, 4.2.2,
4.2.3, 4.2.4,
4.2.5, 4.2.6,
4.2.7, 4.2.8

CAPÍTULO 3

3.1.8 c) Respecto a los vuelos en formación, el Estado de Chile no establece distancias máximas de separación entre aeronaves que componen una formación. En la próxima enmienda del Reglamento Nacional se incorporará una norma que regule esta situación.

En nuestra normativa para los vuelos en formación se impide transportar pasajeros con fines de lucro.

3.1.10 El Estado de Chile complementa la información sobre Espacios Aéreos Restringidos, incorporando además de la Zona prohibida y Zona restringida, la Zona peligrosa, indicada con la siguiente definición: “Espacio aéreo de dimensiones definidas en el cual pueden desplegarse en determinado momento actividades peligrosas para el vuelo de las aeronaves.”

CAPÍTULO 1

Aeródromo. Cualquier área de tierra o agua designada, equipada, apartada o que comúnmente se use para ofrecer las instalaciones y servicios para el aterrizaje y despegue de aeronaves, e incluye:

- a) cualquier área o espacio, bien sea en tierra o en la azotea de un edificio o en otra parte que esté diseñada, equipada o apartada para ofrecer las instalaciones y servicios para el aterrizaje y despegue de aeronaves capaces de descender o ascender verticalmente; y
- b) cualquier área de tierra o de agua de esa índole o cualquier área o espacio cuya administración esté en manos del gobierno o del jefe ejecutivo, pero no incluye ningún área en la cual las instalaciones y servicios para aterrizajes y despegues de aeronaves hayan sido abandonados y no se hayan reanudado.

Área de maniobras. La parte de un aeródromo dedicada al despegue y aterrizaje de aeronaves y al movimiento de aeronaves en la superficie, excluyendo la plataforma y cualquier parte del aeródromo dedicada al mantenimiento de la aeronave.

Área de control. El espacio aéreo que se haya notificado como tal y que se extienda hacia arriba desde una altitud notificada.

Condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos. Tiempo meteorológico que impide el vuelo según las reglas de vuelo visual.

Condiciones meteorológicas de vuelo visual. El tiempo meteorológico que permite el vuelo según las reglas de vuelo visual.

Dependencia/servicio de control de tránsito aéreo. Se entenderá como tal a la persona nombrada por el jefe ejecutivo o por otra persona que mantenga un aeródromo o lugar para dar instrucciones o asesoramiento, o ambos, mediante radioseñales a las aeronaves en pro de la seguridad. El servicio de control de tránsito aéreo se entenderá como tal.

Espacio aéreo controlado. El espacio aéreo que haya sido notificado como de Clase A, Clase B, Clase C, Clase D o Clase E.

Estación aeronáutica. “Estación radioaeronáutica” es una estación de radio en la superficie que transmite o recibe señales con objeto de ayudar a las aeronaves.

Nivel de vuelo. Uno de una serie de niveles de presión atmosférica igual, separado por intervalos notificados y cada uno de ellos expresado como el número de cientos de pies que se registraría a ese nivel en un baroaltímetro calibrado de conformidad con la atmósfera tipo internacional a 1 013,2 hectopascales (29,92 pulgadas de mercurio).

Pista. La zona, pavimentada o no, que se proporciona para la carrera de despegue o de aterrizaje de aeronaves.

Techo. “Techo de nubes” en relación con el aeródromo significa la distancia vertical desde la elevación del aeródromo hasta la parte más baja de cualquier nube visible desde el aeródromo que sea suficiente para oscurecer más de una mitad del firmamento visible.

Visibilidad en tierra. La visibilidad horizontal a nivel de tierra.

Vuelo acrobático. “Maniobras acrobáticas” que comprenden rizados, barrenas, toneles, rizados invertidos, giros en pérdida, vuelo invertido y otras maniobras similares.

Zona de control. El espacio aéreo que haya sido notificado como tal, y que se extienda hacia arriba desde la superficie.

CAPÍTULO 3

3.1.2

Alturas mínimas:

1. a) A excepción de los helicópteros, ninguna aeronave volará sobre aglomeraciones de edificios en ciudades, pueblos o lugares habitados por debajo de:
 - i) una altura tal que permitiera a la aeronave aterrizar fuera de esa zona sin peligro para las personas o propiedad en la superficie, en el caso de que fallara un grupo motor y en el caso de que dicha aeronave remolcara un cartel, se calculará la altura de manera que el estandarte o cartel no pueda caer en la zona de aglomeración; o
 - ii) una altura de 1 500 ft por encima del objeto fijo más alto dentro de un radio de 2 000 ft de la aeronave, el que sea más alto de los dos.
 - b) Los helicópteros no volarán por debajo de la altura que les permitiría posarse sin peligro para las personas o propiedades en la superficie en caso de que fallara un grupo motor.
 - c) Salvo que cuenten con la autorización escrita del jefe ejecutivo y actúen conforme a las condiciones establecidas en la misma, los helicópteros no volarán sobre aglomeraciones de edificios en ciudades, pueblos o lugares habitados a una altura de menos de 1 500 ft por encima del objeto fijo más alto situado dentro de un radio de 2 000 ft del helicóptero.
 - d) Las aeronaves no volarán:
 - i) sobre, o a menos de 3 000 ft, de grupos de más de 1 000 personas al aire libre reunidas para observar o participar en algún acontecimiento organizado; a menos que cuenten con la autorización escrita del jefe ejecutivo y cumplan las condiciones que puedan haber sido establecidas en la misma y tengan también el consentimiento por escrito de los organizadores del evento; o
 - ii) por debajo de tal altura que les permitiera tomar tierra alejados de la reunión de personas si fallara un grupo motor, y si tales aeronaves llevaran a remolque un cartel, la altura se calculará de manera que el estandarte o cartel no pueda caer dentro de un radio de 3 000 ft de la asamblea.
 - e) Las aeronaves no se aproximarán en vuelo a más de 500 ft de cualquier persona, embarcación, vehículo o estructura.
2. El párrafo 1e) de esta regla no se aplicará a las aeronaves cuando aterricen o despeguen conforme a la práctica aeronáutica normal.
 3. Nada de esta regla prohibirá a cualquier aeronave que:
 - a) despegue, aterrice o practique aproximaciones para el aterrizaje conforme a la práctica aeronáutica normal en un aeródromo gubernamental o autorizado de Hong Kong o en un aeródromo en cualquier otra parte, o
 - b) vuele para probar las ayudas para la navegación o los procedimientos, conforme a la práctica aeronáutica normal en un aeródromo gubernamental o autorizado de Hong Kong o en un aeródromo en cualquier otra parte, o
 - c) vuele en la forma que sea necesaria para salvar vidas.
- 3.2.3.1 a) Luces anticollisión. Este requisito se aplica únicamente a las aeronaves matriculadas en Hong Kong que tengan una masa máxima total autorizada de más de 5 700 kg.

CAPÍTULO 2

2.2 Regla complementaria. El pilotaje de una aeronave en vuelo debe realizarse conforme a los requisitos de la tabla de clasificación de espacio aéreo ATS aplicable a cada espacio aéreo de Clase A a Clase G, salvo que se indique otra cosa en las AIP.

2.5 Regla complementaria. No se permite a nadie desempeñar, o intentar desempeñar, ninguna tarea a bordo de una aeronave en ninguna de las capacidades mencionadas en la Sección 35 de la Ley danesa de navegación aérea si la persona está bajo la influencia de licor intoxicante hasta el punto de que es incapaz de desempeñar sus deberes en una manera completamente segura, o —exceptuando las tareas de poca importancia para la seguridad— si la concentración de alcohol en su sangre es de 0,20 por 1 000 o más.

Tampoco se permite a una persona desempeñar, o intentar desempeñar, deberes a bordo de una aeronave en cualquiera de las capacidades mencionadas en la Sección 35 de la Ley danesa de navegación aérea si, debido a enfermedad, incapacidad, tensión o lesión, falta de sueño, o si por encontrarse bajo la influencia de narcóticos o medicamentos o por causas similares, se encuentra en tal estado que es incapaz de cumplir sus deberes a bordo de la aeronave en forma totalmente segura.

CAPÍTULO 3

3.1.1 Regla complementaria. El piloto al mando se encargará de no obstaculizar o interrumpir innecesariamente el tránsito aéreo, y de que su vuelo perturbe el ambiente circundante lo menos posible. Esto tiene vigencia particular cuando se vuela sobre zonas construidas, recreativas o con una fauna sensible. *Nota.— En las AIP se describen las zonas de fauna sensible.*

3.2.2.7.3 Regla complementaria. Toda aeronave en rodaje en el área de maniobras se detendrá y se mantendrá a la espera en todas las barras de parada iluminadas, y podrá proseguir sólo cuando se apaguen las luces y reciba la autorización de la torre de control.

3.2.5 d) Regla complementaria. Se utilizará la pista que señale la dependencia ATS competente, a menos que por razones de seguridad se prefiera otra.

3.3.1 Regla complementaria. Se presentará un plan de vuelo antes de realizar:

b) cualquier vuelo IFR;

d) cualquier vuelo en el interior de la frontera danesa o en aguas territoriales danesas, salvo que la Administración de aviación civil de Dinamarca haya permitido excepciones.

3.3.4 Regla complementaria. A menos que la Administración de aviación civil de Dinamarca prescriba otra cosa, cualquier vuelo que haya presentado el correspondiente plan de vuelo dirigirá a la dependencia competente de servicios de tránsito aéreo un informe de salida tan pronto pueda después de la salida. Dicho informe de salida no se exige cuando se despegue de un aeródromo en el que los servicios de tránsito aéreo se proporcionan a condición de que la comunicación por radio o las señales visuales indiquen que la salida ha sido observada.

3.3.5.4 Regla complementaria. Si se prevé que no se podrá entregar a la dependencia competente de tránsito aéreo el aviso de llegada en los 30 minutos siguientes a la hora de llegada prevista, se indicará en la casilla “Otra información” del plan de vuelo, la hora en que se prevé entregar dicho aviso.

3.6.2.1.2 Regla complementaria. La disposición mencionada se aplica igualmente a las aeronaves que vuelan a lo largo del segmento de ruta ATS definido mediante referencia a radiofaros omnidireccionales (NDB).

3.6.5.2 Regla complementaria. Si la aeronave está equipada con un respondedor SSR, el piloto al mando seleccionará el Modo A Código 7600.

3.7 Regla complementaria. Si la aeronave está equipada con un respondedor SSR, el piloto al mando seleccionará el Modo A Código 7500.

CAPÍTULO 4

4.1 Regla complementaria. Los vuelos VFR que no vean la superficie se efectuarán conforme al Reglamento de la aviación civil BL 5-43.

4.6 Regla complementaria. El vuelo entre pilones de puentes y bajo puentes, o bajo tendidos eléctricos o instalaciones similares está prohibido a menos que esté especialmente autorizado por la Administración de aviación civil de Dinamarca.

CAPÍTULO 3

3.2.5 *Disposición adicional.* Al hacer la aproximación a un aeródromo en el que haya AFIS, los pilotos de aeronaves que estén equipadas con radio comunicarán en la frecuencia debida (la frecuencia asignada al aeródromo de que se trate o, si no tiene una frecuencia asignada en la frecuencia que se haya publicado para vuelos de aviación general):

- a) al entrar la zona de información de aeródromo — la posición de la aeronave;
- b) la posición prevista para acceder al circuito de tránsito de aeródromo;
- c) información adicional (si se requiere);
- d) la final; y
- e) la liberación de la pista.

Al salir de un aeródromo en el que haya AFIS, el piloto comunicará:

- a) cuando la aeronave esté lista para el rodaje;
- b) cuando la aeronave llegue al punto de espera;
- c) cuando enfile la pista;
- d) el despegue;
- e) cuando salga del circuito de tránsito de aeródromo; y
- f) cuando salga de la zona de información de aeródromo.

Los pilotos usarán la información aquí dada para evitar posibles colisiones.

3.6.5.2.2 a) Cuando el piloto haya confirmado la autorización de ascender a un nivel distinto al especificado en el plan de vuelo vigente para la etapa de en ruta (autorización intermedia), si fallara la comunicación en ambos sentidos, después de haber alcanzado el nivel asignado y confirmado último o la altitud mínima del vuelo, si es más alta, mantendrá ese nivel durante un período de tres minutos y después ascenderá al nivel de crucero asignado en el plan de vuelo vigente; si en el plan de vuelo vigente no se hubiera asignado ningún nivel de crucero, después de ese período de tiempo el piloto ascenderá al nivel de crucero que conste en el plan de vuelo presentado.

Nota.— Si en la autorización de vuelo se hubiera fijado un límite de tiempo o un límite geográfico en relación con los niveles, el piloto procederá de conformidad con la autorización.

CAPÍTULO 4

4.7 A no ser que se indique de otro modo en las autorizaciones de control de tránsito aéreo o por disposición de la administración aeronáutica de la República Eslovaca, los vuelos VFR en vuelo horizontal de crucero, excepto en el caso de planeadores, planeadores delta, parapentes y globos pilotados, cuando operen por encima de 5 000 ft (1 500 m) MSL o 1 000 ft (300 m) con respecto al terreno o al agua, si la elevación de éstos está por encima de 5 000 ft MSL, se efectuarán a un nivel de vuelo apropiado a la derrota, como se especifica en la tabla de nivel de crucero que figura en el Apéndice 3.

CAPÍTULO 3

3.2.2.2 Cuando dos aeronaves se hallen en trayectorias que se corten, el piloto al mando que observe la otra aeronave al mismo nivel y a la izquierda debe descender, y al piloto al mando que observe a la otra aeronave a su derecha debe ascender, de manera que la diferencia en altitud asegure una separación suficiente entre ellas. Mientras efectúan esta maniobra de divergencia, los pilotos al mando no deben perderse mutuamente de vista.

3.2.5 c) Ejecutarán todos los virajes conforme a los procedimientos establecidos de aproximación o salida, si no hay otras instrucciones.

3.6.2.4 Si las condiciones meteorológicas se deterioran hasta quedar por debajo de la VMC, el piloto al mando debe:

- volver al aeródromo de salida o aterrizar en el aeródromo de alternativa más próximo si no está habilitado para vuelos IFR;
- continuar en condiciones SVFR si el objeto del vuelo, la preparación del piloto al mando y las instalaciones y servicios disponibles a lo largo de la ruta no presentan ningún obstáculo a dicho procedimiento;
- continuar en condiciones IFR si el piloto al mando y la aeronave están habilitados para dichas operaciones.

Cuando se haga el cambio a vuelo SVFR o IFR el piloto al mando debe coordinar sus maniobras y nivel de vuelo (altitud) con la dependencia ATC encargada de mantener la separación requerida entre las aeronaves, y, si es necesario, debe concertar la guía al nivel más bajo de vuelo seguro y las condiciones para entrar en la región ATC adyacente.

3.6.5.2.1 Si el fallo en las comunicaciones se produce durante un vuelo VFR o SVFR, el piloto al mando deberá:

- proseguir en condiciones VFR (SVFR) al aeródromo de destino manteniendo la altitud (nivel) asignada;
- si le resulta imposible proseguir el vuelo al aeródromo de destino en condiciones VFR o SVFR, debe dirigirse a un aeródromo de alternativa en el que las condiciones meteorológicas permitan un aterrizaje VFR (SVFR).

3.6.5.2.2 Si la decisión es seguir al aeródromo de destino en condiciones IFR, deberá mantener el nivel que se le haya asignado a la salida, iniciar el descenso para la aproximación después de haber sobrevolado la radiobaliza exterior, no antes del tiempo previsto de llegada, y seguir el procedimiento de aproximación especial. Conviene que el aterrizaje se realice no más tarde de los 30 minutos siguientes a la hora prevista de llegada. Volar a un aeródromo de alternativa al nivel que se le haya asignado a la salida o a la altitud destinada a los vuelos sin comunicaciones (4 200, 4 500 o 7 200, 7 500 m).

CAPÍTULO 4

4.2 Sólo se entrará o maniobrá en la zona de tránsito de aeródromo cuando lo autorice la dependencia ATC.

Terreno	TAS (km/hr)	Mínimas VFR		
		Altura de la base de nubes por encima del punto más alto del terreno, m.	Visibilidad, m	Distancia vertical desde la base de nubes, m
En el área de despegues y aterrizajes				
Plano y escarpado Montañoso	300 o menos	150	2 000	50
	301-350	300	3 000	100
	550 o menos	300	5 000	100
En la zona de aproximación, en las aerovías, en las rutas aéreas locales y en las establecidas				
Plano y escarpado	300 o menos	150	2 000	50
	301-350	300	5 000	100
Montañoso (hasta 2 000 m)	350 o menos	400	5 000	100
Montañoso (2 000 m o más)	350 o menos	700	10 000	100

- 4.6 Los vuelos VFR sobre zonas pobladas podrán efectuarse a una altura que, en caso de avería mecánica permita a la aeronave aterrizar más allá de la zona poblada o en el aeropuerto más cercano. Si las condiciones meteorológicas imposibilitan el mantener la altitud debida, el piloto al mando debe volar circundando la zona poblada, generalmente a la derecha si no se ha establecido ningún otro procedimiento de desviación.

CAPÍTULO 5

- 5.1.2 A excepción de los despegues y aterrizajes, los vuelos IFR se efectuarán a un nivel que no esté por debajo del nivel mínimo seguro.

- 5.3 Todo el espacio aéreo ruso está controlado.

Los vuelos sobre territorio ruso se efectuarán conforme a las reglas aplicables a los vuelos en espacio aéreo controlado.

Nivel (m)	Nivel (m)
Ángulo de rumbo verdadero 180-359	Ángulo de rumbo verdadero 360-179
17 100	16 100
15 100	14 100
13 100	12 100
11 600	11 100
10 600	10 100
9 600	9 100
8 600	8 100
7 800	7 500
7 200	6 900
6 600	6 300
6 000	5 700
5 400	5 100
4 800	4 500
4 200	3 900
3 600	3 300
3 000	2 700
2 400	2 100
1 800	1 500
1 200	900

Apéndice 1

- 1.1 e) No se aplica.
- 1.2.1 b) No se aplica.
- 4.1 No se aplica.
- 4.2 No se aplica, salvo los párrafos 4.2.5.1 y 4.2.5.2.

Apéndice 3

Separación vertical establecida:

1. altitudes de 900 m a 8 100 m: 300 m;
2. altitudes de 8 100 m a 12 100 m: 500 m;
3. altitudes por encima de 12 100 m, así como entre aeronaves que vuelen a velocidad supersónica y otras aeronaves: 1 000 m.

Separación vertical

Nivel (m)	Nivel (m)
Ángulo de rumbo verdadero 180-359	Ángulo de rumbo verdadero 360-179
17 100	16 100
15 100	14 100
13 100	12 100
11 600	11 100

10 600	10 100
9 600	9 100
8 600	8 100
7 800	7 500
7 200	6 900
6 600	6 300
6 000	5 700
5 400	5 100
4 800	4 500
4 200	3 900
3 600	3 300
3 000	2 700
2 400	2 100
1 800	1 500
1 200	900

CAPÍTULO 1

Definiciones

Definición adicional:

Noche. Las horas entre el ocaso y el amanecer en las que cualquier objeto no iluminado (p. ej., chimeneas, mástiles, etc.) no se puede distinguir con claridad desde una distancia de 8 km. En caso de duda, se considerará que las condiciones son nocturnas.

CAPÍTULO 2

2.5

Ninguna persona actuará como miembro de la tripulación de una aeronave mientras la concentración de alcohol en la sangre sea elevada debido a que haya tomado bebidas alcohólicas o cantidades tales de otros estimulantes o narcóticos que puedan determinarse mediante examen.

Las personas encargadas de las funciones relativas a la seguridad del vuelo a bordo de una aeronave se abstendrán de ejercerla mientras no puedan desempeñarlas sin poner en peligro la seguridad del vuelo como resultado de enfermedad, fatiga u otra razón similar.

CAPÍTULO 3

3.2.2.3

Nota adicional. Los planeadores delta y los parapentes se consideran iguales a los planeadores. Este concepto se aplica también a los planeadores delta y a los parapentes con motor.

3.2.2.7.2

Nota adicional. Las aeronaves podrán rodar sin parar siempre y cuando la dependencia AFIS les haya dado las instrucciones para hacer el rodaje y no representen un peligro para otra clase de tráfico.

3.2.2.7.3

Cuando una aeronave esté en rodaje en el área de maniobras se detendrá y se mantendrá a la espera en todas las barras de parada iluminadas y podrá proseguir de conformidad con la autorización del ATC cuando se apaguen las luces.

3.2.5

Nota adicional. A menos que lo prescriba en forma diferente la Administración de Aviación Civil, las aeronaves podrán hacer virajes a la derecha después del despegue y cuando se aproximen para el aterrizaje en un aeródromo en el que se provea el servicio de información de vuelo, a reserva de que esto pueda hacerse sin peligro para el resto del tránsito aéreo y de que se haya notificado a la dependencia AFIS la intención de hacer un viraje hacia la derecha.

3.3.1.2 b)

Se presentará un plan de vuelo antes de realizar cualquier vuelo IFR fuera del espacio aéreo controlado, cualquier vuelo VFR en ruta durante la noche o cualquier vuelo efectuado dentro de una zona de información de vuelo situada alrededor de un aeródromo AFIS.

Nota.— Se denomina vuelo en ruta al que se aleja a más de 30 km (16 NM) del aeródromo de salida.

3.3.3

Disposición adicional. El plan de vuelo presentado para un vuelo a través de la frontera territorial finlandesa contendrá información sobre todo el vuelo hasta el aeródromo de destino previsto.

3.3.5.3

Disposición adicional. Se indicará en el plan de vuelo la dependencia ATS a la que se notificará la llegada. Cuando no pueda preverse que el aviso de llegada llegue a la dependencia ATS apropiada dentro de 30 minutos de la hora prevista de llegada, se incluirá en el plan de vuelo la hora a la que se prevé que será presentado el aviso de llegada.

3.6.5.1

Nota.— No se considera que el sistema SELCAL ni dispositivos similares de señalización automática satisfacen el requisito de mantener la escucha.

3.6.5.2.2

Nota adicional. Las aeronaves dotadas de un respondedor SSR deberán seleccionar el Modo A y la clave 7600 cuando experimenten falla de comunicaciones. En caso de que el respondedor esté dotado del modo C, se hará funcionar constantemente a menos que la dependencia ATC apropiada disponga otra cosa.

3.7 *Nota adicional.* Una aeronave que esté dotada de un respondedor SSR podrá seleccionar el Modo A y la clave 7500 para señalar que ha sido objeto de interferencia ilícita. En caso de que el respondedor esté dotado del modo C, se hará funcionar constantemente a menos que la dependencia ATC apropiada disponga otra cosa.

Generalidades *Disposiciones adicionales:*

Se ha añadido al Reglamento del Aire finlandés la clasificación del espacio aéreo ATS como párrafo 3.9.

3.10 Este párrafo se titula “Mínimas VMC”

Se han añadido los nuevos párrafos siguientes:

3.11.1 *Vuelos a velocidades transónicas o supersónicas.* Se permiten vuelos a velocidades transónicas y supersónicas por aeronaves civiles encima del territorio finlandés sólo mediante permiso especial expedido por la Administración de Aviación Civil. El permiso podrá concederse sólo si no se considera que dichos vuelos constituyen un peligro para los intereses generales o privados.

3.11.2 Las órdenes que cumple la aviación militar finlandesa dimanen del comandante en jefe de las fuerzas aéreas.

CAPÍTULO 4

4.3 En el párrafo 3 de la Sección ENR 1.2 de la AIP SUOMI/FINLAND se muestra la diferencia con respecto a este párrafo.

4.6 b) Excepto lo que se especifica en 4.6 a), la altura mínima es de 150 m (500 ft) durante el día, y 300 m (1 000 ft) durante la noche, por encima de tierra o agua.

4.7 Los vuelos VFR que se realicen dentro de las Clases B o C del espacio aéreo se efectuarán a un nivel de vuelo apropiado para la derrota especificada en la columna “vuelos IFR” de la tabla de niveles de crucero.

Estas disposiciones no se aplican a las aeronaves sin motor, en los casos en que se den otras instrucciones en la autorización ATC, o por disposición de la Administración de aviación civil.

CAPÍTULO 1

Definiciones *Definición adicional.*

Dependencia AFIS. Dependencia de tránsito aéreo responsable de prestar servicio de información de vuelo y servicio de alerta al tránsito de aeródromo de un aeródromo no controlado.

CAPÍTULO 2

2.4 *Disposición adicional.*

El piloto al mando es responsable de dar cumplimiento a las medidas de control.

CAPÍTULO 3

3.1.2 Pueden existir medidas más restrictivas sobre las ciudades y otras instalaciones.

3.1.8 c) La distancia horizontal máxima entre aeronaves volando en formación es de 1 NM (1,852 km).

3.2.2.2 *Disposición adicional.* En el caso de aeronaves más pesadas que el aire que vuelen cerca de una montaña y paralelamente a la misma, tiene derecho de paso la aeronave que tenga la ladera a su derecha, y sólo debe modificar su trayectoria la otra aeronave.

3.2.2.3 d) *Disposición adicional.* También tienen derecho de paso las aeronaves dedicadas a reabastecimiento de combustible en vuelo y las formaciones de más de dos aeronaves.

3.6.5.2.2 a) Se aplican las disposiciones de a), sustituyendo el período de 20 minutos por el límite de autorización.

Tabla 3-1 Las disposiciones que tratan de las condiciones VMC en las Clases A y B de espacio aéreo se incorporarán en breve al reglamento francés.

Fuera del espacio aéreo controlado, y por debajo del más alto de los dos niveles siguientes:

- 900 m (3 000 ft) sobre el nivel medio del mar,
- 300 m (1 000 ft) sobre la superficie,

la visibilidad de vuelo debe ser por lo menos igual al más alto de los dos valores siguientes:

- 1 500 m (u 800 m para helicópteros),
- la distancia recorrida en 30 segundos de vuelo.

CAPÍTULO 4

4.1 Fuera del espacio aéreo controlado, y por debajo del más elevado de los dos niveles siguientes:

- 900 m (3 000 ft) sobre el nivel medio del mar,
- 300 m (1 000 ft) sobre la superficie,

la visibilidad en vuelo debe ser igual, como mínimo, al más alto de los dos valores siguientes:

- 1 500 m (u 800 m para los helicópteros),
- la distancia recorrida en 30 segundos de vuelo.

4.6 b) En ningún otro lugar aparte de lo especificado en a), a una altura menor de 150 m (500 ft) sobre tierra o agua, ni a una distancia de menos de 150 m de cualquier persona, vehículo o embarcación en la

superficie o de cualquier obstáculo artificial. Se exime de esta restricción a las aeronaves sin motor dedicadas a remontar cerros, siempre y cuando no presenten riesgo alguno a las personas ni a las propiedades situadas en tierra.

4.7 El valor seleccionado es el más elevado de los dos niveles siguientes:

- 900 m (3 000 ft) sobre el nivel medio del mar,
- 300 m (1 000 ft) sobre la superficie.

Disposición adicional. Los vuelos VFR deben estar provistos de equipo de radiocomunicaciones y equipo de radionavegación adaptados a la ruta cuando pierdan de vista la tierra o el agua.

CAPÍTULO 5

5.3.1 a) El valor seleccionado es el más elevado de los dos niveles siguientes:

- 900 m (3 000 ft) sobre el nivel medio del mar,
- 300 m (1 000 ft) sobre la superficie.

Disposiciones adicionales

1. El primer nivel que pueda usarse deberá asegurar una distancia libre de obstáculos de 150 m (500 ft) como mínimo, por encima del más elevado entre los dos niveles siguientes:

- 900 m (3 000 ft) sobre el nivel medio del mar,
- 300 m (1 000 ft) sobre la superficie.

2. Fuera del espacio aéreo controlado, los vuelos IFR no pueden realizarse por debajo del más elevado de los dos niveles siguientes:

- 900 m (3 000 ft) sobre el nivel medio del mar,
- 300 m (1 000 ft) sobre la superficie,

excepto cuando sea necesario para el despegue, el aterrizaje y las maniobras conexas.

Por debajo de ese nivel:

- si se ha publicado un procedimiento de aproximación por instrumentos para el aeródromo utilizado, la aeronave deberá ajustarse al mismo, salvo que esté volando en VMC y el piloto decida hacer una aproximación visual;
- de no existir un procedimiento de aproximación o salida por instrumentos publicado, la aeronave deberá continuar en VMC.

5.3.2 Los vuelos IFR, controlados o no, **deberán** establecer comunicaciones bidireccionales con la dependencia correspondiente y mantenerse luego en escucha constante.

Apéndice 4

Estas disposiciones no se han incluido todavía oficialmente en las reglamentaciones francesas, pero ya se aplican.

CAPÍTULO 1

Definiciones *Vuelo VFR especial.* En Georgia esta definición tiene la acepción complementaria siguiente: Los vuelos VFR especiales se efectúan para fines de ambulancia y de búsqueda y salvamento.

CAPÍTULO 3

3.2.3.2 *Regla complementaria.* Además de las disposiciones establecidas en 3.2.3.2, todas las aeronaves ostentarán luces de navegación y de extremo de ala durante el día cuando la visibilidad sea de 2 000 m o menos.

3.2.6.2 *Regla complementaria.* Al margen de las disposiciones establecidas en 3.2.6.2, todas las aeronaves ostentarán luces durante el día cuando la visibilidad sea de 2 000 m o menos.

3.3.2 Nota Esta nota contiene la acepción complementaria siguiente: Cuando la presentación del plan de vuelo se haga más de 24 horas, pero no más de 144 horas (seis días), antes de la hora calculada de quitar los calzos, el plan de vuelo incluirá la fecha del vuelo.

3.3.3 *Regla complementaria.* Todo plan de vuelo presentado para efectuar un vuelo internacional incluirá la información correspondiente a la totalidad del vuelo, incluido el aeródromo de destino y la fecha del vuelo.

3.3.5.3 *Regla complementaria.* Cuando no se pueda esperar que el aviso de llegada alcance a la dependencia ATS en los 30 minutos siguientes a la hora prevista de llegada, en el plan de vuelo se indicará la hora en que se prevé notificar el aviso de llegada.

3.9 La clasificación del espacio aéreo de Georgia está incluida en el párrafo 3.9 de su Reglamento del aire.

Párrafo complementario. El espacio aéreo de Georgia está clasificado en las Clases A, B, y G, cuya descripción se ajusta al Anexo 2.

Párrafo complementario. Ninguna aeronave excederá la velocidad de 460 km/h (250 kt) IAS por debajo del nivel de vuelo de 3 500 m (FL 100) cuando:

- a) efectúe un vuelo IFR en espacio aéreo de Clase G;
- b) efectúe un vuelo VFR en espacio aéreo de las Clases C y G.

En el caso de las aeronaves que efectúen vuelos VFR especiales, la velocidad indicada será de 260 km/h (140 kt).

Párrafo complementario. Vuelos a velocidades transónicas y supersónicas.

En el espacio aéreo de Georgia, los vuelos supersónicos se permiten únicamente a niveles en los que no se causa daño al medio ambiente. En el espacio aéreo de Georgia está prohibido que las aeronaves civiles traspasen la barrera del sonido.

CAPÍTULO 4

4.2 *Párrafo complementario.* Los vuelos VFR especiales se permiten:

- a) durante el día — cuando la visibilidad en tierra es menos de 5 km pero no menos de 3 km, y cuando la altura del techo de nubes sea tal que el vuelo se pueda efectuar a las alturas mínimas asignadas;
- b) por la noche — cuando la visibilidad en tierra no sea inferior a los 3 km, el firmamento esté despejado y haya contacto visual con los objetos en tierra.

- 4.3 Vuelos VFR nocturnos. Los monomotores civiles y los helicópteros de Categoría 3 no efectuarán vuelos VFR por la noche.
- 4.4 Vuelos VFR por encima del FL 195. No se efectuarán vuelos VFR por encima del FL 195.
- 4.5 No se aplica. En el espacio aéreo de Georgia no se emplea la separación vertical reducida por encima del FL 290.
- 4.6 Los vuelos VFR a nivel de crucero que se hagan a más de 300 m (1 000 ft) del suelo o del agua, se efectuarán a un nivel apropiado a las derrotas que se consignan en las tablas de niveles de crucero.
- 4.8 a) Los vuelos VFR acatarán las disposiciones de 3.6 a) cuando se efectúen en el espacio aéreo de Clase C.

CAPÍTULO 5

- 5.1.1 *Párrafo complementario.* A las aeronaves civiles monomotores y a los helicópteros de Categoría 3 les está prohibido los vuelos IFR y los vuelos nocturnos.

Apéndice 1

Regla complementaria. Al margen de las señales visuales en tierra que muestran las Figuras 1.2 a 1.11, se emplean también las señales siguientes:

Identificación de helipuertos. La letra H pintada en blanco en el medio de la zona de toma de contacto y legible desde la dirección de aproximación primaria.

Identificación de helipuerto de hospital. La letra H pintada en blanco y rodeada de una cruz roja situada en el centro de la zona de toma de contacto del helipuerto de hospital y legible desde la dirección de aproximación primaria.

Apéndice 2

Georgia no ha ratificado el Artículo 3 *bis* del Convenio sobre Aviación Civil Internacional adoptado por el 25º período de sesiones (Extraordinario) de la Asamblea de la OACI el 10 de mayo de 1984.

CAPÍTULO 3

- 3.3.1.2 Obligación de presentar un plan de vuelo. Se presentará un plan de vuelo a los servicios de tránsito aéreo competentes antes de realizar:
- a) cualquier vuelo o parte del mismo al que tenga que prestarse servicio de control de tránsito aéreo;
 - b) cualquier vuelo a través de fronteras internacionales;
 - c) cualquier vuelo que atraviese los límites de la FIR ATHINAI para facilitar las tareas de proporcionar información de vuelo y alertar a los servicios de búsqueda y salvamento, y de coordinar con las correspondientes dependencias militares o de servicios de tránsito aéreo a fin de evitar la posible necesidad de interceptar el vuelo para fines de identificación.
-

CAPÍTULO 3

3.6.5.2.2

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

- a) proseguirá según la ruta del plan de vuelo actualizado manteniendo el nivel autorizado o la altitud mínima segura para la ruta en que vuele, eligiendo la que sea más alta, hasta llegar a la ayuda para la navegación que haya sido designada para servir al aeródromo de destino, y, cuando sea necesario para asegurar que se satisfagan los requisitos señalados en b), la aeronave se mantendrá en circuito de espera sobre esta ayuda hasta iniciar el descenso;
- b) iniciará el descenso desde la ayuda para la navegación especificada en a) a la última hora prevista de aproximación recibida y de la que se haya acusado recibo, o lo más cerca posible de dicha hora; o si no se ha recibido y acusado recibo de la hora prevista de aproximación, iniciará el descenso a la hora prevista de llegada resultante del plan de vuelo actualizado o lo más cerca posible de dicha hora;
- c) realizará el procedimiento normal de aproximación por instrumentos especificado para la ayuda de navegación designada; y
- d) aterrizará, de ser posible, dentro de los 30 minutos siguientes a la hora prevista de llegada especificada en b) o a la hora prevista de aproximación de que últimamente se haya acusado recibo, lo que resulte más tarde.

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

Nota 2.— El suministro de control de tránsito aéreo a otras aeronaves que vuelen en el espacio aéreo en cuestión, se basará en la premisa de que una aeronave que experimente falla de las comunicaciones observará las disposiciones de 3.6.5.2.2.

Nota 3.— Véase también 5.1.2.

Observaciones. El cambio efectuado por la OACI a los procedimientos en caso de fallo en las comunicaciones, estipula que las aeronaves que sufran un fallo en las comunicaciones mantendrán el último nivel y velocidad asignados o la altitud mínima de vuelo, si ésta es superior, por un período de 20 minutos desde el momento en que la aeronave deje de notificar su posición al pasar por un punto de notificación obligatoria, y después de ese período de 20 minutos ajustará el nivel y velocidad conforme al plan de vuelo presentado. Basándose en el cambio citado, las aeronaves nacionales con cabina a presión que oficialmente vuelen entre los niveles 170 a 210 comenzarían el descenso para el aterrizaje 20 minutos después de pasar el primer punto de notificación obligatoria en su ruta. Las aeronaves sin presión en cabina vuelan cerca de las altitudes mínimas de vuelo y por lo tanto no ganarían ninguna ventaja operativa con ese cambio.

CAPÍTULO 1

Definiciones *Miembro de la tripulación de vuelo* significa miembro de la tripulación al que el explotador le ha asignado la tarea de piloto o mecánico de vuelo en una aeronave durante las horas de vuelo.

Piloto al mando, de cualquier aeronave significa que es el piloto encargado del manejo y la seguridad de la aeronave.

Visibilidad significa la habilidad, influida por las condiciones atmosféricas y expresadas en unidades de medida, de ver e identificar objetos prominentes no iluminados durante el día y objetos prominentes iluminados por la noche.

CAPÍTULO 4

4.1 y Tabla 3-1 En las Clases C, D y E de espacio aéreo la distancia mínima permitida es de 2 km horizontalmente de la nube y, de 500 ft verticalmente en el interior de una zona controlada. La distancia vertical mínima requerida de separación de las nubes fuera de una zona de control en las Clases C, D y E de espacio aéreo, es de 1 000 ft.

El piloto de un planeador por encima de una altitud de 3 000 ft y de una altura de 1 000 ft, pero por debajo de una altitud de 11 000 ft, no volará más cerca de 500 ft por debajo de las nubes en los espacios aéreos de Clases E y G.

4.4 a) Los vuelos VFR podrán realizarse por encima del FL 460, que es el límite superior del espacio aéreo controlado en las FIR Auckland Oceanic y Cook Sector.

4.5 Los vuelos VFR se autorizan en el espacio aéreo RVSM (FL 290 a FL 410) sobre el Sector Cook de la FIR Auckland Oceanic.

CAPÍTULO 3

- 3.3.1.4 Todos los planes de vuelo se deben presentar como mínimo 30 minutos antes de la salida y deben ser válidos durante 60 minutos para vuelos IFR o 120 minutos para vuelos VFR.

CAPÍTULO 3

- 3.1.5 Remolque. Ninguna aeronave remolcará a otra ni a otro objeto sin el permiso otorgado por la autoridad ATS competente. Sin embargo, no se necesita permiso para remolcar vuelos de planeadores que se realizan en conformidad con las disposiciones emitidas por las autoridades ATS competentes. En la aviación militar se deberá observar la reglamentación aprobada por el comandante de las fuerzas aéreas de Letonia. Para el remolque se deben observar las instrucciones de la dependencia ATS competente y, dependiendo de la clase del espacio aéreo, antes de los vuelos se debe obtener la autorización del control de tránsito aéreo.
- 3.1.7 Vuelo acrobático. Ninguna aeronave realizará vuelos acrobáticos que constituyan un peligro para el tránsito aéreo. Ninguna aeronave volará sobre aglomeraciones de edificios en ciudades, pueblos o lugares habitados o sobre reuniones de personas al aire libre.
- 3.2.2.7.2 Cuando una aeronave esté en rodaje en el área de maniobras se detendrá y se mantendrá a la espera en todos los puntos de espera. Sin embargo, una aeronave podrá proceder sin detenerse hasta el límite de autorización emitido en la autorización del control de tránsito aéreo.
- 3.2.2.7.3 Cuando una aeronave esté en rodaje en el área de maniobras se detendrá y se mantendrá a la espera en todas las barras de parada iluminadas y podrá proseguir en conformidad con la autorización del control de tránsito aéreo.
- 3.3.1.2 b) Se presentará un plan de vuelo antes de realizar:
- b) cualquier vuelo IFR fuera del espacio aéreo controlado, cualquier vuelo VFR en ruta en la noche.
- 3.3.5.1 Se ha añadido la siguiente nota:
- Nota.— No es necesario un aviso de llegada después del aterrizaje en un aeródromo en que se proporciona servicio ATS si es evidente según la radiocomunicación o una señal luminosa que se ha observado el aterrizaje.*
- 3.3.5.2 Se han añadido las siguientes disposiciones:
- En el plan de vuelo se debe incluir la dependencia de los servicios de tránsito aéreo a la que se entregará el aviso de llegada. En caso de que no se espere que el aviso de llegada pueda llegar a la dependencia ATS competente dentro de los 30 minutos a partir de la hora prevista de llegada, se deberá incluir en el plan de vuelos la hora en que se espera se presentará el aviso de llegada.

CAPÍTULO 4

- 4.1 En la Tabla 3-1 del Anexo 2 se prescriben las siguientes mínimas de visibilidad de vuelo en espacio aéreo ATC de Clase G a 3 000 ft AMSL, o por debajo:
- a) Los aviones de Categoría A y B pueden operar en visibilidad de vuelo por debajo de 3 000 m siempre y cuando las circunstancias permitan que la probabilidad de encuentros con otro tránsito es baja, y que la IAS es 140 kt (260 km/h) o menor.
- b) Los helicópteros pueden operar en visibilidad de vuelo por debajo de 1 500 m durante el día, siempre y cuando según las circunstancias la probabilidad de encuentros con otro tránsito sea baja, y la IAS sea de 140 kt (260 km/h) o menor.
- c) Se puede permitir a los helicópteros que operen por debajo de una visibilidad de vuelo de 800 m durante el día, si la superficie está a la vista y maniobra a una velocidad que otorgue oportunidades adecuadas para observar otro tráfico o cualquier obstáculo a tiempo para evitar la colisión.

4.2 Se ha añadido la siguiente nota:

Nota.— En el caso de helicópteros que estén realizando vuelos de socorro médico de urgencia o capacitación para tales vuelos, la visibilidad de tierra no debe ser menor a 800 m durante el día y 3 km durante la noche.

4.3 Para vuelos VFR durante la noche se han añadido las siguientes disposiciones:

- a) dentro del espacio aéreo controlado la visibilidad en tierra debe ser como mínimo 8 km (para helicópteros no debe ser inferior a 5 km) y el techo de nubes no debe ser inferior a 1 500 ft;
- b) dentro del espacio aéreo ATZ la visibilidad en tierra no debe ser menor a 5 km (para helicópteros no debe ser inferior a 3 km), el techo de nubes no debe ser inferior a 1 000 ft y el aeropuerto debe ser visible constantemente;
- c) dentro de espacio aéreo no controlado Clase G, la visibilidad en tierra debe ser como mínimo 8 km (para helicópteros no debe ser inferior a 5 km) y el techo de nubes no debe ser inferior a 2 000 ft (para helicópteros no debe ser inferior a 1 000 ft).

4.4 A menos que lo autorice la autoridad ATS competente, no se realizarán vuelos VFR:

- a) Por encima del nivel de vuelo 195;
- b) a velocidades transónicas y supersónicas.

4.6 b) En cualquier otra parte distinta de la especificada en 4.6 a), a una altura menor de 500 ft sobre tierra o agua.

Se ha añadido la nota siguiente:

Nota.— Los helicópteros que realizan trabajos aéreos están autorizados a volar por debajo de estas alturas en conformidad con los requisitos del Manual de operaciones de vuelo básicas general.

4.7 Los vuelos VFR en vuelo horizontal de crucero:

- a) dentro del espacio aéreo controlado de Clase C cuando operen a 3 000 ft, o por encima, con respecto al terreno o al agua, se efectuarán a una altitud o a un nivel de vuelo apropiado a la derrota, como se especifica en la columna “vuelos IFR” de las tablas de niveles de crucero;
- b) dentro del espacio aéreo no controlado de Clase G cuando operen a 3 500 ft, o por encima, con respecto al terreno o al agua, se efectuarán a una altitud o a un nivel de vuelo apropiado a la derrota, como se especifica en la columna “vuelos VFR” de las tablas de niveles de crucero.

CAPÍTULO 3

3.9 Las observaciones que aparecen en la tabla acerca de los vuelos VFR se aplican en Lituania.

Tabla 3-1

- ** a) la visibilidad de vuelo no es inferior a los tres kilómetros a condición de que la velocidad de vuelo por instrumentos sea de 140 nudos o menos;
- b) los helicópteros están autorizados a volar si la visibilidad no es inferior a los 1 500 m a condición de que la velocidad de maniobras sea tal que la otra aeronave u obstáculo puedan verse a tiempo y evitar la colisión;
- c) los globos con aire calentado están autorizados a volar si la visibilidad no es inferior a los 2 km.

4.3 Los vuelos VFR pueden efectuarse desde la puesta del sol hasta la salida del mismo cuando se dan las condiciones siguientes: los vuelos VFR nocturnos están autorizados si la visibilidad no es inferior a los 8 km; y la distancia horizontal al techo de nubes no es menos de 300 m.

4.8 b) Las mínimas de altitud requeridas para los vuelos VFR no se aplican:

- 1) a la búsqueda y salvamento ni a los vuelos de aeronaves estatales;
- 2) fuera de zonas densamente pobladas cuando se hagan simulacros de aterrizajes de emergencia, a condición de que el piloto instructor supervise el vuelo de la aeronave;
- 3) para la instrucción en helicópteros fuera de zonas densamente pobladas;
- 4) en casos especiales en que el Órgano de Inspectores de Aviación Civil haya concedido el permiso.

4.8 c) Se aplica lo siguiente a los vuelos VFR especiales: si el techo de nubes está a menos de 450 m (1 500 ft) sobre el nivel de tierra o la visibilidad es menor, el AATC puede expedir un permiso para efectuar un vuelo VFR especial (en el caso de aeronaves siempre que la visibilidad no sea menor de 3 km, y en el caso de helicópteros si la visibilidad no es menor de 1 500 m).

CAPÍTULO 4

- 4.3 Los vuelos VFR no se efectuarán entre el anochecer y el amanecer.
- 4.4
- a) Los vuelos VFR no se efectuarán por encima del FL 150;
 - b) a menos que estén autorizados por la autoridad ATS pertinente, los vuelos VFR no se permiten a más de 20 NM del litoral.
- 4.5
- a) La restricción de altura mínima se aplica a todas las aeronaves, siendo ésta de por lo menos 1 500 ft sobre zonas aglomeradas. En el caso de los vuelos sobre reuniones al aire libre de más de 1 000 personas, la aeronave no podrá volar a 3 000 ft o menos de la asamblea, salvo que cuente con un permiso escrito y aun en ese caso no traspasará una altura que le permitiría aterrizar lejos de la asamblea en el caso de falla en un grupo motor.
 - b) El requisito se expresa en términos de no más cerca de 500 ft de cualquier persona, embarcación, vehículo o estructura, a excepción de cualquier planeador cuando vuele sobre montes.
- 4.6 Salvo que se indique otra cosa en los permisos ATC se avisa a los vuelos VFR que adopten la tabla de niveles de crucero para vuelos IFR que se especifica en el Apéndice 3 del Anexo 2.

CAPÍTULO 5

- 5.1.2 a) No existe requisito obligatorio de que las aeronaves mantengan una altitud de vuelo mínima de 2 000 ft por encima de terreno elevado o áreas montañosas.
-

CAPÍTULO 2

Generalidades

Disposición adicional:

Exhibiciones aéreas. La organización de las exhibiciones aéreas (abiertas al público) se efectuará tomando en cuenta debidamente las disposiciones en materia de exhibiciones aéreas publicadas en BSL D 4-3.

2.2, Nota 2

Se hace referencia concreta al “bilag II” (apéndice del BSL F1) que contiene y contendrá siempre los elementos de las clases de espacio aéreo ATS que se aplican en las FIR de Noruega y, de esta manera, las limitaciones en lo que atañe al reglamento aplicable.

2.5

Nadie actuará como miembro de la tripulación cuando se encuentre bajo la influencia de licores intoxicantes u otros estimulantes o narcóticos, o cuando a consecuencia de una enfermedad, o de fatiga, o de otra razón, no esté en condiciones de desempeñar sus funciones con seguridad. En general, se considera que una persona está bajo la influencia del alcohol, en lo que al aspecto jurídico se refiere, cuando la concentración de alcohol en la sangre es superior a 0,4 mg por millón o la cantidad de alcohol en el cuerpo llevará a una concentración de 0,4 mg. Si alguien se equivoca respecto a la concentración de alcohol en la sangre este error no exime de la responsabilidad en cuanto al castigo.

Una persona que haya ejercido funciones como miembro de la tripulación no consumirá bebidas alcohólicas u otros estimulantes en el curso de las primeras seis horas después de haber terminado sus servicios, si sabe o sospecha que se encuentra pendiente una investigación policial referente a sus funciones en calidad de miembro de la tripulación, excepto si ya ha sido objeto de un análisis de sangre o si las autoridades policiales han decidido que no es necesario efectuar dicho análisis. Cuando haya motivos para suponer que se ha violado el reglamento anterior, las autoridades policiales pueden ordenar que se proceda a un examen médico, que debe incluir un análisis de sangre, de la persona responsable de la violación.

El departamento competente publicará las normas detalladas relativas a dicho examen y a las cuestiones relacionadas con el mismo.

CAPÍTULO 3

Generalidades

Disposición adicional:

Vuelos de planeadores. Los vuelos de planeadores se efectuarán de conformidad con las siguientes disposiciones:

- a) “Disposición relativa a los vuelos de planeadores” o, si corresponde, “Disposición relativa a los vuelos de planeadores con motor”.
- b) “Disposiciones relativas a vuelos de planeadores dentro de espacio aéreo controlado, en los aeródromos en los que se suministra AFIS y se notifican las actividades relativas al vuelo de planeadores”.

Vuelo de globos libres tripulados

Los vuelos de globos libres tripulados se efectuarán de conformidad con las “Disposiciones relativas a los vuelos de globos libres tripulados”.

Despegue

Ninguna aeronave despegará hasta que el piloto al mando esté seguro de que no existe riesgo de colisión entre su aeronave y otras aeronaves u obstáculos.

- 3.1.2 *Disposición adicional.* La excepción con respecto a alturas mínimas para aeronaves que despeguen o aterricen se aplica también específicamente a las aeronaves que efectúen práctica de aproximaciones (sin aterrizar).
- 3.1.4 La Administración de Aviación Civil puede autorizar excepciones a esta disposición. Además, el lanzamiento de provisiones y de equipo destinados a personas que se encuentren en emergencia, o de lastres en forma de agua o arena fina, o de agua y de otros agentes extintores con la finalidad de luchar contra incendios forestales, y el vaciado de combustible de la aeronave por razones de seguridad, está autorizado sin necesitar permiso especial.
- 3.1.7
- a) Ninguna aeronave realizará vuelos acrobáticos sobre o cerca de aglomeraciones de edificios en ciudades o pueblos, de reuniones de personas al aire libre, de puertos con tráfico o de embarcaciones de superficie.
 - b) Ninguna aeronave efectuará vuelos acrobáticos dentro del espacio aéreo controlado, excepto cuando lo autorice la dependencia apropiada del control de tránsito aéreo.
 - c) Los vuelos acrobáticos se efectuarán de manera que no pongan en peligro el tránsito aéreo.
 - d) Los vuelos acrobáticos se ejecutarán a una altura de 600 m o más por encima del obstáculo más elevado situado dentro de un radio horizontal de 1,5 km con centro en el avión, el cual, en todo momento, durante tales maniobras mantendrá VMC. La Administración de Aviación Civil puede autorizar excepciones a esta regla.
- 3.1.8 c) *Disposición adicional.* Sujeto a los requisitos operacionales, las distancias máximas lateral y horizontal que se deben mantener en formación (1 km/100 ft) — correspondientes a las del Anexo 2 — pueden aumentarse, con arreglo a BSL F 1-3, párrafo 3.1.9 b) iv), a condición de que se haya obtenido autorización de la dependencia ATS pertinente. En tales casos, se aumentará en forma acorde la separación mínima requerida respecto de otro tráfico.
- 3.2.3 Las disposiciones relativas a las luces que deben ostentar las aeronaves no se aplican a los planeadores ni a los globos libres tripulados, exigiéndose que éstos ostenten entre la puesta y la salida del sol las luces especificadas en las “Disposiciones relativas a las operaciones de las aeronaves”, en las que se incluyen, entre otras disposiciones, especificaciones por separado con respecto a las luces exteriores de los planeadores y de los globos libres tripulados.
- 3.2.5 c) *Disposición adicional.* En los aeródromos en los que se proporciona AFIS se permite que las aeronaves en aproximación para el aterrizaje, o después del despegue, efectúen virajes a la derecha a condición de que no se ponga en peligro el resto del tránsito y de que la dependencia AFIS esté debidamente informada.
- 3.2.6 Salvo otras disposiciones, las operaciones en el agua se efectuarán de conformidad con las disposiciones que incluyen el “Reglamento internacional para la prevención de los abordajes en el mar”, así como los reglamentos especiales en vigor para operaciones en aguas interiores de Noruega.
- Disposición adicional.* Si se presenta un plan de vuelo con salida de un aeródromo en el que no se proporcionan servicios ATS, se transmitirá un mensaje de salida, mediante los procedimientos más expeditos, a la dependencia ATS. Puede comunicarse la salida al ATS mediante los siguientes procedimientos:
- una persona en tierra lo comunica por teléfono por encargo del piloto al mando;
 - una declaración del piloto al mando al ATS que EOBT en el plan de vuelo se considerará como ATD;
 - indicando a la ATS por teléfono, inmediatamente antes del rodaje para el despegue, la hora que se considera ser ATD.

El plan de vuelo no se tramitará a menos que se hayan cumplido los procedimientos mencionados.

- 3.3.1.2, Nota La nota correspondiente se refiere específicamente a los vuelos VFR en espacio aéreo de Clase D como vuelos para los cuales es suficiente una limitada información en el plan de vuelo si una parte menor del vuelo afecta al espacio aéreo de Clase D. Si la finalidad de cualquier vuelo es obtener servicio de alerta y rescate, se exige la presentación de un plan de vuelo completo.
- 3.3.1.4 El plazo establecido para la presentación de la información del plan de vuelo a fin de obtener una autorización no se aplica a los vuelos VFR que se tenga el propósito de efectuar como parte menor de los mismos dentro de un espacio aéreo de Clase D. La información deberá presentarse, sin embargo, “oportunamente”.
- 3.3.5.3 *Disposición adicional.* Si se prevé que el aviso de llegada no llegue a la dependencia ATS competente dentro de los 30 minutos siguientes a la hora prevista de llegada, en la casilla 18 del plan de vuelo deberá anotarse la hora más avanzada a la que pueda esperarse el aviso de llegada.
- 3.6.1.1 En una nota separada se aclara, entre otras cosas, que el otorgamiento de las autorizaciones para vuelos VFR en el espacio aéreo de Clase D depende de la magnitud del tránsito en el espacio aéreo pertinente y de la capacidad de la dependencia ATC apropiada de proporcionar sus servicios del modo debido.
- 3.6.5.2 BSL F 1-3 contiene referencia a las “Disposiciones relativas a los procedimientos de comunicaciones”, basadas en partes pertinentes del Anexo 10, Volumen II. En la AIP Noruega, parte RAC, se publica un suplemento de los procedimientos.

Disposición adicional. Se impone un límite de velocidad de 250 kt IAS a los vuelos IFR y VFR por debajo del FL 100 en el espacio aéreo de las clases D, E y G a menos que la Administración de Aviación Civil haya establecido excepciones o lo haya hecho la dependencia ATC correspondiente en casos aislados para vuelos que operan en un CTR/TMA.

Nota.— El límite de velocidad corresponde en general a la norma relativa a la clasificación del espacio aéreo del Anexo 11 pero se ha considerado apropiado incluirlo en el “Reglamento del aire” de Noruega como norma destinada a los pilotos.

CAPÍTULO 4

- 4.1 En el espacio aéreo de Clase G a 300 m, o menos, encima del terreno, los vuelos que no excedan la velocidad de 140 kt IAS podrán efectuarse con una visibilidad de vuelo no menor de 3 km o no menor de 1,5 km si el vuelo se realiza en un circuito de tránsito de aeródromo y el piloto tiene el aeródromo a la vista.
- Los helicópteros podrán, en el mismo espacio aéreo, operar con una visibilidad de vuelo no menor de 800 m, a reserva de que la velocidad permita observar a las demás aeronaves o los obstáculos y evitar colisiones.
- 4.2 Serán necesarios una visibilidad de 5 km en el terreno y un techo de nubes de 450 m en el aeródromo si los vuelos deben efectuarse según las reglas de vuelo visual dentro de cualquier porción de la zona de control, a menos que se haya obtenido una autorización para operar como vuelo VFR especial.
- Disposición adicional.* No se podrá obtener autorización para operar como vuelo VFR especial si la visibilidad en el terreno o la visibilidad de vuelo es inferior a 3 km, salvo en los casos siguientes:
- Se podrá autorizar para que operen como vuelos VFR especiales, a velocidades que no excedan de 140 kt IAS, a los aviones que tengan el propósito de efectuar la totalidad del vuelo dentro de la zona de control o entrar a la zona de control y aterrizar en el aeródromo dentro de la zona de control, a reserva de que la visibilidad en tierra y la visibilidad en vuelo no sean inferiores a 1,5 km.
 - Se podrá autorizar a los helicópteros para que operen como vuelos VFR especiales, a velocidades que permitan al piloto observar los obstáculos y evitar colisiones, a reserva de que la visibilidad en tierra y la visibilidad en vuelo no sean inferiores a 800 m.

- 4.3 Durante el período que transcurre entre el fin del crepúsculo civil vespertino y el comienzo del crepúsculo civil matutino, todos los vuelos dentro de los espacios aéreos controlados se efectuarán de conformidad con las reglas de vuelo por instrumentos. No obstante, se puede obtener de la Administración de Aviación Civil o de la dependencia ATC apropiada autorización especial para volar de conformidad con las reglas de vuelo visual.
- 4.4 a) El nivel de vuelo por encima del cual, en general, no está permitido volar según las reglas de vuelo visual es el FL 195.
- b) La disposición correspondiente contiene una nota que, debido a que generalmente se prohíben los vuelos supersónicos sobre el territorio de Noruega, limita la aplicación del reglamento a los casos en que se ha concedido una autorización especial para efectuar dichos vuelos.
- Disposición adicional.* Para los vuelos autorizados a operar como vuelos VFR por encima de FL 195, los requisitos en cuanto a la visibilidad de vuelo y la distancia de las nubes son 8 km y 1,5 km horizontalmente/300 m verticalmente (aplicables si afecta al espacio aéreo de clase A).
- 4.6 La disposición correspondiente estipula además excepciones en cuanto a los niveles de vuelo mínimos cuando el vuelo se realice por helicópteros de conformidad con las “Disposiciones relativas al transporte aéreo comercial con helicópteros”. Además, la notificación relativa a 3.1.2 se aplica a 4.5.
- b) Se autoriza a los planeadores que efectúan vuelos de ladera a descender a un nivel no inferior a 50 m sobre el terreno o el agua siempre que esto no constituya una violación de la disposición contenida en el Anexo 2, 3.1.1.
- 4.8 a) El párrafo correspondiente se refiere y se referirá siempre a las clases de espacio aéreo establecidas en las FIR de Noruega promulgadas en la AIP Noruega o por NOTAM.

Disposiciones adicionales

Fuera de las horas de servicio publicadas de la dependencia ATC que proporciona servicio ordinariamente dentro del espacio aéreo, podrá obtenerse una autorización, para operar como vuelo VFR en un espacio aéreo de Clase D establecido como TMA, del ACC apropiado, el cual podrá permitir la dispensa de las disposiciones correspondientes del Anexo 2, 3.6 y estipular las condiciones que habrá que cumplir.

No hace falta ninguna autorización para operar como vuelo VFR en un espacio aéreo de Clase D establecido como CTR *fuera* de las horas de servicio publicadas de la dependencia ATC encargada de proporcionar servicio en la zona de control. No obstante, se exige que los vuelos mantengan escucha constante en dicho período en la frecuencia de control. En caso de que la comunicación indique que la dependencia de control está funcionando (por haberse prolongado las horas de servicio), se aplicarán las disposiciones correspondientes al Anexo 2, 3.6.

No se permitirá, sin embargo, que los vuelos utilicen (para despegues o aterrizajes) aeródromos controlados de propiedad estatal a menos que se suministre ATC ni que operen dentro de una zona de control entre el término del crepúsculo civil vespertino y el comienzo del crepúsculo civil matutino sin haber obtenido autorización.

Cuando se hayan promulgado en la AIP Noruega o en las AIP SUP procedimientos para el espacio aéreo de Clase D (CTR/TMA) en forma de “Aeronaves ligeras para rutas VFR” (aeronaves con una masa máxima de despegue que no exceda de 3 000 kg) o “Helicópteros para rutas VFR”, dichos procedimientos se utilizarán para fines de planificación de los vuelos destinados al aeródromo, o a partir del mismo y, si conviene, en caso de transitar por el espacio aéreo. La autorización que se otorgue especificará ordinariamente sólo el o los puntos de notificación a fin de identificar la ruta pero habrá que dar cumplimiento a los procedimientos, lo cual incluye las limitaciones de altitud, los procedimientos y puntos de espera y las señales con luces en caso de falla de las comunicaciones (destellos verdes para indicar que se debería entrar en el circuito de tránsito del aeródromo).

CAPÍTULO 5

- 5.1.2 La disposición correspondiente estipula que cuando no se ha establecido una altitud mínima de vuelo, la aeronave:
- no volará por debajo de 300 m sobre el obstáculo más alto en un radio de 10 NM con centro en la posición estimada de la aeronave cuando la altura del obstáculo *no sea superior* a 1 850 m sobre el nivel medio del mar;
 - no volará por debajo de 600 m sobre el obstáculo más alto en un radio de 10 NM con centro en la posición estimada de la aeronave cuando la altura del obstáculo *sea superior* a 1 850 m sobre el nivel medio del mar.

Disposición adicional. La notificación relativa a 3.1.2 se aplica también a 5.1.2.

Disposición adicional. El ACC competente proporcionará servicio ATC en una TMA, fuera de las horas de servicio publicadas de la dependencia ATC que proporciona servicio ordinariamente en el espacio aéreo.

Apéndice 1

- 4.2 En el reglamento noruego no se incluyen las señales visuales en tierra que especifican 4.2.1, 4.2.2, 4.2.3, 4.2.5.2 y 4.2.8.
- 4.2.5.1 Una nota relativa al párrafo correspondiente limita el uso de la T de aterrizaje a los aeródromos en que se proporciona servicio ATC durante las 24 horas y a los aeródromos que no proporcionan este servicio cuando esté prohibido el uso de dicho aeródromo fuera de las horas de servicio.

Apéndice adicional

En un apéndice adicional del “Reglamento del aire”, se han incluido elementos de las Clases A, D, E y G de espacio aéreo de los servicios de tránsito aéreo, extraídos básicamente de las partes pertinentes del Anexo 11 (2.6 y Apéndice 4). Seguidamente se enumeran las diferencias y la información correspondiente a las diversas clases:

Clase A: El carácter del espacio aéreo de Clase A cambiará si las autorizaciones para operar como vuelo VFR por encima del FL 195 [véase el Anexo 2, 4.4 a)] afectan al espacio aéreo de Clase A. La información relativa a dicha autorización se promulga en la AIP Noruega o por NOTAM.

Clases D y E: El carácter del espacio aéreo de Clases D y E cambiará en el período que va de la terminación del crepúsculo civil vespertino y el comienzo del crepúsculo civil matutino, cuando los vuelos autorizados a operar de conformidad con las reglas de vuelo visual durante dicho período en el espacio aéreo de Clases D y E, se separan de los vuelos IFR.

Clase D: Los servicios proporcionados a los vuelos VFR en el espacio aéreo de Clase D se establecen como “Servicio de control de tránsito aéreo e información de tránsito respecto a vuelos IFR y VFR”. No obstante, no se proporciona “Aviso de prevención de tránsito” a los vuelos IFR o VFR.

Clase G: No es necesario que los vuelos IFR en el espacio aéreo de Clase G establezcan comunicaciones en ambos sentidos con el ATS, salvo que se establecerá comunicación con la dependencia AFIS pertinente al operar dentro de una zona de información de tránsito (TIZ) o de un área de información de tránsito (TIA) (espacio aéreo en el que se proporciona AFIS).

Se exige que los vuelos VFR que operan dentro de una TIZ o de un área de información de tránsito establezcan comunicación de radio en ambos sentidos con la dependencia AFIS apropiada.

Se ha establecido una disposición separada en cuanto al establecimiento de comunicaciones de radio para los vuelos que operan en TIZ y TIA (véase la AIP Noruega, parte RAC).

CAPÍTULO 1

Definiciones *Visibilidad* significa la habilidad, influida por las condiciones atmosféricas y expresadas en unidades de medida, de ver e identificar objetos prominentes no iluminados durante el día y objetos prominentes iluminados por la noche.

CAPÍTULO 2

2.1.2 La Administración de Aviación Civil (CAA) es la “autoridad competente” en lo que se refiere a gobernanza; sin embargo, la CAA no presta los servicios de tránsito aéreo. La Corporación de aerovías de Nueva Zelandia tiene el monopolio reglamentario para el suministro de servicios de control de área, servicios de control de aproximación y servicios de información sobre vuelos.

CAPÍTULO 3

3.2.3.3 No existe el requisito de que las aeronaves en vuelo lleven encendidas las luces anticolidión fuera del período entre la puesta y la salida del sol.

3.2.3.4 No existe el requisito de que las aeronaves que operen en el área de movimiento de un aeródromo lleven encendidas las luces anticolidión o luces que indiquen que los motores están en funcionamiento fuera del período entre la puesta y la salida del sol.

3.2.4 Fuera del espacio aéreo controlado se permiten vuelos simulados por instrumentos en una aeronave que no esté equipada con doble mando en completo funcionamiento o controles de potencia de cabeceo, balanceo, guiñada y motores que se puedan hacer funcionar desde cualquier estación de piloto si el piloto al mando puede eliminar rápidamente los medios de vuelos simulados por instrumentos.

3.3.1.2 Se permite la operación en conformidad con las reglas de vuelo visual en espacio aéreo controlado sin la presentación de planes de vuelo. Se debe presentar un plan de vuelo para cualquier vuelo VFR que esté previsto alejarse más de 50 NM de la costa. Se debe presentar un plan de vuelo antes de cualquier vuelo en el marco de las reglas de vuelo visual.

3.4 No está prescrito en el reglamento de aviación civil.

3.5.3 No está prescrito en el reglamento de aviación civil.

3.6.5.1 No se exige a una aeronave que opera en virtud de las reglas de vuelo visual en espacio aéreo de Clase E que mantenga comunicaciones aeroterrestres vocales constantes.

3.6.5.2.1 *Observación:* En la AIP de Nueva Zelandia se especifican procedimientos de falla de comunicaciones VFR.

3.7 *Observación:* En la AIP de Nueva Zelandia se prescriben procedimientos para el caso de interferencia ilícita.

3.8 *Observación:* En la AIP de Nueva Zelandia se especifican procedimientos en caso de interceptación.

CAPÍTULO 4

4.1 En las Clases C, D y E de espacio aéreo la distancia mínima permitida es de 2 km horizontalmente de la nube y, de 500 ft verticalmente en el interior de una zona controlada. La distancia vertical mínima requerida de separación de las nubes fuera de una zona de control en las Clases C, D y E de espacio aéreo, es de 1 000 ft.

El piloto de un planeador por encima de una altitud de 3 000 ft y de una altura de 1 000 ft, pero por debajo de una altitud de 11 000 ft, no volará más cerca de 500 ft por debajo de las nubes en los espacios aéreos de Clases E y G.

4.4 a) Los vuelos VFR podrán realizarse por encima del FL 460, que es el límite superior del espacio aéreo controlado en las FIR Auckland Oceanic y New Zealand.

4.5 Los vuelos VFR se autorizan en el espacio aéreo RVSM (FL 290 a FL 410) en la FIR New Zealand.

APÉNDICE 4

2.1 Con la condición de que haya más de cuatro octas de nubes u oscurecimiento, y que la visibilidad horizontal sea mayor a 8 km y no sea inminente la entrada autorizada en el espacio aéreo del territorio de otro Estado, un globo libre pesado puede volar a cualquier altitud inferior a 60 000 ft de altitud de presión sin autorización.

2.3 No es necesaria autorización previa; sin embargo, en CAR 101.109 se exige que se termine el vuelo de un globo libre cuando y en el lugar en que es inminente la entrada no autorizada en el espacio aéreo del territorio de otro Estado.

5.1.1 Es necesaria una notificación previa de 24 horas.

CAPÍTULO 3

- 3.3.1 Planes de vuelo: En Omán, a los explotadores de vuelos que no necesitan presentar un plan de vuelo se les exige que “reserven” notificando a la ATSU (dependencia de servicios de tránsito aéreo) pertinente:
- a) el distintivo de llamada de la aeronave (y la matriculación si es diferente);
 - b) la ETD; y
 - c) el destino.

CAPÍTULO 4

- 4.4 Ningún vuelo VFR por encima del FL 150.
- 4.6 a) Vuelos VFR: Los vuelos VFR no necesitan presentar un plan de vuelo para cumplir el requisito del párrafo 3.6.1.1, a menos que ese requisito exista ya en alguna otra parte, pero sí deben cumplir las instrucciones ATC en todos los demás aspectos.
-

CAPÍTULO 3

- 3.2.2.7.1 La legislación de Papua Nueva Guinea no recoge el derecho de paso ni los procedimientos anticolidión respecto a las aeronaves en tierra.
- 3.2.2.7.3 Ni los procedimientos ni la legislación en Papua Nueva Guinea tratan específicamente de esto.
- 3.2.3.3 La legislación de Papua Nueva Guinea no establece ese requisito.
- 3.2.3.5 Ni la legislación ni los procedimientos de Papua Nueva Guinea cubren esta situación, pero la norma CAR 185(3) estipula que las luces no deben deslumbrar.
- 3.5.3 Los procedimientos de Papua Nueva Guinea no tratan de este requisito.
- 3.6.1.3 No se menciona específicamente en los procedimientos de Papua Nueva Guinea.
- 3.6.2.2.1 Los procedimientos de Papua Nueva Guinea no tratan de esto.
- 3.6.3.1.1 Los procedimientos de Papua Nueva Guinea no se remiten específicamente a esto.
- 3.8.1 Los procedimientos de Papua Nueva Guinea no tratan de esto.
- 3.8.2 Los procedimientos de Papua Nueva Guinea no tratan de esto.
- 3.9 Los criterios de Papua Nueva Guinea sobre la altitud, las clases de espacio aéreo y la distancia del techo de nubes/visibilidad difieren notablemente de los que figuran en el Anexo 2, Tabla 3-1.

CAPÍTULO 4

- 4.1 Véanse los comentarios respecto al párrafo 3.9.
- 4.3 Papua Nueva Guinea no permite los vuelos VFR en la FIR Port Moresby.
- 4.5 Papua Nueva Guinea no trata de esto.
-

CAPÍTULO 1

Definiciones *Espacio aéreo con servicio de asesoramiento.* No se aplica.

Ruta con servicio de asesoramiento. No se aplica

Servicio de asesoramiento de tránsito aéreo. No se aplica.

CAPÍTULO 3

3.1.10 *Regla complementaria.* Los vuelos VFR deben evitar los aeródromos en los que no tengan previsto aterrizar, guardando distancia:

- a) para no violar el espacio de tránsito de los aeródromos activos militares;
- b) para no violar las CTR (TMA) de aeródromos activos con control;
- c) no menor de 5 km del ARP de los aeródromos civiles sin control,

salvo que la dependencia de servicio de tránsito aéreo competente o las dependencias de control de vuelo en aeródromos autoricen una distancia menor.

3.2.2 *Regla complementaria.* Toda aeronave que no realice los procedimientos ordinarios (durante la aproximación, alcance, vuelo detrás de otra aeronave) debe ceder el paso manteniendo una distancia mínima de:

- a) no menos de 500 m cuando las dos aeronaves tengan una velocidad de hasta 463 km/h;
- b) no menos de 2 000 m cuando la velocidad de una o de las dos aeronaves excede los 463 km/h;
- c) no menos de 5 000 m en el caso de las aeronaves de transporte.

3.2.2.3 *Regla complementaria.* Cuando el piloto al mando que esté obligado a ceder el paso a la otra aeronave no pueda mantener la distancia horizontal de seguridad, la aeronave que tenga la otra aeronave a su izquierda deberá entonces reducir el nivel de crucero y el piloto al mando que tenga la otra aeronave a su derecha deberá aumentar el nivel de crucero de manera que se establezca una diferencia de seguridad entre sus niveles de crucero cuando se pasen mutuamente. Cuando el cambio de nivel de crucero no sea posible (nubes, el vuelo se esté efectuando a la altitud mínima de seguridad u otras razones), el piloto al mando debe realizar maniobras seguras de evasión.

3.2.5 *Regla complementaria.*

- e) Aterrizarán o despegarán teniendo presente la longitud disponible de pista.

3.3.1.2 *Regla complementaria.*

Nota.— Antes de realizar un vuelo en el interior del espacio aéreo polaco o fuera de sus límites, toda aeronave civil presentará la información debida a la dependencia de servicio de tránsito aéreo.

3.5 *Regla complementaria.*

Nota.— El tránsito aéreo nacional no controlado empleará la Hora media local (HML).

CAPÍTULO 4

4.2 *Reglas complementarias.*

1. Todas las aeronaves, a excepción de los helicópteros, previstas para hacer vuelos VFR no podrán despegar ni aterrizar en campos de aviación o aeródromos que no estén controlados si:
 - a) el techo de nubes de las más bajas que cubran más de la mitad del firmamento se hallan a menos de 150 m; y
 - b) la visibilidad en tierra es menor de 1,5 km.
2. Para los helicópteros las restricciones recién citadas en el número 1 son las siguientes:
 - a) el techo de las nubes más bajas que cubran más de la mitad del firmamento no se halle a menos de 50 m sobre el suelo; y
 - b) la visibilidad en tierra no es inferior a 1 km.
3. Las condiciones citadas en los apartados 1 y 2 no se aplican a los aterrizajes si el continuar el vuelo supusiera un peligro.

4.7

1. Los vuelos VFR en las rutas ATS deben efectuarse en los niveles de vuelo que correspondan a la verdadera derrota, tal como se especifica en la tabla de niveles de crucero para vuelos IFR del Apéndice 3, punto b) del Anexo 2. La correlación entre los niveles de crucero y las derrotas verdaderas no deberá aplicarse si esa clase de excepciones se especifica en las AIP de Polonia o bien si constan en las autorizaciones expedidas por las dependencias de servicios de tránsito aéreo.

Observación: Las derrotas especificadas en el Apéndice 3 b) del Anexo 2 se consideran dentro del espacio aéreo polaco como verdaderas derrotas.

2. Regla complementaria. Los vuelos VFR en las rutas ATS y fuera del espacio aéreo controlado por encima de los 900 m AGL se efectuarán en niveles de crucero correlacionados con la verdadera derrota, tal como se especifica en la tabla de niveles de crucero IFR que figura en el Apéndice 3, punto b) del Anexo 2, salvo que la dependencia de servicios de tránsito aéreo competente que dirija el espacio aéreo decida otra cosa.
3. Vuelos VFR nocturnos. Las operaciones de vuelo nocturnas en espacio aéreo no controlado se podrán realizar como vuelos VFR adoptando las reglas que figuran en las AIP de Polonia.
4. Vuelos realizados en planeadores de deporte con motor y sin motor. Regla complementaria. Los tripulantes de vuelos deportivos en planeadores sin motor o con motor están obligados a respetar las reglas que figuran en las AIP de Polonia, como se indica a continuación :
 - a) La planificación y ejecución de vuelos dentro del espacio aéreo de los distritos fronterizos (6 km en el interior del país a partir de la línea fronteriza) podrán efectuarse únicamente después de haber obtenido el permiso de la dependencia de servicios de tránsito aéreo competente. A dicha dependencia se le entregará con por lo menos un día de antelación al vuelo planeado los detalles siguientes:
 - 1) el lugar del vuelo (señalando el sitio de despegue, de aterrizaje, la ruta y las alturas);
 - 2) la fecha y duración de los vuelos y las marcas de fábrica de los planeadores;
 - 3) el número de participantes, el nombre de la persona que dirija los vuelos y sus documentos de identidad;
 - 4) el nombre del organizador de los vuelos y su dirección.
 - b) Los vuelos de planeadores deportivos previstos:

- 1) en las áreas de aeródromo y de pistas de aterrizaje (dentro de las zonas de despegues y aterrizajes); y
- 2) en el interior del espacio aéreo polaco exceptuando los distritos fronterizos, con alturas superiores a los 100 m AGL;

deberán notificar sus planes a la dependencia ATS competente con no menos de dos horas de antelación al comienzo de los vuelos a fin de obtener el permiso correspondiente.

5. No hay obligación de informar a la dependencia ATS competente sobre vuelos en planeador deportivo que se efectúen entre 0 a 100 m AGL en el interior del espacio aéreo fronterizo y en las áreas de aeródromos/campos de aterrizaje (zonas de despegue y aterrizaje).

Nota.— A petición de los usuarios de planeadores deportivos, la dependencia ATS competente les informará sobre el tránsito aéreo en el espacio en que vayan a efectuar sus vuelos.

6. Vuelos de modelos de aeronaves, cohetes, etc. Regla complementaria. Los vuelos de modelos de aeronaves, cohetes, etc., en el interior del distrito fronterizo se podrán realizar únicamente después de obtener el permiso de la dependencia ATS competente, a la que se le entregará con por lo menos un día de antelación a los vuelos previstos información sobre dichos vuelos con los detalles siguientes:

- a) tipo de dispositivo volador;
- b) lugar de vuelo (indicando el lugar de los despegues, aterrizajes y alturas de vuelo);
- c) fecha y duración de los vuelos;
- d) el nombre del organizador y su dirección.

7. Vuelos de modelos de aeronaves, cohetes, etc., previstos:

- a) dentro de las áreas de aeródromo y campos de aterrizaje (en las zonas de despegue y aterrizaje); y
- b) en el resto del espacio aéreo dentro del distrito fronterizo, a alturas de más de 50 m AGL,

deberán notificar sus planes a la dependencia ATS competente con no menos de dos horas de antelación al comienzo de los vuelos a fin de obtener el permiso correspondiente.

8. No hay obligación de informar a la dependencia ATS competente sobre vuelos en planeador deportivo que se efectúen entre 0 a 50 m AGL en el interior del espacio aéreo fronterizo y en las áreas de aeródromo/campos de aterrizaje (zonas de despegue y aterrizaje).

Nota.— Cuando se le solicite, la dependencia ATS competente informará acerca del tránsito aéreo en el espacio empleado para los vuelos de modelos de aeronaves, cohetes, etc.

CAPÍTULO 5

5.1 Reglas complementarias.

Los vuelos IFR que se efectúen en las rutas ATS circularán en los niveles de crucero seleccionados en la tabla de niveles de crucero para vuelos IFR del Apéndice 3, punto b) del Anexo 2, salvo que la aeronave ascienda o descienda conforme a la autorización dada por la dependencia ATS. La correlación entre los niveles de crucero y las derrotas verdaderas no debe aplicarse si dicha excepción se recoge en las AIP de Polonia o si las autorizaciones dadas por las dependencias de servicios de tránsito aéreo lo especifican.

Los vuelos horizontales IFR que se efectúen fuera del espacio aéreo controlado y de las zonas de tránsito de aeródromo, deben circular por los niveles de crucero seleccionados en la tabla de niveles de cruceros para vuelos IFR del Apéndice 3, punto b) del Anexo 2, salvo que la dependencia competente de servicio de tránsito aéreo que dirija el espacio aéreo decida otra cosa.

APÉNDICE 1

4.1 Señal pirotécnica complementaria. Regla diferente.

Señal	Significado	
	Aeronave en vuelo	Aeronave en tierra
Un solo cohete verde	Despejado para aterrizar	Despejado para el rodaje y el despegue
Dos o más cohetes verdes	Orden de aterrizar a todas las aeronaves	Despejar la pista

5.1

Nota 1

Regla complementaria.

- c) En casos excepcionales, el señalero puede tomar otras posiciones relativas a la aeronave que las que se indican en los apartados a) y b) de esta regla, si considera que ello redundará en mayor seguridad para el rodaje. Si el rodaje se realiza cerca de un obstáculo, conviene que el señalero tome una posición en la que pueda ver el ala del avión según pasa éste el obstáculo, pero asegurándose que permanece en todo momento visible a los ojos del piloto al mando y del segundo piloto.

Nota 2

1. El señalero es responsable de que las señales que haga sean correctas, mientras que el piloto al mando tiene la responsabilidad de efectuar las maniobras correctas para la aeronave.
2. Si para la seguridad del rodaje es necesario que sigan a la aeronave más de un señalador, las señales serán hechas por dos o más señaleros.
3. Cuando más de un señalero participe en seguir las maniobras de la aeronave, el que esté situado en el campo de vista del piloto al mando a la izquierda de los extremos del eje de la aeronave, será el señalero que dirija todo el tránsito en tierra.
4. Cuando las maniobras de la aeronave incluyan el paso entre obstáculos, conviene que dos señaleros sigan a la aeronave de manera que cada uno de ellos pueda observar un ala y el paso del obstáculo.
5. Cuando ocurra que la guía del señalero a la aeronave que haya de pasar entre obstáculos no sea lo suficientemente segura, es preferible entonces que la aeronave sea remolcada o que se quite del paso el obstáculo.

CAPÍTULO 1

Definiciones

Vuelo acrobático. El Reino Unido emplea el término “maniobras acrobáticas”.

Servicio de control de aeródromo. En el caso de las aeronaves ya en vuelo, el servicio se limita a las aeronaves que vuelan con referencia visual a tierra en el área de tránsito del aeródromo o en su vecindad.

Servicio de control de aproximación. En el caso de las aeronaves ya en vuelo, el servicio se limita a las aeronaves que vuelan con referencia visual a tierra en la zona de tránsito del aeródromo o en su vecindad.

Techo de nubes. En relación con los aeródromos significa la distancia vertical entre la elevación del aeródromo y la parte más baja de cualquier nube visible desde el aeródromo lo suficientemente grande como para oscurecer más de la mitad del firmamento visible.

Aeródromo controlado. El Reino Unido no emplea esta expresión, pero enumera en la AIP los aeródromos en los cuales se suministra servicio de control de tránsito aéreo.

Tripulación de vuelo. Los miembros de la tripulación de una aeronave que actúan respectivamente de piloto, navegador, mecánico de a bordo y radiotelefonista.

Área de maniobras. Parte del aeródromo que ha de utilizarse para el despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves, excluyendo las plataformas y cualquier otra parte del aeródromo destinada al mantenimiento de aeronaves.

Piloto al mando. En relación con las aeronaves, significa la persona que por el momento está a cargo de pilotar la aeronave y que no está bajo las órdenes de ningún otro piloto en la aeronave.

Pista. Área, pavimentada o no, que sirve para el despegue y aterrizaje de aeronaves.

Vuelo VFR especial. Un vuelo en cualquier momento dentro de una zona de control que sea un espacio aéreo de Clase A o en cualquier otra zona de control en IMC o de noche, que la dependencia apropiada de control de tránsito aéreo haya autorizado a realizar de conformidad con instrucciones especiales asignadas por dicha dependencia y no de conformidad con las reglas de vuelo por instrumentos, y durante el cual la aeronave cumpla con las instrucciones recibidas de esa dependencia y se mantenga libre de nubes a la vista de la superficie.

CAPÍTULO 3

- 3.3.1.2 b) No se requieren planes de vuelo para las aeronaves que operen dentro del espacio aéreo con servicio de asesoramiento, salvo que se propongan participar en el servicio de asesoramiento.
- c) Se permite presentar un plan para cada vuelo. Para los vuelos de más de 10 millas desde la costa o sobre áreas escasamente pobladas o montañosas, en especial si la aeronave no está equipada con radio, es aconsejable presentar un plan de vuelo para facilitar los servicios de alerta y de búsqueda y salvamento.
- 3.3.5.3 El Reino Unido requiere que un piloto que vuele hacia un destino sin ATS o sin instalaciones
3.3.5.4 AFS, notifique su ETA antes de la salida a una persona responsable en el punto de destino. La persona responsable informará a la dependencia ATS madre si la aeronave no llega dentro de los 30 minutos de la ETA. En el caso de que el piloto no pueda encontrar una persona responsable en su destino, podrá solicitar a su dependencia ATS madre que actúe en representación suya. En tal caso, se requiere que el piloto informe a la dependencia ATS madre dentro de los 30 minutos de su llegada a destino.
- 3.6.5.2.2 En la AIP ENR 1.1.3 del Reino Unido, sección de procedimientos generales de vuelo, se consignan procedimientos complementarios apropiados a circunstancias específicas.

Individualmente, los principales aeródromos pueden tener otros procedimientos detallados que difieran de los procedimientos básicos, lo cual se consigna en las secciones (AD2) de la AIP de aeródromos del Reino Unido.

- 3.9 Espacio aéreo Clase A. El Reino Unido no ha notificado todavía las mínimas VMC para el espacio aéreo Clase A que se introdujeron en el Anexo 2 el 4 de noviembre de 1999. No obstante, para ciertas actividades en el espacio aéreo de Clase A existen mínimas VMC comparables (UK AIP ENR 1-4-1).

Espacio aéreo Clase B. El Reino Unido no ha implantado aún los requisitos respecto a la distancia de las nubes que se introdujeron en el Anexo 2 el 4 de noviembre de 1999.

Clases C, D y E del espacio aéreo. Además de las mínimas que se especifican en la Tabla 3-1, exceptuando los helicópteros se permiten los vuelos VFR a 3 000 ft AMSL, o menos, a velocidades de 140 kt o menos, si la aeronave se mantiene apartada de las nubes y a la vista de la superficie con una visibilidad en vuelo de por lo menos 5 km. Los helicópteros pueden volar en condiciones VFR en las Clases C, D o E del espacio aéreo a 3 000 ft AMSL, o menos, siempre y cuando se mantengan apartados de las nubes y a la vista del suelo.

Clases F y G del espacio aéreo. Las mínimas VMC en el FL 100, o por debajo, se aplican hasta la superficie del suelo (en lugar de hasta los 3 000 ft AMSL), contando como alternativa las mínimas a 3 000 ft por debajo. La estipulación “o por encima de 300 m sobre el terreno, de ambos valores el mayor” no tiene aplicación en el Reino Unido.

En lo que concierne a las aeronaves que despegan de un aeropuerto o se aproximan para aterrizar en éste con espacio aéreo de Clase B, C o D, la visibilidad que la dependencia competente de tránsito aéreo haya notificado al comandante de la aeronave, se considerará como la visibilidad de vuelo por el momento.

CAPÍTULO 4

- 4.1 Véanse los detalles citados en 3.9.
- 4.2 El Reino Unido no permite los vuelos VFR en determinadas zonas de control clasificadas en la AIP del Reino Unido como espacio aéreo de Clase A.
- 4.3 Los vuelos VFR no se permiten por la noche. (La noche está definida en la legislación del Reino Unido.)
- 4.4 a) Se permiten los vuelos VFR por encima del FL 200, excepto en determinadas áreas, clasificadas en la AIP del Reino Unido como espacio aéreo de Clase A.
- 4.5 Los vuelos VFR del Tránsito aéreo general (según queda definido en la AIP GEN 1-7-30, Tabla 1.7.2 del Reino Unido) no se permiten en el FL 290 o por encima del mismo. Los vuelos VFR del Tránsito aéreo operacional (según queda definido en la AIP GEN 1-7-30, Tabla 1.7.2 del Reino Unido) están permitidos y se les proporcionará una separación vertical de 2 000 ft.
- 4.6 a) La altura mínima de vuelo sobre aglomeraciones de edificios es de 1 500 ft.
- b) No existe el requisito de una altura mínima sobre la superficie, pero las aeronaves deben mantener una distancia mínima de 500 ft sobre personas, embarcaciones, vehículos y estructuras.

Las mínimas de altura se aplican a todos los vuelos, sean VFR o IFR, y en todas las condiciones meteorológicas.

- 4.7 No es obligatorio en el Reino Unido que los vuelos VFR adopten un sistema determinado de nivel de crucero. Ahora bien, cuando se hallan por encima de la altitud de transición, se les recomienda que se ajusten al sistema de niveles de crucero prescrito en el Reino Unido para los vuelos IFR.

En las partes del espacio aéreo controlado en que se permiten los vuelos VFR, no se exige que dichos vuelos adopten un sistema determinado de nivel de crucero.

CAPÍTULO 5

5.1.2 a) El Reino Unido no tiene requisitos establecidos por ley que se refieran específicamente a una altitud IFR mínima cuando se vuele sobre terreno elevado o en áreas montañosas.

b) Los reglamentos del Reino Unido requieren que las aeronaves que vuelen IFR mantengan una altura no inferior a 1 000 ft (300 m) por encima del obstáculo fijo más elevado dentro de una distancia de 5 NM (9,25 km) de la aeronave, salvo que ésta se halle volando en una ruta así marcada o por debajo de 3 000 ft AMSL y se mantenga distanciada de las nubes y a la vista de la superficie.

Además de los requisitos de altura mínima respecto a los obstáculos, la altura mínima sobre áreas de aglomeración de edificios es de 1 500 ft.

5.3.1 Los vuelos IFR en nivel de crucero horizontal por encima de los 3 000 ft AMSL fuera de espacio aéreo controlado o por encima de la altitud de transición apropiada en el Reino Unido, usarán la Tabla I si vuelan por debajo de los 24 500 ft o la Tabla II si vuelan por encima de los 24 500 ft. El altímetro se calibrará a una presión de 1013, 2 hectopascales. Los mencionados niveles no se aplican si se vuela conforme a las instrucciones ATC o conforme a los procedimientos de espera notificados en relación con un aeródromo.

Tabla I — Vuelos a niveles inferiores a 24 500 ft

<i>Derrota magnética°</i>	<i>Nivel de crucero</i>
Menos de 090°	Miles de pies impares
090° pero menos de 180°	Miles de pies impares más 500 ft
180° pero menos de 270°	Miles de pies pares
270° pero menos de 360°	Miles de pies pares más 500 ft

Tabla II — Vuelos a niveles superiores a 24 500 ft

<i>Derrota magnética°</i>	<i>Nivel de crucero</i>
Menos de 180°	25 000 ft
	27 000 ft
	29 000 ft
	33 000 ft
	y superiores, con intervalos de 4 000 ft
180° pero menos de 360°	26 000 ft
	28 000 ft
	31 000 ft
	35 000 ft
	y superiores, con intervalos de 4 000 ft

Apéndice 1

3 Estas señales visuales de advertencia no se emplean en el Reino Unido.

4.2 En los aeródromos se pueden ostentar las señales en tierra para guiar al tránsito aéreo. Ordinariamente las señales en cuestión se ostentarán en el área de señales o en el mástil de señales, y lo más cerca posible de la torre de control. Las señales que pueden ostentarse y la interpretación de las mismas se consigna en las Reglas 42 a 46 del Reglamento del aire de 1996. Las señales se ajustan a las disposiciones del Anexo 2 de la OACI, Apéndice A, a excepción de las que se detallan a continuación que, o bien se diferencian de las del Anexo 2 o las suplementan.

- 4.2.5.1 Direcciones de aterrizaje o despegue. La ostentación de un disco blanco a lo largo del brazo de la T y en línea con su travesaño, significa que las direcciones de aterrizaje y despegue no coinciden necesariamente. Esto mismo se puede indicar también mediante una bola negra suspendida de un mástil.
- 4.2.5.2 Los números negros en grupos de dos cifras, y cuando hay pistas paralelas las letras L (izquierda), LC (centro izquierda), C (centro), RC (centro de derecha) y R (derecha), colocados sobre un fondo amarillo, indican la dirección del despegue o la pista que se utiliza.
- 4.2.6 Circuito a la derecha. Una flecha rayada en rojo y amarillo. Esto se puede indicar también mediante una bandera rectangular verde izada en un mástil.
- 4.2.8 Planeadores volando. Además de la doble cruz blanca, dos bolas rojas colocadas en un mástil una por encima de la otra, significa que se están realizando vuelos de planeadores en el aeródromo. Una cruz amarilla señala el área en el que se tira la sogá de remolcar.

Las señales complementarias siguientes se emplean en el Reino Unido.

Control de aeródromo en servicio. Un estandarte o tablero de escaques de 12 cuadrados iguales, de color rojo y amarillo alternativamente, significa que las aeronaves pueden moverse en el área de maniobras y en la plataforma únicamente si tienen el permiso de la dependencia de control del tránsito aéreo del aeródromo.

Zona de aterrizaje para aeronaves ligeras. La letra L pintada en blanco señala la parte del área de maniobras que se empleará solamente para el despegue y aterrizaje de aeronaves ligeras. La letra L pintada en rojo en la forma de pesa ordinaria significa que las aeronaves ligeras están autorizadas a despegar y aterrizar tanto en una pista como en el área designada anteriormente.

Vuelos de helicóptero. Cuando se exige que los helicópteros despeguen y aterricen solamente en un área designada, en el área de señales se ostentará la letra H pintada en blanco, y otra H blanca indicará el área que han de emplear los helicópteros.

Balizas delimitadoras

- a) tramos no utilizables de pistas pavimentadas, calles de rodaje o plataformas: balizas con tiras alternas de color naranja y blanco;
- b) tramos no utilizables de áreas de maniobras no pavimentadas: balizas en naranja y blanco alternando con banderillas de color naranja y blanco. (La presencia de una cruz blanca o más indican que la zona no es utilizable);
- c) límite de aeródromo, cuando no sea evidente de otra forma: balizas de color naranja y blanco;
- d) límite de una pista no pavimentada o de una zona de parada cuando no sea evidente de otro modo: balizas rectangulares planas y blancas.

Otras señales en tierra. Las señales en tierra siguientes no previstas en la legislación de navegación aérea pueden ostentarse en los aeródromos militares y de otro tipo que no están generalmente disponibles para las aeronaves de aviación civil.

Áreas no utilizables. Un sólido amarillo y negro de sección triangular marcarán las zonas inservibles debido a las malas condiciones del suelo o a la presencia de vehículos estacionarios, gente trabajando u otros obstáculos.

Aterrizaje peligroso. Una cruz blanca situada en el extremo de una pista indicará que ésta no es utilizable. El aeródromo podrá emplearse para fines de almacenamiento.

Casos de emergencia únicamente. Una cruz blanca acompañada de una sola barra blanca pintada en la pista de un aeródromo no utilizado indican que la pista es adecuada para usos de emergencia. Las pistas marcadas de esta forma no están protegidas y pueden hallarse temporalmente obstaculizadas.

Aterrizajes de emergencia únicamente. Dos barras verticales amarillas dentro de un cuadrado rojo en el área de señales indica que las zonas de aterrizaje son útiles aunque no cuentan con las instalaciones y servicios normales de seguridad. Las aeronaves no deben aterrizar ahí nada más que en caso de emergencia.

Circuito variable. Si la dirección del circuito es variable, en el mástil de señales estará izada una bandera roja cuando el circuito deba hacerse a la izquierda, y una bandera verde cuando el circuito sea a la derecha.

Aeronaves ligeras. Una L en rojo indicará que las aeronaves ligeras pueden aterrizar en áreas especiales de césped delimitadas por ángulos blancos; a las aeronaves ligeras se les permite hacer el rodaje sobre el césped.

Apéndice 3

Véase la diferencia con respecto a 5.3.1.

Apéndice 4

El Reino Unido exige que los explotadores de globos libres no tripulados obtengan previamente la autorización correspondiente así como las restricciones detalladas respecto al lanzamiento de grandes números de pequeños globos; pero las restricciones no son tan amplias como las del Apéndice 4.

Adjunto A

2.3 f)

No todas las aeronaves de interceptación y las dependencias de control de interceptación del Reino Unido tienen la capacidad de comunicar en 121,5 MHz. Cuando una dependencia de control de interceptación no tenga esa capacidad, se utilizarían comunicaciones directas entre la misma y otra dependencia de control de tránsito aéreo que sí tenga capacidad en 121,5 MHz. Esto garantizaría que no correrá peligro el establecimiento de comunicaciones en esa frecuencia.

Generalidades Continuarán aplicándose las diferencias promulgadas en la AIP Suecia, GEN 1-7.

CAPÍTULO 3

3.1.8 No se aplica.

3.2.1 *Disposición adicional.* No volarán aeronaves en formación, excepto por arreglo previo.

3.6.5.2.2 a) No se aplica.

CAPÍTULO 4

4.5 No se aplica. Los vuelos por encima del FL 290 pueden autorizarse en el interior de áreas temporalmente reservadas.

CAPÍTULO 3

Tabla 3-1 Visibilidad VMC: visibilidad reducida y distancia a las nubes en el espacio aéreo Clase G GND hasta 2 000 ft (600 m) AGL. No se permiten los vuelos IFR en el espacio aéreo de Clase G.

CAPÍTULO 1

Definiciones

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

- a) prevenir colisiones
 - 1) entre aeronaves; y
 - 2) entre aeronaves y obstáculos en cualquier área de maniobras; y
- b) acelerar y mantener de manera segura y eficiente el movimiento de tránsito aéreo.

Servicio de tránsito aéreo. Incluye:

- a) cualquier servicio de control de aeródromo;
- b) cualquier servicio de control de área;
- c) cualquier servicio de control de aproximación;
- d) cualquier servicio de información de vuelos;
- e) cualquier servicio de información de vuelos de aeródromo;
- f) cualquier servicio de alerta;
- g) cualquier otro servicio de tránsito aéreo que el Director considere es necesario o deseable para la operación segura y eficiente del sistema de aviación civil.

Área de maniobras. Parte del aeródromo que ha de utilizarse para el despegue y aterrizaje de aeronaves y para el movimiento en la superficie de aeronaves en relación con el despegue y aterrizaje pero en el que no se incluyen las zonas establecidas para carga, descarga o mantenimiento de la aeronave.

Asesoramiento anticolidión. Vanuatu no incluye las palabras “con indicación de maniobras específicas”.

Espacio aéreo controlado. Espacio aéreo de dimensiones definidas dentro del cual se facilita servicio de control de tránsito aéreo a vuelos IFR y a vuelos VFR de conformidad con la clasificación del espacio aéreo.

Piloto al mando. En relación con cualquier aeronave significa el piloto responsable para la operación y seguridad de la aeronave.

Visibilidad. La capacidad, determinada por las condiciones atmosféricas y expresada en unidades de medición, para ver e identificar objetos notables no iluminados durante el día y objetos notables iluminados durante la noche.

CAPÍTULO 2

2.5

Además, no se permite a un piloto transportar cualquier pasajero que obviamente se encuentre bajo la influencia de licores o drogas intoxicantes, excepto en el caso de pacientes médicos bajo cuidado médico adecuado, o en el caso de una emergencia.

CAPÍTULO 3

3.1.8

Las aeronaves no volarán en formación; sin embargo, se puede aceptar una reducción de separación entre aeronaves necesaria con fines militares u otras circunstancias extraordinarias, a pedido específico (de forma registrada) dirigida al Director de la administración de aviación civil que tenga jurisdicción sobre la aeronave correspondiente.

3.3.1.2 Se presentará un plan de vuelo antes de realizar cualquier vuelo o parte del mismo en el sector Port Villa de la FIR de Nadi.

En la Casilla 15 se deben declarar las altitudes esperadas en vuelos VFR.

3.6.2.4 c) En el espacio aéreo controlado los vuelos VFR especiales están sujetos a aprobación por parte del ATS y se deben realizar:

- con una visibilidad de vuelo no inferior a 1 500 m; y
- libre de nubes y a la vista de la tierra o el agua.

CAPÍTULO 4

4.6 a) Las aeronaves no volarán sobre aglomeraciones de edificios en ciudades, pueblos o lugares habitados, o sobre una reunión de personas al aire libre a una altura menor de 1 500 ft sobre el obstáculo más alto situado dentro de un radio de 600 m desde la aeronave.

4.9 En un vuelo VFR fuera del espacio aéreo controlado el piloto al mando tiene la obligación estricta de informar al servicio de información de vuelos de todos los cambios en la altitud de crucero u otros cambios en el vuelo. En caso de emergencia, el piloto al mando informará al servicio de información de vuelos lo antes posible después de haber efectuado los cambios.

Fuera del espacio aéreo controlado, el piloto al mando de un vuelo VFR informará al ATS si ha hecho un rodaje, salido de un aeródromo, llegado en el circuito y completado el aterrizaje en cualquier aeródromo no controlado.

CAPÍTULO 5

5.3.1 En un vuelo IFR fuera del espacio aéreo controlado, el piloto al mando tiene la obligación estricta de informar al ATS de cualquier cambio en el nivel de crucero o cualquier otro cambio en el plan de vuelo. En caso de emergencia, el piloto al mando notificará al ATS lo antes posible después de haber realizado los cambios.

5.3.2 Fuera del espacio aéreo controlado, cualquier vuelo IFR informará del rodaje, salida de un aeródromo, llegada en el circuito y aterrizaje completo en cualquier aeródromo no controlado. Cualquier salida de vuelo de un aeródromo mantendrá VMC y se mantendrá fuera del espacio aéreo controlado hasta que se haya establecido contacto por radio (directamente o por retransmisión) con el ATS y se haya entregado la información del tránsito adecuada o una autorización para entrar en espacio aéreo controlado.

APÉNDICE 1

4.1 En Vanuatu no se usan luces pirotécnicas.

4.2 En Vanuatu no se utilizan señales visuales en tierra.