



REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

COMISION CENTRAL DE PLANIFICACIÓN INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL

**PUBLICADO EN LA GACETA OFICIAL
EXTRAORDINARIA DE LA REPUBLICA
BOLIVARIANA DE VENEZUELA N° 5.897 DE
FECHA 11 DE NOVIEMBRE DE 2008.**
**PROVIDENCIA ADMINISTRATIVA
N° PRE-CJU-134-08
03 DE OCTUBRE DE 2008**
198°, 147° Y 10°

En cumplimiento de lo establecido en los artículos 5 y 9 de la Ley de Aeronáutica Civil, publicada en Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 38.215, de fecha 23 Junio de 2005; reimpressa por error material del ente emisor en Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 38.226, de fecha 12 de Julio de 2005, en ejercicio de las atribuciones que confiere los numerales 3 y 5 del artículo 7 de la Ley del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, publicada en Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 38.333, de fecha 12 de Diciembre de 2005, este Despacho,

Dicta

La siguiente,

REGULACIÓN AERONÁUTICA VENEZOLANA 275 (RAV 275) SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO

CAPÍTULO A

DEFINICIONES

SECCIÓN 275.1 APLICABILIDAD.

La presente Regulación, rige los Servicios de Tránsito Aéreo, establecidos en la Ley de Aeronáutica Civil, en aras del cumplimiento del ordenamiento jurídico vigente, así como las disposiciones y recomendaciones adoptadas por la República Bolivariana de Venezuela, como Estado contratante de la Organización de Aviación Civil Internacional.



REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

COMISION CENTRAL DE PLANIFICACIÓN INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL

SECCIÓN 275.2 DEFINICIONES.

Para el propósito de la presente Regulación, se define:

ACCIDENTE: Todo suceso, relacionado con la utilización de una aeronave, que ocurre dentro del periodo comprendido entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave, con intención de realizar un vuelo, y el momento en que todas las personas han desembarcado, durante el cual:

(a) Cualquier persona sufre lesiones mortales o graves a consecuencia de:

(1) Hallarse en la aeronave, o

(2) Por contacto directo con cualquier parte de la aeronave, incluso las partes que se hayan desprendido de la aeronave, o

(3) Por exposición directa al chorro de un reactor, excepto cuando las lesiones obedezcan a causas naturales, se las haya causado una persona así misma o hayan sido causadas por otras personas o se trate de lesiones sufridas por pasajeros clandestinos escondidos fuera de las áreas destinadas normalmente a los pasajeros y la tripulación; o

(b) La aeronave sufre daños o roturas estructurales que:

(1) Afectan adversamente su resistencia estructural, su performance o sus características de vuelo, y

(2) Normalmente exigen una reparación importante o el recambio del componente afectado, excepto por falla o daños del motor, cuando el daño se limita al motor, su capó o sus accesorios; o por daños limitados en las hélices, extremos de ala, antenas, neumáticos, frenos o carenas, pequeñas abolladuras o perforaciones en el revestimiento de la aeronave,

(c) La aeronave desaparece o es totalmente inaccesible.

ACTUACIÓN HUMANA: Capacidades y limitaciones humanas que repercuten en la seguridad y eficiencia de las operaciones aeronáuticas.

ACUERDOS REGIONALES DE NAVEGACIÓN AÉREA: Son los acuerdos aprobados por el Consejo de la Organización Civil Internacional (OACI), normalmente a propuesta de las reuniones regionales de navegación aérea.



REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

COMISION CENTRAL DE PLANIFICACIÓN INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL

AEROAMBULANCIA: Aeronave configurada con los equipos y el personal necesario destinado al transporte de pacientes lesionados.

AERÓDROMO: Área definida de tierra o de agua que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos destinada total o parcialmente a la llegada, salida y movimiento en superficie de aeronaves.

AERÓDROMO CONTROLADO: Aeródromo en el que se facilita servicio de control de tránsito aéreo para el tránsito del aeródromo.

AERÓDROMO DE ALTERNATIVA: Aeródromo al que podría dirigirse una aeronave cuando fuera imposible o no fuera aconsejable dirigirse al aeródromo de aterrizaje previsto o aterrizar en el mismo.

AERÓDROMO DE ALTERNATIVA POSDESPEGUE: Aeródromo de alternativa en el que podría aterrizar una aeronave, si esto fuera necesario, poco después del despegue y no fuera posible utilizar el aeródromo de salida.

AERÓDROMO DE ALTERNATIVA EN RUTA: Aeródromo en el que podría aterrizar una aeronave si ésta experimentara condiciones no normales o de emergencia en ruta.

AERÓDROMO DE ALTERNATIVA EN RUTA PARA ETOPS: Aeródromo de alternativa adecuado en el que podría aterrizar un avión con dos grupos motores de turbina si se le apagara el motor o si experimentara otras condiciones no normales o de emergencia en ruta en una operación ETOPS.

AERÓDROMO DE ALTERNATIVA DE DESTINO: Aeródromo de alternativa al que podría dirigirse una aeronave si fuera imposible o no fuera aconsejable aterrizar en el aeródromo de aterrizaje previsto.

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

AERONAVE EXTRAVIADA: Toda Aeronave que se haya desviado considerablemente de la derrota, o que haya notificado que desconoce su posición.

AERONOTIFICACIÓN: Informe de una aeronave en vuelo preparado de conformidad con los requisitos de información de posición, de información operacional o meteorológica.

AERONAVE NO IDENTIFICADA: Toda aeronave que haya sido observada, o con respecto a la cual se haya notificado que vuela en una zona determinada, cuya identidad no haya sido establecida.



REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

COMISION CENTRAL DE PLANIFICACIÓN INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL

AEROPUERTO INTERNACIONAL: *Todo aeropuerto designado por la Autoridad Aeronáutica en cuyo territorio está situado, como puerto de entrada o salida para el tráfico aéreo internacional, donde se llevan a cabo los trámites de aduanas, inmigración, sanidad pública, reglamentación veterinaria, reglamentación sanitaria, y procedimientos similares.*

AEROVÍA: *Área de control o parte de ella dispuesta en forma de corredor.*

AIP/VENEZUELA: *Publicación de información aeronáutica de la República Bolivariana de Venezuela.*

AIRAC: *Una sigla (reglamentación y control de información aeronáutica) que significa el sistema que tiene por objeto la notificación anticipada, basada en fechas comunes de entrada en vigor, de las circunstancias que requieren cambios importantes en los métodos de operaciones.*

ALCANCE VISUAL EN LA PISTA (RVR): *Distancia hasta la cual el piloto de una aeronave que se encuentra sobre el eje de una pista puede ver las señales de superficie de la pista o las luces que la delimitan o que señalan su eje.*

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

ALTITUD: *Distancia vertical entre un nivel, punto u objeto considerado como punto, y el nivel medio del mar (MSL).*

ALTITUD O ALTURA DE FRANQUEAMIENTO DE OBSTÁCULOS (OCA/H): *La altitud/altura más baja por encima de la elevación del umbral de la pista pertinente o por encima de la elevación del aeródromo, según corresponda, utilizada para respetar los correspondientes criterios de franqueamiento de obstáculos.*

ALTITUD DE PRESIÓN: *Expresión de la presión atmosférica mediante la altitud que corresponde a esa presión en la atmósfera tipo.*

ALTITUD DE TRANSICION: *Altitud a la cual, o por debajo de la cual, se controla la posición vertical de una aeronave por referencia a altitudes.*

ALTITUD MÍNIMA DE ÁREA (AMA): *La altitud más baja que haya de usarse en condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos (IMC) y que permite conservar un margen vertical mínimo de 300m (1000ft) o, en determinados terrenos montañosos, 600m (2000ft) por encima de todos los obstáculos situados en el área especificada, en cifras redondeadas a los 30m (100ft) más próximos (inmediatamente más altos).*

ALTITUD MÍNIMA DE SECTOR: *La altitud más baja que puede usarse en condiciones de emergencia y que permite conservar un margen vertical mínimo*



REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

COMISION CENTRAL DE PLANIFICACIÓN INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL

de 300m (1000ft), sobre todos los obstáculos situados en un área comprendida dentro de un sector circular de 46Km (25NM) de radio, centrado en una radioayuda para la navegación.

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

ALTURA ELIPSOIDAL (ALTURA GEODÉSICA): La altura relativa al elipsoide de referencia, medida a lo largo de la normal elipsoidal exterior por el punto en cuestión.

ALTURA ORTOMÉTRICA: Altura de un punto relativa al geoide, que se expresa generalmente como una elevación MSL.

APROXIMACIÓN FINAL: Parte de un procedimiento de aproximación por instrumentos que se inicia en el punto o referencia de aproximación final determinado o cuando no se haya determinado dicho punto o dicha referencia,

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

(b) En el punto de interceptación de la última trayectoria especificada del procedimiento de aproximación; y que finaliza en un punto en las inmediaciones del aeródromo desde el cual:

(1) Puede efectuarse un aterrizaje; o bien

(2) Se inicia un procedimiento de aproximación frustrada.

ÁREA DE ATERRIZAJE: Parte del área de movimiento destinada al aterrizaje o despegue de aeronaves.

ÁREA DE CONTROL: Espacio aéreo controlado que se extiende hacia arriba desde un límite especificado sobre el terreno.

ÁREA DE CONTROL TERMINAL: Área de control establecida generalmente en la confluencia de rutas ATS en las inmediaciones de uno o más aeródromos principales.

ÁREA DE MANIOBRAS: Parte del aeródromo que ha de utilizarse para el despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves, excluyendo las plataformas.

ÁREA DE MOVIMIENTO: Parte del aeródromo que ha de utilizarse para el despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves, integrada por el área de maniobras y las plataformas.

ÁREA DE SEÑALES: Área de un aeródromo utilizada para exhibir señales terrestres.



REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

COMISION CENTRAL DE PLANIFICACIÓN INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL

ASCENSO EN CRUCERO: Técnica de crucero de un avión, que resulta en un incremento neto de altitud a medida que disminuye la masa del avión.

ASESORAMIENTO ANTICOLISIÓN: Asesoramiento prestado por una dependencia de servicios de tránsito aéreo, con indicación de maniobras específicas para ayudar al piloto a evitar una colisión.

ASHTAM: Serie especial de NOTAM que notifica por medio de un formato específico un cambio de importancia para las operaciones de las aeronaves debido a la actividad de un volcán, una erupción volcánica o una nube de cenizas volcánicas.

AUTORIDAD AERONÁUTICA: Es un ente de seguridad de Estado de naturaleza técnica y dotada de personalidad jurídica que le compete regular y fiscalizar las actividades de la aeronáutica civil. La autoridad aeronáutica de la Republica Bolivariana de Venezuela es El Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC).

AUTORIDAD ATS COMPETENTE: La autoridad apropiada designada por la Autoridad Aeronáutica, la cual es responsable de proporcionar los servicios de tránsito aéreo en el espacio aéreo de que se trate.

AUTORIDAD COMPETENTE:

(a) En cuanto a los vuelos sobre alta mar: Es la autoridad del Estado de matrícula.

(b) En cuanto a los vuelos que no sean sobre alta mar: la autoridad del Estado que tenga soberanía sobre el territorio sobrevolado.

AUTORIDAD DE DATOS RUTA ABAJO: Un sistema de tierra designado distinto de la autoridad de datos vigente por conducto del cual el piloto puede ponerse en contacto con una dependencia ATC apropiada para fines de recibir la autorización siguiente.

AUTORIDAD DE DATOS SIGUIENTE: El sistema de tierra así designado por la autoridad vigente de datos por conducto del cual se realiza la transferencia hacia adelante de las comunicaciones y del control.

AUTORIDAD DE DATOS VIGENTE: Sistema de tierra designado por conducto del cual se autoriza el diálogo CPDLC entre un piloto y un controlador actualmente responsable del vuelo.

AUTORIZACIÓN ANTICIPADA: Autorización otorgada a una aeronave por una dependencia de control de tránsito aéreo que no es la autoridad de control actual respecto a dicha aeronave.



REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

COMISION CENTRAL DE PLANIFICACIÓN INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL

AUTORIZACIÓN DEL CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO: Autorización para que una aeronave proceda en condiciones especificadas por una dependencia de control de tránsito aéreo.

AVIÓN (AEROPLANO): Aerodino propulsado por motor, que debe su sustentación en vuelo principalmente a reacciones aerodinámicas ejercidas sobre superficies que permanecen fijas en determinadas condiciones de vuelo.

BOLETIN DE INFORMACION PREVIA AL VUELO (PIB): Forma de presentar información NOTAM vigente, preparada antes del vuelo, que sea de importancia para las operaciones.

CALENDARIO GREGORIANO: Calendario que se utiliza generalmente; se estableció en 1582 para definir un año que se aproxima más estrechamente al año tropical que el calendario juliano.

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

- (a) Calle de acceso al puesto de estacionamiento de aeronave. La parte de una plataforma designada como calle de rodaje y destinada a proporcionar acceso a los puestos de estacionamiento de aeronaves solamente.
- (b) Calle de rodaje en la plataforma. La parte de un sistema de calles de rodaje situada en una plataforma y destinada a proporcionar una vía para el rodaje a través de la plataforma.
- (c) Calle de salida rápida. Calle de rodaje que se une a una pista en un ángulo agudo y está proyectada de modo que permita a los aviones que aterrizan virar a velocidades mayores que las que se logran en otras calles de rodaje de salida y logrando así que la pista esté ocupada el mínimo tiempo posible.

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



REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

COMISION CENTRAL DE PLANIFICACIÓN INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL

CARTA AERONAUTICA. Representación de una porción de la tierra, su relieve y construcciones, diseñada especialmente para satisfacer los requisitos de la navegación aérea.

CATEGORÍA DEL VUELO: Indicación respecto a si las dependencias de los servicios de tránsito aéreo deben conceder o no trato especial a una aeronave dada.

CENTRO DE CONTROL DE ÁREA: Dependencia establecida para facilitar servicio de control de tránsito aéreo a los vuelos controlados en las áreas de control bajo su jurisdicción.

CENTRO DE INFORMACIÓN DE VUELO: Dependencia establecida para facilitar servicio de información de vuelo y servicio de alerta.

CENTRO DE COMUNICACIONES: Estación fija aeronáutica que retransmite tráfico de telecomunicaciones de otras (o a otras) estaciones fijas aeronáuticas conectadas directamente con ella.

CENTRO DE COMUNICACIONES AFTN: Estación de la AFTN cuya función primaria es la retransmisión de tráfico AFTN de otras (o a otras) estaciones AFTN conectadas con ella.

CIRCULAR DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA (AIC): Aviso que contiene información que no requiera la iniciación de un NOTAM ni la inclusión en las AIP, pero relacionada con la seguridad del vuelo, la navegación aérea, o asuntos de carácter técnico, administrativo o legislativo.

CIRCUITO DE LA RED DE TELECOMUNICACIONES FIJAS AERONÁUTICAS: Circuito que forma parte de la red de telecomunicaciones fijas aeronáuticas (AFTN).

CLASES DE ESPACIO AÉREO DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO: Partes del espacio aéreo de dimensiones definidas, designadas alfabéticamente, dentro de las cuales pueden realizarse tipos de vuelos específicos y para las que se especifican los servicios de tránsito aéreo y las reglas de operación.

COLACIÓN: Procedimiento por el que la estación receptora repite un mensaje recibido o una parte apropiada del mismo a la estación transmisora con el fin de obtener confirmación de que la recepción ha sido correcta.

COMUNICACIÓN AEROTERRESTRE: Comunicación en ambos sentidos entre las aeronaves y las estaciones o puntos situados en la superficie de la tierra.

COMUNICACIÓN DE AIRE A TIERRA: Comunicación en un solo sentido, de las aeronaves a las estaciones o puntos situados en la superficie de la tierra.



REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

COMISION CENTRAL DE PLANIFICACIÓN INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL

COMUNICACIÓN DE TIERRA A AIRE: Comunicación en un solo sentido, de las estaciones o puntos situados en la superficie de la tierra a las aeronaves.

COMUNICACIÓN TIERRA-AIRE-TIERRA: Comunicación en ambos sentidos, entre las estaciones o puntos situados en la superficie de la tierra a las aeronaves y de las aeronaves a las estaciones o puntos situados en la superficie de la tierra.

COMUNICACIÓN INTERPILOTO AIRE-AIRE: Comunicación en ambos sentidos por el canal aire-aire designado para que, en vuelos sobre áreas remotas y oceánicas, las aeronaves que estén fuera del alcance de estaciones terrestres VHF puedan intercambiar información operacional necesaria y para facilitar la resolución de dificultades operacionales.

CONDICIONES METEOROLÓGICAS DE VUELO POR INSTRUMENTOS (IMC): Condiciones meteorológicas expresadas en términos de visibilidad, distancia desde las nubes y techo de nubes, inferiores a los mínimos especificados para las condiciones meteorológicas de vuelo visual.

CONDICIONES METEOROLÓGICAS DE VUELO VISUAL (VMC): Condiciones meteorológicas expresadas en términos de visibilidad, distancia desde las nubes y techo de nubes, iguales o mejores que los mínimos especificados.

CURVA DE NIVEL: Línea en un mapa o carta que conecta puntos de igual elevación.

DECLINACIÓN DE LA ESTACIÓN: Variación de alineación entre el radial de cero grados del VOR y el norte verdadero, determinada en el momento de calibrar la estación VOR.

DECLINACIÓN MAGNÉTICA: Diferencia angular entre el norte geográfico y el norte magnético. **Nota:** El valor dado indica si la diferencia angular está al este o al oeste del norte geográfico.

DEPENDENCIA ACEPTANTE: Dependencia de control de tránsito aéreo que va a hacerse cargo del control de una aeronave.

DEPENDENCIA DE CONTROL DE APROXIMACIÓN: Dependencia establecida para facilitar servicio de control de tránsito aéreo a los vuelos controlados que lleguen a uno o más aeródromos o salgan de ellos.

DEPENDENCIA DE CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO: Expresión genérica que se aplica, según el caso, a un centro de control de área, a una dependencia de control de aproximación o a una torre de control de aeródromo.



REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

COMISION CENTRAL DE PLANIFICACIÓN INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL

DEPENDENCIA DE SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO: *Expresión genérica que se aplica, según el caso, a una dependencia de control de tránsito aéreo, a un centro de información de vuelo o a una oficina de notificación de los servicios de tránsito aéreo.*

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

DERROTA: *Proyección sobre la superficie terrestre de la trayectoria de una aeronave, cuya dirección en cualquier punto se expresa generalmente en grados a partir del norte geográfico, magnético o de la cuadrícula.*

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

DISTANCIA GEODÉSICA: *La distancia más corta entre dos puntos cualesquiera de una superficie elipsoidal definida matemáticamente.*

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

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

ELEVACIÓN DEL AERÓDROMO: *La elevación del punto más alto del área de aterrizaje.*

ESPACIO AÉREO CON SERVICIO DE ASESORAMIENTO: *Espacio aéreo de dimensiones definidas, o ruta designada, dentro de los cuales se proporciona servicio de asesoramiento de tránsito aéreo.*

ESPACIO AÉREO CONTROLADO: *Espacio aéreo de dimensiones definidas dentro del cual se facilita servicio de control de tránsito aéreo, de conformidad con la clasificación del espacio aéreo.*

ESTACIÓN AERONÁUTICA: *Estación terrestre del servicio móvil aeronáutico. En ciertos casos, una estación aeronáutica puede estar instalada, por ejemplo, a bordo de un barco o de una plataforma sobre el mar.*



REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

COMISION CENTRAL DE PLANIFICACIÓN INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL

ESTADO DE MATRÍCULA: Estado en el cual está matriculada la aeronave.

ENMIENDA AIP: Modificaciones permanentes de la información que figura en las AIP.

ETAPA: Ruta o parte de una ruta que se recorre sin aterrizaje intermedio.

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

FASE DE ALERTA: Situación en la cual se abriga temor por la seguridad de una aeronave y de sus ocupantes.

FASE DE EMERGENCIA: Expresión genérica que significa, según el caso, fase de incertidumbre, fase de alerta o fase de peligro.

FASE DE INCERTIDUMBRE: Situación en la cual existe duda acerca de la seguridad de una aeronave y de sus ocupantes.

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

FRECUENCIA PRINCIPAL: Frecuencia para radiotelefonía asignada a una aeronave para que la use de preferencia en las comunicaciones aeroterrestres de una red radiotelefónica.

FRECUENCIA SECUNDARIA: Frecuencia para radiotelefonía asignada a una aeronave para que la use en segundo término en las comunicaciones aeroterrestres de una red radiotelefónica.

GEOIDE: Superficie equipotencial en el campo de gravedad de la Tierra que coincide con el nivel medio del mar (MSL) en calma y su prolongación continental.

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

GLOBO LIBRE NO TRIPULADO: Aerostato sin tripulación propulsado por medios no mecánicos, en vuelo libre.

HELIPUERTO: Aeródromo o área definida sobre una estructura destinada a ser utilizada, total o parcialmente para la llegada, la salida o el movimiento de superficie de los helicópteros.



REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

COMISION CENTRAL DE PLANIFICACIÓN INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL

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

HORA PREVISTA DE FUERA CALZOS: Hora estimada en la cual la aeronave iniciará el desplazamiento asociado con la salida.

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

IFR: Símbolo utilizado para designar las reglas de vuelo por instrumentos.

INDICADOR DE LUGAR: Grupo de clave, de cuatro letras, formulado de acuerdo con las disposiciones prescritas por la Organización de Aviación Civil Internacional y asignado al lugar en que está situada una estación fija aeronáutica.

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

INCIDENTE: Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que no llegue a ser un accidente, que afecte o pueda afectar la seguridad de las operaciones.

INCIDENTE DE TRÁNSITO AÉREO: Todo suceso grave ocurrido al tránsito aéreo, como las cuasi colisiones o alguna dificultad grave atribuible a los procedimientos defectuosos, al incumplimiento de los procedimientos aplicables, o a la falla de alguna instalación en tierra que constituya un riesgo para las aeronaves.

INFORMACIÓN AIRMET: La información que expide una oficina de vigilancia meteorológica respecto a la presencia real o prevista de determinados fenómenos meteorológicos en ruta que puedan afectar a la seguridad de los vuelos a baja altura, y que no estaba incluida en el pronóstico expedido para los vuelos a baja altura en la región de información de vuelo de que se trate o en una sub-zona de la misma.

INFORMACIÓN DE TRÁNSITO: Información expedida por una dependencia de servicios de tránsito aéreo para alertar al piloto sobre otro tránsito conocido u observado que pueda estar cerca de la posición o ruta previstas de vuelo y para ayudar al piloto a evitar una colisión.



REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

COMISION CENTRAL DE PLANIFICACIÓN INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL

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

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

ISÓGONA: Línea en un mapa o carta en la cual todos los puntos tienen la misma declinación magnética para una época determinada.

LÍMITE DE AUTORIZACIÓN: Punto hasta el cual se concede a una aeronave una autorización del control de tránsito aéreo.

MEDIO ALTERNATIVO DE COMUNICACIÓN: Medio de comunicación disponible en iguales condiciones, además del medio primario.

MEDIO PRIMARIO DE COMUNICACIÓN: Medio de comunicación que ha de adoptarse normalmente por las aeronaves y por las estaciones terrestres, como primera elección cuando existan otros medios de comunicación.

MIEMBRO DE LA TRIPULACIÓN DE VUELO: Miembro de la tripulación, titular de la correspondiente licencia, a quien se asignan obligaciones esenciales para la operación de una aeronave durante el período de servicio de vuelo.

MÍNIMOS DE UTILIZACIÓN DE AERÓDROMO: Las limitaciones de uso que tenga un aeródromo para:

- (a) el despegue, expresadas en términos de alcance visual en la pista o visibilidad y, de ser necesario, condiciones de nubosidad;
- (b) el aterrizaje en aproximaciones de precisión y las operaciones de aterrizaje, expresadas en términos de visibilidad o alcance visual en la pista y la altitud/altura de decisión (DA/H) correspondientes a la categoría de la operación;
- (c) el aterrizaje en operaciones de aproximación y aterrizaje con guía vertical, expresadas en términos de visibilidad o alcance visual en la pista y la altitud/altura de decisión (DA/H); y el aterrizaje en aproximaciones que no sean de precisión y las operaciones de aterrizaje, expresadas en términos de visibilidad o alcance visual en la pista, altitud/altura mínima de descenso (MDA/H) y, de ser necesario, condiciones de nubosidad.

NAVEGACIÓN DE ÁREA (RNAV): Método de navegación que permite la operación de aeronaves en cualquier trayectoria de vuelo deseada, dentro de la cobertura de las ayudas para la navegación referidas a la estación, o dentro de los



REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

COMISION CENTRAL DE PLANIFICACIÓN INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL

límites de las posibilidades de las ayudas autónomas, o de una combinación de ambas.

NAVEGACIÓN BASADA EN LA PERFORMANCE (PBN): La Navegación basada en la performance, especifica los requerimientos de performance del sistema de las aeronaves para operar a lo largo de una ruta ATS, en un procedimiento de aproximación por instrumentos o en un espacio aéreo designado.

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

NIVEL DE CRUCERO: Nivel que se mantiene durante una parte considerable del vuelo.

NIVEL DE TRANSICIÓN: Nivel más bajo a volar por encima de la altitud de transición; en descenso indica el nivel en que se comienza a hacer el ajuste altimétrico para volar altitudes.

NIVEL DE VUELO: Superficie de presión atmosférica constante relacionada con determinada referencia de presión, 1013,2 hectopascales (hPa), separada de otras superficies análogas por determinados intervalos de presión.

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

OBSTÁCULO: Todo objeto fijo (ya sea temporal o permanente) o móvil, o parte del mismo, que esté situado en una área destinada al movimiento de las aeronaves en la superficie definida destinada a proteger a las aeronaves en vuelo.

OFICINA METEOROLÓGICA: Oficina designada para suministrar servicio meteorológico para la navegación aérea internacional.

OFICINA DE NOTIFICACIÓN DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO: Oficina creada con objeto de recibir los informes referentes a los servicios de tránsito aéreo y los planes de vuelo que se presentan antes de la salida.

OFICINA NOTAM INTERNACIONAL: Oficina designada por la Autoridad Aeronáutica, para el intercambio internacional de NOTAM.

ONDULACIÓN GEOIDAL: La distancia del geoide por encima (positiva) o por debajo (negativa) del elipsoide matemático de referencia.

PERFORMANCE DE COMUNICACIÓN REQUERIDA (RCP): Declaración de los requisitos de performance para comunicaciones operacionales en relación con funciones ATM específicas.



REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

COMISION CENTRAL DE PLANIFICACIÓN INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL

PERFORMANCE DE NAVEGACIÓN REQUERIDA (RNP): Declaración de la performance de navegación necesaria para operar dentro de un espacio aéreo definido.

PILOTO AL MANDO: Piloto designado por el explotador, o por el propietario en el caso de la aviación general, para estar al mando y encargarse de la realización segura de un vuelo.

PISTA: Área rectangular definida en un aeródromo terrestre preparada para el aterrizaje y el despegue de las aeronaves.

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

PLAN DE VUELO ACTUALIZADO: Plan de vuelo que comprende las modificaciones, si las hay, que resultan de incorporar autorizaciones posteriores.

PLAN DE VUELO PRESENTADO: Plan de vuelo, tal como ha sido presentado a la dependencia ATS por el piloto o su representante designado, sin ningún cambio subsiguiente.

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

PLATAFORMA: Área definida, en un aeródromo terrestre, destinada a dar cabida a las aeronaves para los fines de embarque o desembarque de pasajeros, correo o carga, abastecimiento de combustible, estacionamiento o mantenimiento.

POSICIÓN (GEOGRÁFICA): Conjunto de coordenadas (latitud y longitud) con relación al elipsoide matemático de referencia que define la ubicación de un punto en la superficie de la Tierra.

PRECISIÓN: La mínima diferencia que puede distinguirse con confianza mediante un proceso de medición.

PRINCIPIOS RELATIVOS A FACTORES HUMANOS: Principios que se aplican al diseño, certificación, instrucción, operaciones y mantenimiento aeronáuticos y cuyo objeto consiste en establecer una interfaz segura entre los componentes humano y de otro tipo del sistema mediante la debida consideración de la actuación humana.

PROGRAMA DE SEGURIDAD OPERACIONAL: Conjunto integrado de reglamentos y actividades encaminados a mejorar la seguridad operacional.



REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

COMISION CENTRAL DE PLANIFICACIÓN INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL

PROCEDIMIENTO DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS: Serie de maniobras predeterminadas realizadas por referencia a los instrumentos de a bordo, con protección específica contra los obstáculos desde el punto de referencia de aproximación inicial o, cuando sea el caso, desde el inicio de una ruta definida de llegada hasta un punto a partir del cual sea posible hacer el aterrizaje; y luego si no se realiza éste, hasta una posición en la cual se apliquen los criterios de circuito de espera o de margen de franqueamiento de obstáculos en ruta.

PROCEDIMIENTO DE APROXIMACIÓN CON GUÍA VERTICAL (APV): Procedimiento por instrumento en el que se utiliza guía lateral y vertical, pero que no satisface los requisitos establecidos para las operaciones de aproximación de precisión y aterrizaje.

PROCEDIMIENTO DE APROXIMACIÓN DE PRECISIÓN: Procedimiento de aproximación por instrumentos basado en los datos de azimut y de trayectoria de planeo proporcionados por el ILS o el PAR.

PROCEDIMIENTO DE APROXIMACIÓN FRUSTRADA: Procedimiento que hay que seguir si no se puede proseguir la aproximación.

PROCEDIMIENTO DE APROXIMACIÓN VISUAL: Una serie de maniobras predeterminada por referencia visual desde el punto de referencia de aproximación inicial o, cuando corresponda, desde el comienzo de una ruta de llegada definida hasta un punto desde el que pueda completarse un aterrizaje, y posteriormente, si el aterrizaje no se completa, pueda llevarse a cabo un procedimiento de motor y al aire.

PROCEDIMIENTO DE ESPERA: Maniobra predeterminada que mantiene a la aeronave dentro de un espacio aéreo especificado, mientras espera una autorización posterior.

PROCEDIMIENTO DE INVERSIÓN: Procedimiento previsto para permitir que la aeronave invierta el sentido en el tramo de aproximación inicial de un procedimiento de aproximación por instrumentos. Esta secuencia de maniobras puede requerir virajes reglamentarios o virajes de base.

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

PUBLICACIÓN DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA (AIP): Publicación expedida por cualquier Estado, o con su autorización, que contiene información aeronáutica, de carácter duradero, indispensable para la navegación aérea.



REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

COMISION CENTRAL DE PLANIFICACIÓN INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL

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

PUNTO DE APROXIMACIÓN FRUSTRADA (MAPt): En un procedimiento de aproximación por instrumentos, el punto en el cual, o antes del cual se ha de iniciar la aproximación frustrada prescrita, con el fin de respetar el margen mínimo de franqueamiento de obstáculos.

PUNTO DE ESPERA DE LA PISTA O PUNTO DE NOTIFICACIÓN: Lugar geográfico especificado, con referencia al cual puede notificarse la posición de una aeronave.

PUNTO DE REFERENCIA DE AERÓDROMO: Punto cuya situación geográfica designa al aeródromo.

PUNTO DE REFERENCIA DE APROXIMACIÓN FINAL O PUNTO DE APROXIMACIÓN FINAL: Punto de un procedimiento de aproximación por instrumentos en que comienza el tramo de aproximación final, destinado a proteger una pista, una superficie limitadora de obstáculos o un área crítica o sensible para los sistemas ILS, en el que las aeronaves en rodaje y los vehículos se detendrán y se mantendrán a la espera, a menos que la torre de control de aeródromo autorice otra cosa.

PUNTO DE RECORRIDO: Un lugar geográfico especificado, utilizado para definir una ruta de navegación de área o la trayectoria de vuelo de una aeronave que emplea navegación de área. Los puntos de recorrido se identifican como:

(a) Punto de recorrido de paso (vuelo-por).

(b) Punto de recorrido de sobrevuelo.

PUNTO DE RECORRIDO DE PASO (VUELO-POR): Punto de recorrido que requiere anticipación del viraje para que pueda realizarse la interceptación tangencial del siguiente tramo de una ruta o procedimiento.

PUNTO DE RECORRIDO DE SOBREVUELO: Punto de recorrido en el que se inicia el viraje para incorporarse al siguiente tramo de una ruta o procedimiento.

PUNTO DE TRANSFERENCIA DE CONTROL: Punto determinado de la trayectoria de vuelo de una aeronave en el que la responsabilidad de proporcionar servicio de control de tránsito aéreo a la aeronave se transfiere de una dependencia o posición de control a la siguiente.



REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

COMISION CENTRAL DE PLANIFICACIÓN INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL

PUNTO SIGNIFICATIVO: Lugar geográfico especificado, utilizado para definir la ruta ATS o la trayectoria de vuelo de una aeronave y para otros fines de navegación y ATS.

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

RADIOMARCACIÓN: Ángulo determinado en una estación de radiogoniometría, formado por la dirección aparente producida por la emisión de ondas electromagnéticas procedentes de un punto determinado, y otra dirección de referencia. Radio marcación verdadera es aquella cuya dirección de referencia es el norte verdadero. Radio marcación magnética es aquella cuya dirección de referencia es el norte magnético.

RADIONAVEGACIÓN: Radiodeterminación utilizada para fines de navegación, inclusive para señalar la presencia de obstáculos.

RADIODETERMINACIÓN: Determinación de la posición, velocidad u otras características de un objeto, u obtención de información relativa a estos parámetros, mediante las propiedades de propagación de las ondas radioeléctricas.

RADIOGONIOMETRÍA: Radiodeterminación que utiliza la recepción de ondas radioeléctricas para determinar la dirección de una estación o de un objeto.

RADIOTELEFONÍA: Forma de radiocomunicación destinada principalmente al intercambio vocal de información.

RECALADA: Procedimiento que consiste en usar el equipo radiogoniométrico de una estación de radio en combinación con la emisión de otra estación de radio, cuando por lo menos una de las estaciones es móvil, y mediante el cual la estación móvil navega continuamente hacia la otra.

RED DE TELECOMUNICACIONES FIJAS AERONAUTICAS (AFTN): Sistema completo y mundial de circuitos fijos aeronáuticos dispuestos como parte del servicio fijo aeronáutico, para el intercambio de mensajes entre las estaciones fijas aeronáuticas que se encuentran dentro de la red.

REFERENCIA GEODÉSICA: Conjunto mínimo de parámetros requerido para definir la ubicación y orientación del sistema de referencia local con respecto al sistema/marco de referencia mundial.

REGIÓN DE INFORMACIÓN DE VUELO: Espacio aéreo de dimensiones definidas, dentro del cual se facilitan los servicios de información de vuelo y de alerta.



REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

COMISION CENTRAL DE PLANIFICACIÓN INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL

RELIEVE: Desigualdades de elevación en la superficie de la tierra, representadas en las cartas aeronáuticas por curvas de nivel, tintas hipsométricas, sombreados o cotas.

RODAJE: Movimiento autopropulsado de una aeronave sobre la superficie de un aeródromo, excluidos el despegue y el aterrizaje.

RODAJE AÉREO. Movimiento de un helicóptero o VTOL por encima de la superficie de un aeródromo, normalmente con efecto de suelo y a una velocidad respecto al suelo normalmente inferior a 37km/h (20kt).

RUMBO DE LA AERONAVE: La dirección en que apunta el eje longitudinal de una aeronave, expresada generalmente en grados respecto al norte (geográfico, magnético, de la brújula o de la cuadrícula).

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

RUTA CON SERVICIO DE ASESORAMIENTO: Ruta designada a lo largo de la cual se proporciona servicio de asesoramiento de tránsito aéreo.

RUTAS DE LLEGADA: Rutas identificadas siguiendo un procedimiento de aproximación por instrumentos, por las cuales las aeronaves pueden pasar de la fase de vuelo en ruta al punto de referencia de la aproximación inicial.

RUTA DE NAVEGACIÓN DE ÁREA: Ruta ATS establecida para el uso de aeronaves que pueden aplicar el sistema de navegación de área.

SEÑAL: Símbolo o grupo de símbolos expuestos en la superficie del área de movimiento a fin de transmitir información aeronáutica.

SERVICIO AUTOMÁTICO DE INFORMACIÓN TERMINAL (ATIS): Suministro automático de información regular, actualizada, a las aeronaves que llegan y a las que salen, durante las 24 horas o determinada parte de las mismas.

SERVICIO AUTOMÁTICO DE INFORMACIÓN TERMINAL-VOZ (ATIS-VOZ): Suministro del ATIS mediante radiodifusiones vocales continuas y repetitivas.

SERVICIO DE ALERTA: Servicio suministrado para notificar a los organismos pertinentes respecto a aeronaves que necesitan ayuda de búsqueda y salvamento, y auxiliar a dichos organismos según convenga.

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



REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

COMISION CENTRAL DE PLANIFICACIÓN INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL

SERVICIO DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO: *El desempeño de las funciones de supervisión, comunicación, coordinación y búsqueda y salvamento, asistencia médica inicial o evacuación médica en una situación de peligro, mediante la utilización de recursos públicos y privados, incluyendo las aeronaves, buques y otras embarcaciones e instalaciones que colaboren en la operaciones.*

SERVICIO DE CONTROL DE AERÓDROMO: *Servicio de control de tránsito aéreo para el tránsito de aeródromo.*

SERVICIO DE CONTROL DE APROXIMACIÓN: *Servicio de control de tránsito aéreo para la llegada y salida de vuelos controlados.*

SERVICIO DE CONTROL DE ÁREA: *Servicio de control de tránsito aéreo para los vuelos controlados en las áreas de control.*

SERVICIO DE CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO: *Servicio suministrado con el fin de:*

(a) *Prevenir colisiones;*

(1) *Entre aeronaves; y*

(2) *En el área de maniobras, entre aeronaves y obstáculos; y*

(b) *Acelerar y mantener ordenadamente el movimiento del tránsito aéreo.*

SERVICIO DE DIRECCIÓN EN LA PLATAFORMA: *Servicio proporcionado para regular las actividades y el movimiento de aeronaves y vehículos en la plataforma.*

SERVICIO DE INFORMACIÓN AERONAUTICA (AIS): *Servicio establecido dentro del área de cobertura definida encargada de proporcionar la información y los datos aeronáuticos necesarios para la seguridad, regularidad y eficiencia de la navegación aérea.*

SERVICIO DE INFORMACIÓN DE VUELO: *Servicio cuya finalidad es aconsejar y facilitar información útil para la realización segura y eficaz de los vuelos.*

SERVICIO DE TRÁNSITO AÉREO: *Expresión genérica que se aplica, según el caso, a los servicios de información de vuelo, alerta, asesoramiento de tránsito aéreo, control de tránsito aéreo (servicios de control de área, control de aproximación o control de aeródromo).*

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



REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

COMISION CENTRAL DE PLANIFICACIÓN INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL

SERVICIO MÓVIL AERONÁUTICO (AMS): Servicio de radiocomunicaciones entre estaciones aeronáuticas y estaciones de aeronave, o entre estaciones de aeronave, en el que también pueden participar las estaciones de embarcación o dispositivo de salvamento; también pueden considerarse incluidas en este servicio las estaciones de radiobaliza de localización de siniestros que operen en las frecuencias de socorro y de urgencia designadas.

SERVICIO MÓVIL AERONÁUTICO POR SATÉLITE: Servicio móvil por satélite en el que las estaciones terrenas móviles están situadas a bordo de aeronaves; también pueden considerarse incluidas en este servicio las estaciones de embarcación o dispositivo de salvamento y las estaciones de radiobaliza de localización de siniestros.

SERVICIO MÓVIL AERONÁUTICO RESERVADO (R): Servicio móvil aeronáutico reservado a las comunicaciones aeronáuticas relativas a la seguridad y regularidad de los vuelos, principalmente en las rutas nacionales o internacionales de la aviación civil.

SERVICIO MÓVIL AERONÁUTICO RESERVADO (R) POR SATÉLITE: Servicio móvil aeronáutico por satélite reservado a las comunicaciones relativas a la seguridad y regularidad de los vuelos, principalmente en las rutas nacionales o internacionales de la aviación civil.

SERVICIO DE RADIODIFUSIÓN AERONÁUTICA: Servicio de radiodifusión dedicado a la transmisión de información relativa a la navegación aérea.

SERVICIO DE RADIONAVEGACIÓN AERONÁUTICA: Servicio de radionavegación destinado a las aeronaves y a su explotación en condiciones de seguridad.

SERVICIO DE TELECOMUNICACIONES AERONÁUTICAS: Servicio de telecomunicaciones que se da para cualquier fin aeronáutico.

SERVICIO INTERNACIONAL DE TELECOMUNICACIONES: Servicio de telecomunicaciones entre oficinas o estaciones de diferentes Estados, o entre estaciones móviles que no se encuentren en el mismo Estado o que están sujetas a diferentes Estados.

SISTEMA ANTICOLISIÓN DE A BORDO (ACAS): Sistema de aeronave basado en señales de transpondedor del radar secundario de vigilancia (SSR) que funciona independientemente del equipo instalado en tierra para proporcionar aviso al piloto sobre posibles conflictos entre aeronaves dotadas de transpondedores SSR.



REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

COMISION CENTRAL DE PLANIFICACIÓN INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL

SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL: Enfoque sistemático para la gestión de la seguridad operacional, que incluye la estructura orgánica, líneas de responsabilidad, políticas y procedimientos necesarios.

SISTEMA "PILOTO CONTROLADOR": Instalaciones de radiotelefonía aeroterrestre puestas en servicio fundamentalmente para suministrar un medio directo de comunicación entre pilotos y controladores.

SNOWTAM: NOTAM de una serie especial que notifica por medio de un formato determinado, la presencia o eliminación de condiciones peligrosas debidas a nieve, nieve fundente, hielo o agua estancada relacionada con nieve, nieve fundente o hielo en el área de movimiento.

SUSTANCIAS PSICOACTIVAS: El alcohol, los opiáceos, los canabinoides, los sedativos e hipnóticos, la cocaína, otros psicoestimulantes, los alucinógenos y los disolventes volátiles, con exclusión del tabaco y la cafeína.

TECHO DE NUBES: Altura a que, sobre la tierra o el agua, se encuentra la base de la capa inferior de nubes por debajo de 6000m (20000ft) y que cubre más de la mitad del cielo.

TELECOMUNICACIÓN: Toda transmisión, emisión o recepción de signos, señales, escritos, imágenes, sonidos o informaciones de cualquier naturaleza por hilo, radioelectricidad, medios ópticos u otros sistemas electromagnéticos.

TELECOMUNICACIONES AERONÁUTICAS: Toda transmisión, emisión o recepción de signos, señales, escritos, imágenes, sonidos o informaciones de cualquier naturaleza por hilo, radioelectricidad, medios ópticos u otros sistemas electromagnéticos utilizada para cualquier fin aeronáutico.

TIPO DE RCP: Un indicador que representa los valores asignados a los parámetros RCP para el tiempo, la continuidad, la disponibilidad y la integridad de las transmisiones de comunicación.

TIPO DE RNP: Valor de retención expresado como la distancia de desviación en millas marinas con respecto a su posición prevista, que las aeronaves no excederán durante el 95% del tiempo de vuelo como mínimo.

TRAMO DE APROXIMACIÓN INICIAL: Fase de un procedimiento de aproximación por instrumentos entre el punto de referencia de aproximación inicial y el punto de referencia de aproximación intermedia o, cuando corresponda, el punto de referencia de aproximación final.



REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

COMISION CENTRAL DE PLANIFICACIÓN INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL

TRAMO DE APROXIMACIÓN FINAL: Fase de un procedimiento de aproximación por instrumentos durante el cual se ejecutan la alineación y el descenso para aterrizar.

TRAMO DE RUTA: Ruta o parte de ésta por la que generalmente se vuela sin escalas intermedias.

TRAYECTORIA DE PLANEО: Perfil de descenso determinado para guía vertical durante una aproximación final.

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

TORRE DE CONTROL DE AERÓDROMO: Dependencia establecida para facilitar servicio de control de tránsito aéreo al tránsito de aeródromo.

TRÁNSITO AÉREO: Todas las aeronaves que se hallan en vuelo, y las que circulan por el área de maniobras de un aeródromo.

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

UMBRAL: Comienzo de la parte de pista utilizable para el aterrizaje.

UMBRAL DESPLAZADO: Umbral que no está situado en el extremo de la pista.

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

VIGILANCIA DEPENDIENTE AUTOMÁTICA (ADS): Técnica de vigilancia que permite a las aeronaves proporcionar automáticamente, mediante enlace de datos, aquellos datos extraídos de sus sistemas de navegación y determinación de la posición instalados a bordo, lo que incluye la identificación de la aeronave, su posición en cuatro dimensiones y otros datos adicionales, de ser apropiado.

VIRAJE REGLAMENTARIO: Maniobra que consiste en un viraje efectuado a partir de una derrota designada, seguido de otro en sentido contrario, de manera que la aeronave intercepte la derrota designada y pueda seguirla en sentido opuesto.

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

VISIBILIDAD: En sentido aeronáutico se entiende por visibilidad el valor más elevado entre los siguientes:



REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

COMISION CENTRAL DE PLANIFICACIÓN INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL

(a) *La distancia máxima a la que pueda verse y reconocerse un objeto de color negro de dimensiones convenientes, situado cerca del suelo, al ser observado ante un fondo brillante;*

(b) *La distancia máxima a la que puedan verse e identificarse las luces de aproximadamente mil candelas ante un fondo no iluminado.*

VISIBILIDAD EN TIERRA: *Visibilidad en un aeródromo, indicada por un observador competente.*

VISIBILIDAD EN VUELO: *Visibilidad hacia adelante desde el puesto de pilotaje de una aeronave en vuelo.*

VMC: *Símbolo utilizado para designar las condiciones meteorológicas de vuelo visual.*

VUELO ACROBÁTICO: *Maniobras realizadas intencionadamente con una aeronave, que implican un cambio brusco de actitud, o una actitud o variación de velocidad anormal.*

VUELO CONTROLADO: *Todo vuelo que está supeditado a una autorización del control de tránsito aéreo.*

VUELO IFR: *Vuelo efectuado de acuerdo con las reglas de vuelo por instrumentos.*

VUELO VFR: *Vuelo efectuado de acuerdo con las reglas de vuelo visual.*

VUELO VFR ESPECIAL: *Vuelo VFR al que el control de tránsito aéreo ha concedido autorización para que se realice dentro de una zona de control en condiciones meteorológicas inferiores a las VMC.*

ZONA DE CONTROL: *Espacio aéreo controlado que se extiende hacia arriba desde la superficie terrestre hasta un límite superior especificado.*

ZONA DE TOMA DE CONTACTO: *Parte de la pista, situada después del umbral, destinada a que los aviones que aterrizan hagan el primer contacto con la pista.*

ZONA DE TRÁNSITO DE AERÓDROMO: *Espacio aéreo de dimensiones definidas establecido alrededor de un aeródromo para la protección del tránsito del aeródromo.*

ZONA LIBRE DE OBSTÁCULOS: *Área rectangular definida en el terreno o en el agua y bajo control de la autoridad competente, designada o preparada como área adecuada sobre la cual un avión puede efectuar una parte del ascenso inicial hasta una altura especificada.*



REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

COMISION CENTRAL DE PLANIFICACIÓN INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL

ZONA PELIGROSA: *Espacio aéreo de dimensiones definidas en el cual pueden desplegarse en determinados momentos actividades peligrosas para el vuelo de las aeronaves.*

ZONA PROHIBIDA: *Espacio aéreo de dimensiones definidas sobre el territorio o las aguas jurisdiccionales de un Estado, dentro del cual está prohibido el vuelo de las aeronaves.*

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

CAPITULO B

GENERALIDADES

SECCIÓN 275.3 DETERMINACIÓN DE LA AUTORIDAD DEL ATS COMPETENTE.

- (a) *El Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, es la autoridad encargada del desarrollo de la gestión de la Navegación Aérea en la República Bolivariana de Venezuela, y determina de acuerdo con las disposiciones de esta regulación, los espacios aéreos, aeropuertos y aeródromos donde corresponda suministrarse el Servicio de Tránsito Aéreo, dentro de la Región de Información de Vuelo de Maiquetía, una vez decidido lo que antecede, toma las medidas necesarias para que tales servicios se suministren de conformidad con lo establecido en esta regulación.*
- (b) *La Autoridad Aeronáutica, designa como autoridad ATS competente al Jefe de la División de los Servicios de Tránsito Aéreo, sus funciones y atribuciones son establecidas de acuerdo al ordenamiento jurídico vigente, que regula la materia.*
- (c) *La Autoridad Aeronáutica, puede delegar la responsabilidad del suministro de los Servicios de Tránsito Aéreo, sobre el territorio de la República Bolivariana de Venezuela, sin que dicha delegación pueda traducirse en ningún momento en violación del espacio aéreo venezolano ni derogación de su soberanía. El suministro de los Servicios de Tránsito Aéreo se limita únicamente a consideraciones técnicas y operativas y no sobrepasa las pertinentes a la*



REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

COMISION CENTRAL DE PLANIFICACIÓN INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL

**PUBLICADO EN LA GACETA OFICIAL
EXTRAORDINARIA DE LA REPUBLICA
BOLIVARIANA DE VENEZUELA N° 5.897 DE
FECHA 11 DE NOVIEMBRE DE 2008**

seguridad y facilitación del movimiento de las aeronaves que utilizan el espacio aéreo venezolano, así mismo la delegación se efectúa conforme a la necesidad que presente la Autoridad Aeronáutica venezolana, la cual establece las instalaciones y servicios para uso del Estado suministrador que, de común acuerdo, se considere que son necesarias, así mismo puede aceptarse la instalación y servicio por parte del Estado suministrador. La República Bolivariana de Venezuela y éste último, de común acuerdo pueden finalizar dicha delegación, cuando así lo crean conveniente.

- (d) La Autoridad Aeronáutica, delega a la División de los Servicios de Información Aeronáutica la responsabilidad de los siguientes puntos: establecimiento e identificación de rutas ATS, establecimiento de puntos de cambio, establecimiento e identificación de puntos significativos y establecimiento e identificación de rutas normalizadas para el rodaje de aeronaves de acuerdo a lo desarrollado en la RAV 273, Capítulo D, Sección 273.27, numeral 4.*
- (e) Mediante convenios y acuerdos con otro Estado, se puede aceptar la responsabilidad, de establecer y suministrar los Servicios de Tránsito Aéreo en las regiones de información de vuelo, áreas o zonas de control, que se extiendan sobre el territorio de dicho Estado.*
- (f) En las partes del espacio aéreo sobre alta mar o en espacio aéreo de soberanía indeterminada, en donde corresponda a la República Bolivariana de Venezuela, mediante convenios suscritos, suministrar los servicios de tránsito aéreo, la Autoridad Aeronáutica, debe tomar las medidas necesarias para establecer y suministrar los servicios de tránsito aéreo, de conformidad con los procedimientos establecidos. La Autoridad Aeronáutica, designa las dependencias para suministrar tales servicios; así mismo, publica la información necesaria relativa a la prestación de los servicios de tránsito aéreo y puede complementar las disposiciones consignadas en la presente regulación mediante normas específicas o procedimientos en detalle.*

SECCIÓN 275.4 OBJETIVOS DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO.

- (a) Los objetivos de los Servicios de Tránsito Aéreo en la República Bolivariana de Venezuela son los siguientes:*



REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

COMISION CENTRAL DE PLANIFICACIÓN INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL

- PUBLICADO EN LA GACETA OFICIAL
EXTRAORDINARIA DE LA REPUBLICA
BOLIVARIANA DE VENEZUELA N° 5.897 DE
FECHA 11 DE NOVIEMBRE DE 2008**
- (1) Prevenir colisiones entre aeronaves;
 - (2) Prevenir colisiones entre aeronaves en el área de maniobras y entre aeronaves y los obstáculos que haya en dicha área;
 - (3) Acelerar y mantener ordenadamente el movimiento del tránsito aéreo;
 - (4) Asesorar y proporcionar información útil para la marcha segura y eficaz de los vuelos;
 - (5) Notificar a los organismos pertinentes respecto a las aeronaves que necesitan ayuda de búsqueda y salvamento, y auxiliar a dichos organismos según sea necesario.

SECCIÓN 275.5 DIVISIÓN DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO.

(a) Los servicios de tránsito aéreo comprenden los siguientes tres servicios:

- (1) Servicio de Control de Tránsito Aéreo:
 - (i). Servicio de control de área: el suministro del servicio de control de tránsito aéreo para vuelos controlados, a excepción de aquellas partes de los mismos que se describen en los numeral (ii) y (iii) de la presente sección, a fin de satisfacer los objetivos que se describe en los numerales (1) y (3) de la sección 275.4 de la presente regulación.
 - (ii). Servicio de control de aproximación: el suministro del servicio de control de tránsito aéreo para aquellas partes de los vuelos controlados relacionadas con la llegada o la salida, a fin de satisfacer los objetivos contemplados en el párrafo (a) numerales (1) y (3) de la sección 275.4 de la presente regulación.
 - (iii). Servicio de control de aeródromo: el suministro de servicio de control de tránsito aéreo para el tránsito de aeródromo, excepto para aquellas partes de los vuelos que se describen en literal (ii) de esta sección, a fin de satisfacer los objetivos contemplados en el párrafo (a) numerales (1), (2) y (3) de la sección 275.4
- (2) Servicio de Información de Vuelo: su objetivo es asesorar y proporcionar información útil para la marcha segura y eficaz de los vuelos.
- (3) Servicio de Alerta: el objetivo es notificar a los organismos pertinentes respecto a las aeronaves que necesitan ayuda de búsqueda y salvamento, y auxiliar a dichos organismos según sea necesario.



REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

COMISION CENTRAL DE PLANIFICACIÓN INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL

SECCIÓN 275.6 DETERMINACIÓN DE LA NECESIDAD DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO

(a) Para determinar la necesidad de los servicios de tránsito aéreo, además de los factores de Seguridad Nacional, se toma en cuenta los siguientes aspectos:

- (1) los tipos de tránsito aéreo de que se trata;
- (2) la densidad del tránsito aéreo;
- (3) las condiciones meteorológicas;
- (4) otros factores pertinentes.

(b) El hecho de que las aeronaves en una determinada zona cuenten con sistemas anticolidión de a bordo (ACAS) no constituye un factor para determinar la necesidad en dicha zona de servicios de tránsito aéreo.

SECCIÓN 275.7 DESIGNACIÓN DE LAS PARTES DE ESPACIO AÉREO Y AERÓDROMOS CONTROLADOS DONDE SE FACILITAN SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO.

(a) Cuando se haya decidido facilitar servicios de tránsito aéreo en determinadas partes del espacio aéreo o en determinados aeródromos, dichas partes de espacio aéreo o dichos aeródromos, se designan en relación con los servicios de tránsito aéreo que deben suministrarse.

(b) La designación de determinadas partes del espacio aéreo o de determinados aeródromos se efectúa del modo siguiente:

- (1) Se designan como regiones de información de vuelo, aquellas partes del espacio aéreo, en las cuales se decida facilitar servicio de información de vuelo y servicio de alerta.
- (2) Se designan como áreas de control o zonas de control aquellas partes del espacio aéreo en las cuales se decida facilitar servicio de control de tránsito aéreo a todos los vuelos IFR.
- (3) Aquellas partes de espacio aéreo controlado, en las que se suministra servicio de control de tránsito aéreo a los vuelos VFR, se debe designar



REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

COMISION CENTRAL DE PLANIFICACIÓN INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL

como espacio aéreo C o D. Indistintamente de la clasificación del espacio aéreo que se asigne a determinada área o zona de control, ésta forma parte de la respectiva región de información de vuelo.

(4) Se designan como aeródromos controlados, aquellos aeródromos en los que se determine que ha de facilitarse servicio de control de tránsito aéreo al tránsito de los mismos.

SECCIÓN 275.8 CLASIFICACIÓN DEL ESPACIO AÉREO.

(a) La Autoridad Aeronáutica designa el espacio aéreo apropiado de acuerdo a las necesidades en la Región de Información de Vuelo Maiquetía (FIR Maiquetía), se clasifica de conformidad con lo indicado a continuación:

(1) **Clase A.** Espacio aéreo comprendido desde FL200 hasta ilimitado. Sólo se permiten vuelos IFR; se proporciona a los vuelos servicio de control de tránsito aéreo y están separados unos de otros.

(2) **Clase C.** Espacio aéreo, al norte de la línea de la costa, dentro del (TMA Maiquetía) con servicio radar disponible. La velocidad máxima indicada para todos los vuelos por debajo de 10000ft. es 250KT. Se permiten vuelos IFR y VFR; se proporciona a los vuelos, servicio de control de tránsito aéreo y los vuelos IFR, están separados de otros vuelos IFR y de los vuelos VFR. Los vuelos VFR están separados de los vuelos IFR y reciben información de tránsito respecto a otros vuelos VFR.

(3) **Clase D.** Espacio aéreo comprendido dentro de las CTR de Barcelona, Barquisimeto, Maiquetía, Maracaibo, Margarita y el Tuy. Se permiten vuelos IFR y VFR se proporciona a los vuelos servicio de control de tránsito aéreo; los vuelos IFR están separados de otros vuelos IFR y reciben información de tránsito respecto a los vuelos VFR. Los vuelos VFR reciben información de tránsito respecto a todos los otros vuelos.

(4) **Clase E.** Espacio aéreo, al norte de la línea de la costa, dentro de la TMA Maiquetía con servicio radar inoperativo, zona sur de la línea de la costa, dentro de la TMA Maiquetía en cualquier condición; las TMA de Barcelona, Barquisimeto, Maracaibo, Margarita y el Tuy; toda aerovía y ruta ATS con servicio ATC desde su MEA hasta FL195; y todas las CTR no clasificadas



REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

COMISION CENTRAL DE PLANIFICACIÓN INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL

PUBLICADO EN LA GACETA OFICIAL EXTRAORDINARIA DE LA REPUBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA N° 5.897 DE FECHA 11 DE NOVIEMBRE DE 2008.

como clase D. Se permiten vuelos IFR y VFR; se proporciona a los vuelos IFR servicio de control de tránsito aéreo y están separados de otros vuelos IFR. Todos los vuelos reciben información de tránsito en la medida de lo posible. Todos los vuelos requieren autorización del ATC para operar dentro de este espacio aéreo.

(5) **Clase G.** Comprende todo espacio aéreo no controlado fuera de los clasificados anteriormente. Aplicable a rutas ATS con sufijo "G" desde su MEA hasta FL195. Se permiten vuelos IFR y VFR y reciben servicio de información de vuelo, si lo solicitan.

(b) Los requisitos para los vuelos dentro de cada clase de espacio aéreo seleccionado dentro del espacio aéreo nacional, son indicados en la siguiente tabla:

Clase	Tipo de Vuelo	Separación Proporcionada	Servicios Suministrados	Limitaciones de Velocidad	Requisitos de Radiocomunicación	Sujeto de Autorización ATC
A	Sólo IFR	Todas las Aeronaves	Servicios de Control de Tránsito Aéreo	No se aplica	Continua en ambos sentidos	Sí
C	IFR	IFR de IFR IFR de VFR	Servicio de Control de Tránsito Aéreo	250Kt IAS por debajo de 3050m (10000ft) AMSL	Continua en ambos sentidos	Sí
	VFR	VFR de VFR	1) Servicio de Control de Tránsito Aéreo para la separación de IFR; 2) Información de tránsito VFR/VFR (y asesoramiento anticollisión a solicitud)	250Kt IAS por debajo de 3050m (10000ft) AMSL	Continua en ambos sentidos	Sí
D	IFR	IFR de IFR	Servicios de Control de Tránsito Aéreo, información de tránsito sobre vuelos VFR (y asesoramiento	250Kt IAS por debajo de 3050m (10000ft) AMSL	Continua en ambos sentidos	Sí



REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

COMISION CENTRAL DE PLANIFICACIÓN
INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL

PUBLICADO EN LA GACETA OFICIAL
EXTRAORDINARIA DE LA REPUBLICA
BOLIVARIANA DE VENEZUELA N° 5.897 DE
FECHA 11 DE NOVIEMBRE DE 2008.

	VFR	Ninguna	Información de tránsito IFR/VFR y VFR/VFR (y asesoramiento anticollisión a solicitud)	250Kt IAS por debajo de 3050m (10000ft) AMSL	Continua en ambos sentidos	Sí
	IFR	IFR de IFR	Servicio de Control de Tránsito Aéreo y, en la medida de lo posible, información de tránsito sobre vuelos VFR	250Kt IAS por debajo de 3050m (10000ft) AMSL	Continua en ambos sentidos	Sí
E	VFR	Ninguna	Información de tránsito en la medida de lo posible	250Kt IAS por debajo de 3050m (10000ft) AMSL	No	No
G	IFR	Ninguna	Servicio de Información de vuelo	250Kt IAS por debajo de 3050m (10000ft) AMSL	Continua en ambos sentidos	No
	VFR	Ninguna	Servicio de Información de vuelo	250Kt IAS por debajo de 3050m (10000ft) AMSL	No	No

(c) Cuando las partes del espacio aéreo ATS se superpongan verticalmente, es decir, una encima de la otra, los vuelos al nivel divisorio vertical deben cumplir con los requisitos correspondientes a la clase de espacio aéreo menos restrictiva y se les deben prestar los servicios aplicables a dicha clase. Al aplicarse estos criterios se considera, por lo tanto, que el espacio aéreo de Clase C es menos restrictivo que el de Clase A; que el espacio aéreo Clase D es menos restrictivo que el de Clase C, y así sucesivamente.



REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

COMISION CENTRAL DE PLANIFICACIÓN INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL

SECCIÓN 275.9 NAVEGACIÓN BASADA EN PERFORMANCE (PBN).

La Autoridad Aeronáutica determinará los tipos de PBN en la FIR Maiquetía apropiados a nivel de los servicios de comunicaciones, navegación, vigilancia y tránsito aéreo que se proporcionen en el espacio aéreo de la República Bolivariana de Venezuela y de acuerdo a los convenios regionales en el cual aplique o se establezcan para el caso.

SECCIÓN 275.10 PERFORMANCE DE COMUNICACIÓN REQUERIDA (RCP).

La Autoridad Aeronáutica determinará los tipos de RCP en la FIR Maiquetía apropiados para los servicios de tránsito aéreo que se proporcionen en el espacio aéreo de la República Bolivariana de Venezuela y de acuerdo a los convenios regionales en el cual aplique o se establezcan para el caso.

SECCIÓN 275.11 ESTABLECIMIENTO Y DESIGNACIÓN DE LAS DEPENDENCIAS QUE FACILITAN SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO.

(a) Los servicios de tránsito aéreo los proveerán las dependencias establecidas y designadas en la forma siguiente:

(1) Se debe establecer centros de información de vuelo para prestar el servicio de información de vuelo y de alerta dentro de las regiones de información de vuelo, a no ser que tales servicios dentro de una región de información de vuelo se confíen a una dependencia de control de tránsito aéreo que disponga de las instalaciones y servicios adecuados para desempeñar su cometido.

(2) Las dependencias de los servicios de tránsito aéreo tienen la responsabilidad de prestar servicio de control de tránsito aéreo, servicio de información de vuelo y servicio de alerta, dentro de la región de información de vuelo de Maiquetía, de las áreas de control, de las zonas de control y en los aeródromos controlados.

SECCIÓN 275.12 ESPECIFICACIÓN PARA LA REGION DE INFORMACIÓN DE VUELO MAIQUETIA, ÁREAS DE CONTROL Y ZONAS DE CONTROL.



REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

COMISION CENTRAL DE PLANIFICACIÓN INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL

PUBLICADO EN LA GACETA OFICIAL

(a) *Región de información de vuelo:*

EXTRAORDINARIA DE LA REPUBLICA

(1) *La región de información de vuelo de Maiquetía incluye la totalidad del espacio aéreo comprendido dentro de sus límites laterales y verticales.*

BOLIVARIANA DE VENEZUELA N° 5.897 DE FECHA 11 DE NOVIEMBRE DE 2008.

(2) *La Región de Información de Vuelo de Maiquetía esta conformada por el espacio aéreo delimitado como se especifica a continuación:*

(i) *Desde las coordenadas 11°52'00"N – 071°20'00"W a 12°00'00"N – 071°00'00"W a 12°30'00"N – 071°25'00"W a 12°30'00"N – 070°30'00"W a 11°24'00"N – 067°58'00"W a 15°41'00"N – 067°04'00"W a 15°00'00"N – 065°00'00"W a 11°00'00"N – 062°30'00"W a 10°44'00"N – 061°47'00"W a 10°05'06"N – 026°03'28"W a 09°59'23"N – 061°55'40"W a 09°59'23"N – 061°27'57"W a 08°55'00"N – 059°57'00"W, desde allí a lo largo de la línea del inexistente laudo de 1899 (territorio reclamado por la República Bolivariana de Venezuela) hasta 05°10'00"N – 060°30'00"W, desde allí a lo largo de la frontera con Brasil hasta 01°11'00"N – 066°50'00"W y desde allí a lo largo de la frontera con Colombia hasta 11°52'00"N – 071°20'00"W. sus límites verticales se extienden desde la superficie hasta ilimitado.*

(b) *Áreas de control:*

(1) *Las Áreas de Control de la Región de Información de Vuelo de Maiquetía son las que se especifican a continuación, las cuales aparecen bien definidas en la Publicación de Información Aeronáutica de la República Bolivariana de Venezuela (AIP) en su parte ENR 2, a mencionar:*

- (i) *Área de Control Superior de Maiquetía (UTA Maiquetía).*
- (ii) *Área de Control Terminal de Barcelona (TMA Barcelona).*
- (iii) *Área de Control Terminal de Barquisimeto (TMA Barquisimeto).*
- (iv) *Área de Control Terminal de Maiquetía (TMA Maiquetía).*
- (v) *Área de Control Terminal de Maracaibo (TMA Maracaibo).*
- (vi) *Área de Control Terminal de Margarita (TMA Margarita).*
- (vii) *Área de Control Terminal del Tuy (TMA Tuy).*



REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

COMISION CENTRAL DE PLANIFICACIÓN INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL

(viii) ~~Todas las aerovías y rutas AFS situadas dentro de la Región de Información de Vuelo de Maiquetía, salvo aquellas rutas que en su identificación contengan el sufijo "G"~~

(c) Zonas de control:

(1) *Los límites laterales de las zonas de control dentro de la Región de información de vuelo de Maiquetía, abarcan aquellas partes del espacio aéreo que no estén comprendidas dentro de las áreas de control, que contienen las trayectorias de los vuelos IFR que llegan y salen de los aeródromos controlados en los que se han diseñado procedimientos instrumentales de llegada, salida o ambas. Sus límites laterales y verticales está definidos en la Publicación de Información Aeronáutica de Venezuela (AIP) en su parte AD 2.*

SECCIÓN 275.13 IDENTIFICACIÓN DE LAS DEPENDENCIAS DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO Y DE LOS ESPACIOS AÉREOS DE LA FIR MAIQUETÍA.

- (a) *El centro de control de área, esta identificado con el nombre de "Maiquetía", localizado en el aeropuerto internacional "Simón Bolívar", ubicado en La Republica Bolivariana de Venezuela, Maiquetía - Estado Vargas.*
- (b) *Las dependencias de control de aproximación y las torres de control de aeródromos, están identificadas por el nombre de la ciudad o pueblo donde se encuentran ubicadas.*
- (c) *La zona de control, el área de control y la región de información de vuelo, están identificadas por el nombre de la dependencia que ejerce jurisdicción sobre dicho espacio aéreo.*

SECCIÓN 275.14 COORDINACIÓN ENTRE EL EXPLOTADOR Y LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO.

- (a) *Las dependencias de los servicios de tránsito aéreo, al desempeñar sus funciones, deben tener debidamente en cuenta las necesidades del explotador inherentes al cumplimiento de las obligaciones especificadas en los reglamentos para la operación de aeronaves. Si el explotador lo necesita,*



REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

COMISION CENTRAL DE PLANIFICACIÓN INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL

**PUBLICADO EN LA GACETA OFICIAL
EXTRAORDINARIA DE LA REPUBLICA
BOLIVARIANA DE VENEZUELA N° 5.897 DE
FECHA 11 DE NOVIEMBRE DE 2008.**

se debe poner a su disposición o a la de su representante autorizado, la información de que dispongan para que el explotador o su representante autorizado pueda cumplir sus responsabilidades.

- (b) *Cuando lo solicite un explotador, los mensajes operacionales incluyendo los informes de posición, recibidos por las dependencias de los servicios de tránsito aéreo y relacionado con el vuelo de la aeronave, se pondrán, en la medida de lo posible, a disposición del explotador o de su representante autorizado.*

SECCIÓN 275.15 COORDINACIÓN ENTRE LAS AUTORIDADES MILITARES Y LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO.

- (a) *La autoridad ATS competente establece y mantiene una cooperación estrecha con las autoridades militares, responsables de las actividades que puedan afectar los vuelos de las aeronaves civiles. La coordinación de las actividades potencialmente peligrosas para las aeronaves civiles se llevan a cabo de conformidad con las disposiciones de la Sección 275.16 de la presente regulación.*
- (b) *Se toman las medidas necesarias para permitir que la información, relativa a la realización segura y rápida de los vuelos de las aeronaves civiles, se intercambie prontamente entre las dependencias de los servicios de tránsito aéreo y las dependencias militares correspondientes.*
- (c) *Los servicios de tránsito aéreo facilitan a las dependencias militares correspondientes, el plan de vuelo pertinente y otros datos relativos a los vuelos de las aeronaves civiles, sea periódicamente o a solicitud, de acuerdo con los procedimientos establecidos.*
- (d) *A fin de evitar o reducir la necesidad de recurrir a la interceptación de aeronaves civiles, la autoridad ATS competente designa las áreas o rutas en las que se apliquen las disposiciones de lo establecido en la RAV 281 "Reglamento del Aire", relativos a los planes de vuelo, a las comunicaciones en ambos sentidos y a la notificación de posición, con objeto de garantizar que las correspondientes dependencias de los servicios de tránsito aéreo,*



REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

COMISION CENTRAL DE PLANIFICACIÓN INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL

dispongan de todos los datos pertinentes para el fin específico de facilitar la identificación de las aeronaves civiles.

(e) *Se establecen procedimientos especiales de coordinación entre autoridades militares y los servicios de tránsito aéreo para asegurar que:*

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

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

SECCIÓN 275.16 COORDINACIÓN DE LAS ACTIVIDADES POTENCIALMENTE PELIGROSAS PARA LAS AERONAVES CIVILES.

(a) *Las disposiciones para la realización de toda actividad potencialmente peligrosa para las aeronaves civiles, sea sobre la República Bolivariana de Venezuela o sobre alta mar, se debe coordinar con la autoridad ATS competente. La coordinación se debe realizar con la antelación necesaria para que pueda publicarse oportunamente la información sobre las actividades, de conformidad con las disposiciones establecidas en la RAV 273 "Servicio de Información Aeronáutica".*

(b) *El objetivo de la coordinación es lograr las mejores disposiciones para evitar peligros a las aeronaves civiles, de manera que produzcan un mínimo de interferencia con las operaciones ordinarias de dichas aeronaves.*

(c) *Al adoptar las mencionadas disposiciones, se debe tener en cuenta los siguientes criterios:*

(1) *El lugar, la hora y la duración de estas actividades deben ser elegidos a fin de evitar el cambio del trazado de las rutas ATS establecidas, la ocupación de los niveles de vuelo más económicos o retraso de los vuelos regulares de las aeronaves, a menos que no exista otra posibilidad;*



REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

COMISION CENTRAL DE PLANIFICACIÓN INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL

(2) *La extensión de los espacios aéreos designados para la realización de las actividades debe ser la mínima posible;*

(3) *Debe establecerse una comunicación directa entre la autoridad ATS competente o la dependencia de servicio de tránsito aéreo y los organismos o dependencias que realicen estas actividades, para que se recurra a ellas en caso de emergencia de alguna aeronave civil u otra circunstancia imprevista que puedan generar la interrupción de dichas actividades.*

(d) *La Autoridad Aeronáutica, es responsable de iniciar la publicación de la información sobre las actividades.*

(e) *Si las actividades que constituyen un peligro potencial para los vuelos de las aeronaves civiles, se realizan en forma regular o continua, se establecerá un comité especial, según sea necesario, a fin de asegurar una coordinación adecuada entre las necesidades de todas las partes interesadas.*

(f) *La Autoridad Aeronáutica, a fin de proporcionar mayor capacidad del espacio aéreo y mejorar la eficiencia y flexibilidad de las operaciones de aeronaves, establece procedimientos de coordinación que permitan la utilización flexible de la parte del espacio aéreo reservado para actividades militares y otras actividades especializadas. Los procedimientos deben permitir que todos los usuarios del espacio aéreo tengan acceso seguro a tal espacio aéreo reservado.*

SECCIÓN 275.17 COORDINACIÓN ENTRE LAS AUTORIDADES METEOROLÓGICAS Y LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO.

(a) *Para conseguir que las aeronaves reciban la información meteorológica más reciente, se pueden establecer acuerdos entre la autoridad meteorológica y la autoridad ATS competente, para que el personal de los servicios de tránsito aéreo:*

(1) *Además de utilizar instrumentos indicadores, informe cuando sean observados por el personal de los servicios de tránsito aéreo o comunicados por las aeronaves, de otros elementos meteorológicos que puedan haber sido convenidos;*



REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

COMISION CENTRAL DE PLANIFICACIÓN INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL

PUBLICADO EN LA GACETA OFICIAL

EXTRAORDINARIA DE LA REPUBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA N° 5.897 DE FECHA 11 DE NOVIEMBRE DE 2008.

(2) *Comunique tan pronto como sea posible, a la oficina meteorológica correspondiente, de los fenómenos meteorológicos de importancia para las operaciones, cuando sean observados por el personal de los servicios de tránsito aéreo o comunicados por las aeronaves y no se hayan incluido en el informe meteorológico del aeródromo; y*

(3) *Comunique tan pronto como sea posible, a la oficina meteorológica correspondiente, la información que haya sido recibida a través de reportes de aeronaves o Dependencias ATS de las FIR adyacentes relativas a actividad volcánica precursora de erupción, erupciones volcánicas y la información relativa a las nubes de cenizas volcánicas. Asimismo el centro de control de área debe notificar la información a la oficina de vigilancia meteorológica correspondientes.*

(b) *Se debe mantener estrecha coordinación, entre el centro de control de área y las oficinas de vigilancia meteorológica correspondiente, para asegurar que la información acerca de cenizas volcánicas que se incluyen en los mensajes NOTAM y SIGMET sea coherente.*

(c) *La información referente a la transmisión de aeronotificaciones especiales se establece en el literal (c) de la sección 275.38 referente al alcance de los servicios de información de vuelo.*

SECCIÓN 275.18 COORDINACIÓN ENTRE LAS AUTORIDADES DE LOS SERVICIOS DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA Y LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO.

(a) *Para garantizar, que las dependencias de los servicios de información aeronáutica, reciban y proporcionen información actualizada que satisfaga la necesidad de contar con la misma durante el vuelo, se deben establecer acuerdos entre la autoridad de los servicios de información aeronáutica y los servicios de tránsito aéreo, para que el personal de este último, comunique con un mínimo de demora, a la dependencia encargada de los servicios de información aeronáutica:*



REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

COMISION CENTRAL DE PLANIFICACIÓN INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL

(1) Información sobre las condiciones en el aeródromo, estado de funcionamiento de las instalaciones, servicios y ayudas para la navegación situadas dentro de la zona de su competencia;

(2) Presencia de actividad volcánica observada por el personal de los servicios de tránsito aéreo o comunicada por aeronaves; y

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

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

(c) Los cambios en la información aeronáutica que afectan a las cartas o sistemas de navegación automatizados, son importantes ya que la notificación, requiere utilizar el sistema de reglamentación y control de información aeronáutica (AIRAC), tal como se especifica en la Regulación Aeronáutica Venezolana 273 "Servicios de Información Aeronáutica". Los servicios de tránsito aéreo deben cumplir con los plazos establecidos por las fechas de entrada en vigor AIRAC predeterminadas, acordadas internacionalmente, previendo además, 14 días adicionales contados a partir de la fecha de envío de la información y datos brutos que remitan a los servicios de información aeronáutica.

(d) Los servicios de tránsito aéreo responsables de suministrar la información y datos brutos aeronáuticos a los servicios de información aeronáutica tienen debidamente en cuenta los requisitos de exactitud e integridad de los datos aeronáuticos especificados en la RAV 273 correspondiente a los Servicios de Información Aeronáutica.

(e) Las especificaciones relativas a la expedición de NOTAM, SNOWTAM y ASHTAM se encuentran en la Regulación Aeronáutica Venezolana 273 de los Servicios de Información Aeronáutica.



REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

COMISION CENTRAL DE PLANIFICACIÓN INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL

- PUBLICADO EN LA GACETA OFICIAL
EXTRAORDINARIA DE LA REPUBLICA
BOLIVARIANA DE VENEZUELA Nº 5.897 DE
FECHA 11 DE NOVIEMBRE DE 2008.**
- (f) Los informes sobre la actividad volcánica, comprenden la información detallada en la RAV 277 del Servicio Meteorológico para la Navegación Aérea.
- (g) La información AIRAC, debe ser distribuida por el Servicio de información aeronáutica con 56 días de antelación respecto a las fechas de entrada en vigor AIRAC, de forma que los destinatarios puedan recibirla por lo menos 28 días antes de la fecha de entrada en vigor.

SECCIÓN 275.19 ALTITUDES MÍNIMAS DE VUELO.

La Autoridad Aeronáutica, debe determinar y promulgar las altitudes mínimas de vuelo respecto a cada tramo de ruta y área de control ATS sobre la Región de Información de Vuelo de Maiquetía. (estas altitudes mínimas están en conformidad con las normas establecidas por OACI, se indican en la RAV 281 Reglamento del Aire, secciones 281.62 y 281.63, en el AIP Venezuela Sección GEN 3.3.5). Las altitudes mínimas de vuelo determinadas proporcionan, como mínimo, un margen de franqueamiento por encima del obstáculo más alto situado dentro del área de que se trate.

SECCIÓN 275.20 SERVICIOS A LAS AERONAVES EN CASO DE EMERGENCIA.

- (a) *Se debe dar la mayor atención, asistencia y prioridad sobre otras aeronaves a aquella que se sepa, o se sospeche, que se encuentra en estado de emergencia, incluido el caso de que esté siendo objeto de interferencia ilícita, según lo exijan las circunstancias.*
- (b) *En caso de una emergencia, en las comunicaciones entre las dependencias ATS y las aeronaves, se deben aplicar todas las acciones adecuadas tendientes a solventar la emergencia de comunicaciones.*
- (c) *Para indicar, que se encuentra en estado de emergencia una aeronave equipada con una capacidad apropiada de enlace de datos o un respondedor SSR, debe, según corresponda hacer funcionar el equipo en la forma siguiente:*
- (1) *En el Modo A, Código 7700.*



REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

COMISION CENTRAL DE PLANIFICACIÓN INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL

(2) En el Modo A, Código 7500, para indicar en forma específica que está siendo objeto de interferencia ilícita.

(3) En el Modo A 7600, para indicar falla de Comunicaciones.

(d) Cuando se sepa o sospeche que una aeronave es objeto de interferencia ilícita, las dependencias ATS de conformidad con el procedimiento de Operaciones de los Servicios de Tránsito Aéreo durante un acto de Interferencia Ilícita, atenderán con prontitud las solicitudes de dicha aeronave. Se debe seguir transmitiéndose la información que proceda para que el vuelo se realice con seguridad, y se deben tomar las medidas necesarias para facilitar la realización de todas las fases de vuelo, especialmente el aterrizaje, en condiciones de seguridad.

(e) Cuando se sepa o sospeche que una aeronave es objeto de interferencia ilícita, las dependencias ATS, de conformidad con los procedimientos acordados localmente, informarán inmediatamente a la autoridad competente designada por la República Bolivariana de Venezuela e intercambiarán la información necesaria con el explotador o por su representante asignado.

SECCIÓN 275.21 CONTINGENCIA EN VUELO.

(a) *Aeronaves extraviadas, no identificadas y desviadas.*

Tan pronto como una dependencia de los servicios de tránsito aéreo, tenga conocimiento de que hay una aeronave extraviada, no identificada o desviada, debe tomar todas las medidas necesarias para auxiliar a la aeronave y proteger su vuelo, de conformidad con el procedimiento de Operaciones de los Servicios de Tránsito Aéreo, en caso de una aeronave extraviada o no identificada, incluyendo los siguientes pasos:

(1) *Si no se conoce la posición de la aeronave, la dependencia de los servicios de tránsito aéreo debe:*

- (i) *Tratar de establecer, a no ser que ya se haya establecido, comunicación en ambos sentidos con la aeronave;*
- (ii) *Utilizar todos los medios disponibles para determinar su posición;*
- (iii) *Informar a las otras dependencias ATS de las zonas en las cuales la aeronave pudiera haberse extraviado o pudiera extraviarse, teniendo*



REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

COMISION CENTRAL DE PLANIFICACIÓN INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL

en cuenta todos los factores que en dichas circunstancias pudieran haber influido en la navegación de la aeronave.

(iv) Informar de conformidad con los procedimientos convenidos localmente, a las dependencias militares apropiadas y les proporcionará el plan de vuelo pertinente y otros datos relativos a la aeronave extraviada;

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

(b) *Intercepción de aeronaves civiles dentro de la zona de responsabilidad.*

Tan pronto como una dependencia de servicios de tránsito aéreo tenga conocimiento de que una aeronave está siendo interceptada en su zona de responsabilidad, debe adoptar de entre las medidas siguientes, las que considere apropiadas al caso:

(1) *Tratar de establecer comunicación en ambos sentidos con la aeronave interceptada mediante cualquier medio disponible, inclusive la radiofrecuencia de emergencia de 121.5Mhz, a no ser que ya se haya establecido comunicación;*

(2) *Notificar al piloto que su aeronave está siendo interceptada;*

(3) *Establecer contacto con la dependencia de control de interceptación que mantiene comunicaciones en ambos sentidos con la aeronave interceptora y proporciona la información de que se disponga con respecto a la aeronave;*

(4) *Retransmitir, cuando sea necesario, los mensajes entre la aeronave interceptora o la dependencia de control de interceptación y la aeronave interceptada;*

(5) *Adoptar, en estrecha coordinación con la dependencia de control de interceptación todas las medidas necesarias para garantizar la seguridad de la aeronave interceptada;*



REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

COMISION CENTRAL DE PLANIFICACIÓN INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL

- PUBLICADO EN LA GACETA OFICIAL
EXTRAORDINARIA DE LA REPUBLICA
BOLIVARIANA DE VENEZUELA N° 5.897 DE
FECHA 11 DE NOVIEMBRE DE 2008.**
- (b) *Informar a las Dependencias ATS de la Regiones de Información de Vuelo adyacentes si considera que la aeronave extraviada proviene de dichas Regiones de Información de Vuelo.*
- (c) *Intercepción de aeronaves civiles fuera de zona de responsabilidad. Tan pronto como una dependencia de servicios de tránsito aéreo tenga conocimiento de que una aeronave está siendo interceptada fuera de su zona de responsabilidad, adoptar de entre las medidas siguientes, las que considere apropiadas al caso:*
- (1) *Informar a la dependencia ATS que está al servicio de la parte del espacio aéreo en la cual tiene lugar la interceptación, proporcionando los datos de que disponga para ayudarla a identificar la aeronave y pedirá que intervenga de conformidad con lo estipulado en el literal (b) de esta sección.*
 - (2) *Retransmitir los mensajes entre la aeronave interceptada y la dependencia ATS correspondiente, la dependencia de control de interceptación o la aeronave interceptora.*

SECCIÓN 275.22 LA HORA EN LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO.

- (a) *Las dependencias de servicios de tránsito aéreo de la República Bolivariana de Venezuela, deben emplear el Tiempo Universal Coordinado (UTC) y lo deben expresar en horas y minutos, y cuando se requiera en segundos del día aeronáutico de 24 horas que comienza a las 19:30 HLV.*
- (b) *Las dependencias de servicios de tránsito aéreo, deben estar dotadas de relojes claramente visibles desde cada puesto de trabajo de la dependencia.*
- (c) *Los relojes de las dependencias de servicios de tránsito aéreo y otros dispositivos para registrar la hora deben ser verificados según sea necesario, a fin de que den la hora exacta, con una tolerancia de más o menos 30 segundos respecto a la UTC. Es responsabilidad del Centro de Control de Maiquetía la verificación periódica de la hora UTC e informarla al resto de las dependencias ATS.*



REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

COMISION CENTRAL DE PLANIFICACIÓN INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL

**PUBLICADO EN LA GACETA OFICIAL
EXTRAORDINARIA DE LA REPUBLICA
BOLIVARIANA DE VENEZUELA N° 5.897 DE**

FECHA 11 DE NOVIEMBRE DE 2008.

(d) *Las torres de control de aeródromos deben suministrar la hora exacta al piloto antes de que la aeronave inicie su rodaje para el despegue. Las señales horarias se refieren al medio minuto o minuto entero superior más próximo.*

(e) *En la República Bolivariana de Venezuela la hora exacta se debe obtener por la estación homologadora, la cual es el observatorio cajigal o si no fuese posible, de otra dependencia que haya obtenido la hora exacta de dicha estación homologadora.*

SECCIÓN 275.23 ESTABLECIMIENTO DE REQUISITOS DE LLEVAR A BORDO TRANSPONDEDORES DE NOTIFICACIÓN DE ALTITUD DE PRESIÓN Y DE SU FUNCIONAMIENTO.

(a) *La Autoridad Aeronáutica, deber fijar y exigir los requisitos para llevar a bordo transpondedores de notificación de la altitud de presión y para su funcionamiento en partes determinadas del espacio aéreo, conforme a lo establecido en el AIP/Venezuela, Parte ENR 1, Sección 1.6 servicios y procedimientos radar, Numeral 9.2 y 9.5.*

(b) *La finalidad de la disposición estipulada en el literal (a) de esta sección, es aumentar la eficacia de los servicios de tránsito aéreo y de los sistemas anticollisión de a bordo.*

SECCIÓN 275.24 GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL.

(a) *El Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, debe implantar programas sistemáticos y adecuados de gestión de la seguridad ATS, para garantizar que se mantenga la seguridad en el suministro de los servicios de tránsito aéreo dentro del espacio aéreo venezolano. El nivel aceptable de seguridad operacional será determinado por dicha Autoridad.*

(b) *La Autoridad Aeronáutica, exigirá a la Autoridad ATS competente implementar un sistema de gestión de la seguridad operacional que sea aceptable y que tenga como mínimo:*

(1) *Identificar los peligros de seguridad operacional;*



REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

COMISION CENTRAL DE PLANIFICACIÓN INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL

(2) ~~Asegurar la aplicación de las medidas correctivas necesarias para mantener un nivel aceptable de seguridad operacional.~~

(3) ~~Prever la supervisión permanente y la evaluación periódica del nivel de seguridad operacional logrado.~~

(4) *Tener como meta mejorar continuamente el nivel global de seguridad operacional.*

(c) *El sistema de gestión de la seguridad operacional definirá claramente las líneas de responsabilidad sobre seguridad operacional en la organización del proveedor de servicios de tránsito aéreo, incluyendo la responsabilidad directa de la seguridad operacional por parte del personal administrativo superior.*

(d) *Cualquier cambio significativo del sistema ATS, relacionado con la seguridad, incluida la implantación de una mínima reducida de separación o de un nuevo procedimiento, solamente entrará en vigor después de que una evaluación de la seguridad haya demostrado, que se cumple con el nivel requerido de seguridad y se haya consultado a los usuarios. La autoridad ATS asegurará que se tomen medidas adecuadas para que haya supervisión después de la implantación, con el objeto de verificar que se satisface el nivel requerido de seguridad.*

SECCIÓN 275.25 SISTEMAS DE REFERENCIA COMUNES.

(a) *Sistema de referencia horizontal.*

(1) *El Sistema Geodésico Mundial — 1984 (WGS-84) se utiliza como sistema de referencia (geodésica) horizontal para la navegación aérea dentro de la FIR Maiquetía. Las coordenadas geográficas aeronáuticas publicadas (que indiquen la latitud y la longitud) se deben expresar en función de la referencia geodésica de acuerdo a los criterios establecidos en el Doc. 9674, manual WGS-84.*



REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

COMISION CENTRAL DE PLANIFICACIÓN INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL

(b) Sistema de referencia vertical.

(2) Para los efectos de la navegación aérea dentro de la estructura de rutas ATS en la FIR Maiquetía, se debe emplear como referencia vertical para separación por niveles de vuelo, la Isobara Standard 1013.2hp; así mismo, se debe emplear el reglaje altimétrico correspondiente a cada zona como referencia vertical para la separación de aeronaves por altitudes de vuelo.

(3) La referencia al nivel medio del mar (MSL) que proporciona la relación de la altura (elevaciones) relacionadas con la gravedad respecto de una superficie conocida como geoide, se debe utilizar como sistema de referencia vertical para la evaluación de obstáculos a la navegación aérea.

(c) Sistema de referencia basado en calendario y tiempo.

(1) El calendario gregoriano y el tiempo universal coordinado (UTC) se utilizan como sistema de referencia para la navegación aérea en la Republica Bolivariana de Venezuela. Cuando en las cartas se utilice un sistema de referencia basado en calendario y tiempo diferente, se indicará en GEN 2.1.2 de la publicación de información aeronáutica (AIP).

SECCIÓN 275.26 COMPETENCIA LINGÜÍSTICA.

La Autoridad Aeronáutica, se debe asegurar de que los controladores de tránsito aéreo hablen y comprendan los idiomas utilizados en las comunicaciones radiotelefónicas. El idioma oficial de la Republica Bolivariana de Venezuela es el español; el idioma inglés se puede utilizar en caso de no existir convenios entre dependencias de control de tránsito aéreo de otro Estado adyacente para fines de comunicaciones radiotelefónicas.

SECCIÓN 275.27 ARREGLOS PARA CASOS DE CONTINGENCIA.

La Autoridad Aeronáutica mantendrá actualizado el plan de contingencia de los Servicios de Tránsito Aéreo de la Región de Información de Vuelo Maiquetía para ser aplicado en el caso de interrupción, o posible interrupción de los servicios de tránsito aéreo y los servicios de apoyo correspondientes en la FIR Maiquetía. Este plan de contingencia cumplirá con las recomendaciones establecidas por la OACI para estos efectos.



REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

COMISION CENTRAL DE PLANIFICACIÓN INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL

**PUBLICADO EN LA GACETA OFICIAL
EXTRAORDINARIA DE LA REPUBLICA
BOLIVARIANA DE VENEZUELA N° 5.897 DE
SECCIÓN 275.28, SERVICIO DE CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO.
FECHA 11 DE NOVIEMBRE DE 2008.**

CAPÍTULO C

SERVICIO DE CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO

(a) *Se suministra servicio de control de tránsito aéreo:*

- (1) *A los vuelos IFR en el espacio aéreo Clases A, C, D, y E;*
- (2) *A los vuelos VFR en el espacio aéreo Clases C y D;*
- (3) *A los vuelos VFR especiales; en los aeródromos que la autoridad ATS competente designe.*
- (4) *Al tránsito de aeródromo en los aeródromos controlados.*

SECCIÓN 275.29 PROVISIÓN DEL SERVICIO DE CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO.

(a) *El servicio de control de tránsito aéreo debe ser provisto por las diferentes dependencias en la forma siguiente:*

- (1) *Servicio de control de área:*
 - (i) *Por el Centro de Control de Área de Maiquetía; o*
- (2) *Servicio de control de aproximación:*
 - (i) *Por las Dependencias de Control de Aproximación dentro de las Áreas de Control Terminal y las Zonas de Control de los aeropuertos donde hay establecida una TMA, dentro de la región de Información de Vuelo de Maiquetía.*
 - (ii) *Por las torres de control de aeródromo o el Centro de Control de Área de Maiquetía, en aquellos aeródromos controlados ubicados fuera de las Áreas de Control Terminal, en los cuales existen procedimientos instrumentales de llegada, salida o ambas inclusive.*
- (3) *Servicio de control de aeródromo:*
 - (i) *Por medio de las torres de control de aeródromos en los aeródromos controlados.*



REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

COMISION CENTRAL DE PLANIFICACIÓN INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL

SECCIÓN 275.30 FUNCIONAMIENTO DEL SERVICIO DE CONTROL DE TRANSITO AEREO.

(a) *Con el fin de proporcionar el servicio de control de tránsito aéreo, la dependencia de control de tránsito aéreo:*

- (1) *Dispone de la información sobre el movimiento proyectado de cada aeronave y variaciones del mismo, y de datos sobre el progreso efectivo de cada una de ellas;*
- (2) *Determina, basándose en la información recibida, las posiciones relativas, que guardan entre ellas, las aeronaves conocidas;*
- (3) *Otorga autorizaciones e información para los fines de prevenir colisiones entre las aeronaves, que estén bajo su control y acelerar y mantener ordenadamente el flujo del tránsito aéreo;*
- (4) *Coordina las autorizaciones, en cuanto sea necesario, con las otras dependencias:*
 - (i) *Siempre que, de no hacerlo, una aeronave pueda obstaculizar el tránsito dirigido por dichas otras dependencias;*
 - (ii) *Antes de transferir el control de una aeronave a dichas otras dependencias.*
- (5) *La información sobre el movimiento de las aeronaves, junto con el registro de autorizaciones del control de tránsito aéreo otorgadas a las mismas, se exhibe de forma que permita un análisis fácil, a fin de mantener una afluencia eficiente del tránsito aéreo, con la debida separación entre aeronaves.*
- (6) *Las dependencias de control de tránsito aéreo deben estar equipadas con dispositivos para grabar las conversaciones de fondo y el entorno sonoro de las estaciones de trabajo de los controladores de tránsito aéreo, con la capacidad de retener la información registrada durante las últimas 24 horas de operación.*
- (7) *Las autorizaciones concedidas por las dependencias de control de tránsito aéreo proporcionan separación:*



REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

COMISION CENTRAL DE PLANIFICACIÓN INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL

- PUBLICADO EN LA GACETA OFICIAL
EXTRAORDINARIA DE LA REPUBLICA
BOLIVARIANA DE VENEZUELA N° 5.897 DE
FECHA 11 DE NOVIEMBRE DE 2008.**
- (i) *Entre todos los vuelos en el espacio aéreo de Clases A;*
 - (ii) *Entre los vuelos IFR en el espacio aéreo de Clases C, D y E;*
 - (iii) *Entre vuelos IFR y VFR en el espacio aéreo de Clase C;*
 - (iv) *Entre vuelos IFR y vuelos VFR Especiales;*
 - (v) *Entre vuelos VFR especiales, cuando así lo prescriba la autoridad ATS competente.*
- (b) *La separación proporcionada por una dependencia de control de tránsito Aéreo, se obtiene por lo menos en una de las siguientes formas:*
- (1) *Separación vertical, mediante la asignación de diferentes niveles elegidos entre:*
 - (i) *La tabla de niveles de crucero que figura en la RAV 281 que le corresponde al Reglamento del Aire; o*
 - (2) *Separación horizontal obtenida proporcionando:*
 - (i) *Separación longitudinal, manteniendo un intervalo entre las aeronaves que lleven la misma derrota, o derrotas convergentes recíprocas, expresadas en función de tiempo (10 minutos entre aeronaves, salvo los casos en los cuales, por cartas de acuerdos operacionales con Regiones de Información de Vuelos adyacentes, se haya prescrito otro acuerdo) o de distancia (80, 20 ó 10 millas náuticas, según las velocidades de las aeronaves); o*
 - (ii) *Separación lateral, manteniendo las aeronaves en diferentes rutas o en diferentes áreas geográficas;*
 - (3) *En todos los espacios aéreos en que se aplique una separación vertical mínima reducida de 300 m (1 000 ft) entre el FL 290 y el FL 410 inclusive, se debe establecer un programa, a nivel regional, para vigilar la performance de mantenimiento de altitud de la aeronave que opera a esos niveles, a fin de garantizar que la implantación y aplicación continua de esta separación vertical mínima cumple con los objetivos de seguridad.*



REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

COMISION CENTRAL DE PLANIFICACIÓN INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL

La cobertura de las instalaciones de vigilancia de altitud que se prepararon en el marco de este programa será adecuada para permitir la vigilancia de los tipos de aeronaves correspondientes de todos los explotadores que operen en el espacio aéreo RVSM.

**PUBLICADO EN LA GACETA OFICIAL
EXTRAORDINARIA DE LA REPUBLICA
BOLIVARIANA DE VENEZUELA N° 5.897 DE
FECHA 11 DE NOVIEMBRE DE 2008.
SECCIÓN 275.31 MÍNIMAS DE SEPARACIÓN.**

(a) La selección de las mínimas de separación que se aplica en la Región de Información de Vuelo Maiquetía, se debe efectuar como sigue:

(1) Las mínimas de separación se eligen entre las que figuran en las disposiciones de los procedimientos de los servicios de tránsito aéreo correspondientes y en los procedimientos suplementarios regionales, que sean aplicables a las circunstancias prevalecientes. Cuando se utilicen tipos de ayudas o prevalezcan circunstancias que no estén previstas en las disposiciones vigentes, según proceda, se establecerán otras mínimas de separación, por:

- (i) La autoridad ATS competente, previo acuerdo con los explotadores, respecto a rutas o partes de las mismas que estén dentro del espacio aéreo sobre el territorio de la República Bolivariana de Venezuela;
- (ii) Acuerdo regional de navegación aérea, respecto a rutas o partes de las mismas que estén dentro del espacio aéreo sobre alta mar o sobre áreas de soberanía indeterminada.

(2) La selección de las mínimas de separación se debe hacer por acuerdo entre las autoridades ATS competentes, responsables del suministro de los servicios de tránsito aéreo en el espacio aéreo adyacente cuando:

- (i) El tránsito ha de pasar de uno a otro de los espacios aéreos adyacentes;
- (ii) Las rutas se hallen tan próximas al límite común de los espacios aéreos adyacentes, que afecten las mínimas de separación aplicables según las circunstancias.



REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

COMISION CENTRAL DE PLANIFICACIÓN INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL

(b) Los detalles de las mínimas de separación elegidas y de sus áreas de aplicación, se deben notificar a:

(1) Las dependencias ATS pertinentes, y

(2) Los pilotos y explotadores, mediante las Publicaciones de Información Aeronáutica (AIP), cuando la separación se base en el uso por parte de la aeronave de ayudas para la navegación especificadas o en técnicas de navegación determinadas.

SECCIÓN 275.32 RESPONSABILIDAD AL PROPORCIONAR CONTROL.

(a) Responsabilidad del control de los vuelos: Todo vuelo controlado debe estar en todo momento bajo control de una sola dependencia de control de tránsito aéreo.

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

SECCIÓN 275.33 TRANSFERENCIA DE LA RESPONSABILIDAD DEL CONTROL.

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

(1) Entre el Centro de Control Maiquetía y los Centros de Control de las Regiones de Información de Vuelo Adyacentes: La responsabilidad del control de una aeronave se debe transferir del Centro de Control Maiquetía a los Centros de Control de las Regiones de Información de Vuelo Adyacentes y viceversa, en el momento o punto de transferencia de control convenidos en las cartas de acuerdos operacionales; o en



REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

COMISION CENTRAL DE PLANIFICACIÓN INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL

cualquier otro punto o momento que se haya convenido entre ambas dependencias.

(2) Entre el Centro de Control Maiquetía y las Dependencias de Control de Aproximación: La responsabilidad del control de una aeronave se debe transferir del Centro de Control Maiquetía a las dependencias de Control de Aproximación, y viceversa, en determinado momento o punto convenido entre ambas dependencias.

(3) Entre las Oficinas de Control de Aproximación y las torre de control de aeródromo:

(i) Aeronaves que llegan:

(A) La responsabilidad del control de una aeronave que llega, se debe transferir de la dependencia que proporcione servicio de control de aproximación a la torre de control de aeródromo, cuando la aeronave:

(B) Se encuentre en las proximidades del aeródromo, y se considere que podrá realizar la aproximación y el aterrizaje por referencia visual a tierra; o haya alcanzado condiciones meteorológicas ininterrumpidas de vuelo visual;

(C) Haya llegado a un punto o nivel prescrito, lo que ocurra antes, según lo especificado en Cartas de Acuerdo o instrucciones de la dependencia ATS; o

(D) Haya aterrizado, lo primero que ocurra.

(E) Incluso cuando exista una dependencia de control de aproximación, el control de ciertos vuelos puede transferirse directamente de un centro de control de área a una torre de control de aeródromo y viceversa, por acuerdo previo entre las dependencias interesadas, respecto a la parte pertinente del servicio de control de aproximación que ha de ser proporcionado por el centro de control de área o por la torre de control del aeródromo, según corresponda.



REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

COMISION CENTRAL DE PLANIFICACIÓN INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL

- PUBLICADO EN LA GACETA OFICIAL
EXTRAORDINARIA DE LA REPUBLICA
BOLIVARIANA DE VENEZUELA N° 5.897 DE
FECHA 11 DE NOVIEMBRE DE 2008**
- (ii) *Aeronaves que salen en condiciones meteorológicas de vuelo visual:*
- (A) *Cuando en las proximidades del aeródromo prevalezcan condiciones meteorológicas de vuelo visual la responsabilidad del control de una aeronave que sale, se transferirá de la torre de control de aeródromo a la que proporcione servicio de control de aproximación:*
- (A) *antes del momento en que la aeronave abandone las proximidades del aeródromo; o*
- (B) *antes de que la aeronave pase a operar en condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos; o*
- (C) *haya llegado a un punto o nivel prescritos, según lo especificado en Cartas de Acuerdo o instrucciones locales lo primero que ocurra.*
- (iii) *Aeronaves que salen en condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos:*
- (A) *Cuando en el aeródromo prevalezcan condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos, la responsabilidad del control de una aeronave que sale, se transferirá de la torre de control de aeródromo a la que proporcione servicio el control de aproximación:*
- Inmediatamente después de que la aeronave esté en vuelo; o haya llegado a un punto o nivel prescritos, según lo especificado en Cartas de Acuerdo o instrucciones locales lo primero que ocurra.*
- (4) *Entre los sectores o posiciones de control dentro de la misma dependencia de control de tránsito aéreo:*
- Se debe transferir la responsabilidad de control de una aeronave de un sector o una posición de control a otro sector de control, dentro de la misma dependencia de tránsito aéreo, al llegar a un punto de transferencia de control, nivel de vuelo u hora estimada al punto, según lo especificado en las instrucciones locales.*



REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

COMISION CENTRAL DE PLANIFICACIÓN INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL

(b) *Coordinación de la transferencia:*

**PUBLICADO EN LA GACETA OFICIAL
EXTRAORDINARIA DE LA REPUBLICA
BOLIVARIANA DE VENEZUELA Nº 5.897 DE
FECHA 11 DE NOVIEMBRE DE 2008.**

(1) *La responsabilidad del control de una aeronave no debe ser transferida de una dependencia de control de tránsito aéreo a otra sin el consentimiento de la dependencia de control aceptante, el cual debe obtenerse según lo indicado en el numeral (2), literales (i) y (ii).*

(2) *La dependencia de control transferidora debe comunicar a la dependencia de control aceptante las partes apropiadas del plan de vuelo actualizado, así como toda información de control pertinente a la transferencia solicitada.*

(i) *Cuando haya de realizarse la transferencia del control utilizando datos radar, la información de control pertinente a dicha transferencia debe incluir información referente a la posición y, si se requiere, la derrota y la velocidad de la aeronave observada por radar inmediatamente antes de la transferencia.*

(ii) *Cuando haya de realizarse la transferencia del control utilizando datos ADS, la información de control pertinente a dicha transferencia debe incluir la posición en cuatro dimensiones y otras informaciones, según corresponda.*

(3) *La dependencia de control aceptante debe:*

(i) *Indicar que se halla en situación de aceptar el control de la aeronave en las condiciones expresadas por la dependencia de control transferidora, a no ser que, por previo acuerdo entre ambas dependencias, la ausencia de dicha información deba entenderse como una aceptación de las condiciones especificadas; o indicar los cambios necesarios al respecto; y*

(ii) *Especificar cualquier otra información o autorización referente a la parte siguiente del vuelo que la aeronave necesite en el momento de la transferencia.*

(4) *A no ser que se haya acordado lo contrario entre las dos dependencias de control interesadas, la dependencia aceptante notificará a la dependencia*



REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

COMISION CENTRAL DE PLANIFICACIÓN INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL

**PUBLICADO EN LA GACETA OFICIAL
EXTRAORDINARIA DE LA REPUBLICA
BOLIVARIANA DE VENEZUELA N° 5.897 DE
FECHA 11 DE NOVIEMBRE DE 2008.**

transferidora el momento en que se haya establecido la comunicación por radio en ambos sentidos con la aeronave de que se trate. Asumido el control de la misma se debe especificar en Cartas de Acuerdo o instrucciones de la dependencia ATS, según corresponda, los procedimientos de coordinación aplicables, incluidos los puntos de transferencia de control.

SECCIÓN 275.34 AUTORIZACIONES DEL CONTROL DE TRANSITO AÉREO.

Las autorizaciones del control de tránsito aéreo, tienen como única finalidad cumplir con los requisitos de suministrar servicio de control de tránsito aéreo.

(a) Contenido de las autorizaciones:

(1) La autorización del control de tránsito aéreo debe contener:

- (i) la identificación de la aeronave que figura en el plan de vuelo;*
- (ii) el límite de la autorización;*
- (iii) la ruta de vuelo;*
- (iv) el nivel o niveles de vuelo para toda la ruta o parte de ella y cambios de nivel, si corresponde; en lo que respecta a los niveles, si la autorización abarca únicamente parte de la ruta, es importante que la dependencia de control de tránsito aéreo especifique el punto hasta el cual afecta la parte de la autorización que atañe a los niveles, siempre que sea necesario para asegurar la observancia del Reglamento del Aire, referente a falla de comunicaciones en IMC;*
- (v) las instrucciones o información necesaria sobre otros aspectos, como las maniobras de aproximación o de salida, las comunicaciones y la hora en que expira la autorización. La hora de expiración de la autorización es aquella en que caduca automáticamente si no se ha iniciado el vuelo. La misma se establece en 1 hora posterior a la hora estimada de despegue a menos que la misma sea revisada por la dependencia de control de aeródromo.*

(2) Se deben establecer rutas normalizadas de salida y de llegada y procedimientos conexos, cuando sea necesario, para facilitar:



REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

COMISION CENTRAL DE PLANIFICACIÓN INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL

**PUBLICADO EN LA GACETA OFICIAL
EXTRAORDINARIA DE LA REPUBLICA
BOLIVARIANA DE VENEZUELA N° 5.897 DE
FECHA 11 DE NOVIEMBRE DE 2008.**

(b) Autorizaciones para los vuelos transónicos:

- (1) La autorización del control de tránsito aéreo referente a la fase de aceleración transónica de un vuelo supersónico se debe extender por lo menos hasta el final de dicha fase.*
- (2) La autorización del control de tránsito aéreo referente a la desaceleración y al descenso de una aeronave que pasa del vuelo de crucero supersónico al vuelo subsónico, debe permitirle un descenso ininterrumpido, durante la fase transónica.*

(c) Colación de autorizaciones y de información relacionada con la seguridad.

- (1) La tripulación de vuelo debe confirmar repitiendo al controlador de tránsito aéreo las partes de las autorizaciones e instrucciones que se transmiten oralmente del ATC que estén relacionadas con la seguridad. Se deben confirmar los siguientes elementos:*
 - (i) Autorizaciones de ruta ATC;*
 - (ii) Autorizaciones e instrucciones para entrar, aterrizar, despegar, mantenerse en espera a distancia, cruzar y retroceder en cualquier pista; y*
 - (iii) Pista en uso, reglaje de altímetro, códigos SSR, instrucciones de nivel, instrucciones de rumbo y velocidad y niveles de transición, ya sea expedido por el controlador o incluidos en las radiodifusiones ATIS.*
- (2) Otras autorizaciones o instrucciones, incluidas las autorizaciones condicionales, deben ser colacionadas o darse acuse de recibo de las mismas de forma que se indique claramente que han sido comprendidas y que serán cumplidas.*



REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

COMISION CENTRAL DE PLANIFICACIÓN INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL

(3) El controlador debe escuchar la repetición para asegurarse que la tripulación de vuelo ha acusado recibo correctamente de la autorización o la instrucción.

(d) Coordinación de las autorizaciones

(1) La autorización del control de tránsito aéreo se debe coordinar entre las dependencias del control de tránsito aéreo, para que abarque toda la ruta de la aeronave, o determinada parte de la misma, de la manera siguiente:

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

(A) Cuando haya sido posible, antes de la partida, coordinar la autorización con todas las dependencias bajo cuyo control debe pasar la aeronave;

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

(2) Cuando se expida una autorización que cubra la parte inicial del vuelo únicamente, como medio para acelerar el tránsito de salida, las autorizaciones sucesivas que se expidan en ruta, se deben ajustar a lo especificado anteriormente, aunque el aeródromo del primer aterrizaje previsto esté bajo la jurisdicción de un centro de control de área que no sea el que expide la autorización en ruta.

(3) Cuando no se haya logrado o previsto la coordinación mencionada en el Párrafo (d), Subpárrafo (1) numeral (i). Sólo se debe dar autorización a la aeronave para llegar hasta el punto en donde pueda asegurar razonablemente la coordinación. Antes de llegar a dicho punto, o sobre tal punto, la aeronave recibirá una nueva autorización, debiéndose dar entonces las instrucciones que sean necesarias.

(4) Cuando así lo disponga la autoridad ATS competente, puede exigirse que las aeronaves entren en contacto con una dependencia de control de



REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

COMISION CENTRAL DE PLANIFICACIÓN INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL

tránsito aéreo subsiguiente a fin de recibir una autorización anticipada antes del punto de transferencia de control.

(5) Las aeronaves deben mantener la necesaria comunicación en ambos sentidos, con la dependencia de control de tránsito aéreo apropiada, mientras estén solicitado una autorización anticipada, indicando claramente al piloto el carácter específico de toda autorización anticipada que se otorgue.

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

(7) Cuando sea posible y se utilicen comunicaciones por enlace de datos para facilitar el otorgamiento de autorizaciones anticipadas, debe contarse con comunicaciones en ambos sentidos entre el piloto y la dependencia de control de tránsito aéreo que otorgue dichas autorizaciones.

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

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

(e) Gestión de afluencia de tránsito aéreo.

(1) Se debe implantar la gestión de afluencia del tránsito aéreo (ATFM) en el espacio aéreo en el que la demanda de tránsito aéreo exceda, o se espera



REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

COMISION CENTRAL DE PLANIFICACIÓN INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL

**PUBLICADO EN LA GACETA OFICIAL
EXTRAORDINARIA DE LA REPUBLICA
BOLIVARIANA DE VENEZUELA N° 5.897 DE
FECHA 11 DE NOVIEMBRE DE 2008.**

que exceda, de la capacidad declarada de los servicios de control de tránsito aéreo de que se trate. La capacidad de los servicios de control de tránsito aéreo queda declarada por la autoridad ATS competente en 15 aeronaves en forma simultánea por cada Sector de control.

(2) Cuando la dependencia ATC estime que no es posible atender a más tránsito del que ya se ha aceptado, para un periodo de tiempo y lugar o áreas determinadas, o que sólo puede atenderlos a un ritmo determinado, dicha dependencia adoptará el ATFM y lo notificará cuando proceda a las dependencias ATS interesadas. Las tripulaciones de vuelo de aeronaves destinadas a dicho lugar o áreas y los explotadores involucrados serán informados acerca de las demoras previstas o de las restricciones que serán aplicadas.

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

SECCIÓN 275.35 CONTROL DE PERSONAS Y VEHÍCULOS EN LOS AERÓDROMOS.

(a) El movimiento de personas o vehículos, comprendidas las aeronaves remolcadas, dentro del área de maniobras de un aeródromo, debe ser controlado por la torre de control del aeródromo, cuando sea necesario, para evitarles peligros o para evitárselos a las aeronaves que aterrizan, despegan se encuentran en rodaje, de acuerdo al procedimiento de Control de Movimiento de Aeronaves, Vehículos y Peatones en el Área de Maniobra.

(b) Cuando se apliquen procedimientos en condiciones de mala visibilidad:

(1) Se debe limitar al mínimo esencial el número de personas y vehículos que operen en el área de maniobras de un aeródromo, y se debe prestar atención especial a los requisitos relativos a protección de la(s) zona(s) sensible(s) del ILS cuando se efectúen operaciones de aproximación de precisión por instrumentos categorías II o III;



REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

COMISION CENTRAL DE PLANIFICACIÓN INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL

(2) La separación mínima entre vehículos y aeronaves en rodaje debe ser la que la autoridad ATS competente establezca. Tomando en consideración las ayudas disponibles excepto cuando los vehículos de bomberos atiendan la emergencia de una aeronave.

**PUBLICADO EN LA GACETA OFICIAL
EXTRAORDINARIA DE LA REPUBLICA
BOLIVARIANA DE VENEZUELA N° 5.897 DE
FECHA 11 DE NOVIEMBRE DE 2008.**

(3) Cuando se efectúen continuamente operaciones ILS de precisión por instrumentos de categorías II ó III a una misma pista, se deben proteger las áreas críticas y sensibles más restringidas del ILS. El periodo de aplicación de los procedimientos en condiciones de mala visibilidad se debe determinar de acuerdo con las instrucciones locales de la dependencia ATS.

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

(d) Los vehículos que se encuentren en el área de maniobras deben observar las siguientes reglas:

(1) Todos los vehículos, comprendidos los que remolquen aeronaves, deben ceder paso a las aeronaves que estén aterrizando, despegando o en rodaje;

(2) Los vehículos que remolquen aeronaves deben tener paso preferente;

(3) Los vehículos deben cederse mutuamente el paso de conformidad con las instrucciones locales;

(4) No obstante lo dispuesto en (a), (b) y (c), todos los vehículos, comprendidos los que remolquen aeronaves, deben observar las instrucciones de la torre de control del aeródromo.

SECCIÓN 275.36 SUMINISTRO DE SERVICIO RADAR.

En los sistemas radar se debe proveer la presentación en pantalla de alerta y avisos relacionados con la seguridad, tal como alertas de conflictos, predicciones de conflictos, advertencia de altitud mínima de seguridad y claves SSR duplicadas involuntariamente, además se incluyen procedimientos de operaciones de los Servicios de Tránsito Aéreo para aviso de Altitud Mínima de



REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

COMISION CENTRAL DE PLANIFICACIÓN INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Seguridad y para Alerta en Corto Plazo en caso de Conflicto, así como para servicios y procedimientos Radar en el AIP Venezuela sección ENR 1.6

**PUBLICADO EN LA GACETA OFICIAL
EXTRAORDINARIA DE LA REPUBLICA
BOLIVARIANA DE VENEZUELA N° 5.897 DE
FECHA 11 DE NOVIEMBRE DE 2008.**

CAPÍTULO D SERVICIO DE INFORMACIÓN DE VUELO

SECCIÓN 275.37 SERVICIO DE INFORMACIÓN DE VUELO.

(a) El servicio de información de vuelo se suministra a todas las aeronaves a las que probablemente pueda afectar la información y a las que se les suministra servicio de control de tránsito aéreo; o de otro modo tienen conocimiento las dependencias pertinentes de los servicios de tránsito aéreo.

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

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

(1) Se debe tener en cuenta que en determinadas circunstancias las aeronaves que realizan la aproximación final, el aterrizaje, el despegue o el ascenso, pueden necesitar que se les comunique inmediatamente información esencial que no sea de la incumbencia del servicio de control de tránsito aéreo.

SECCIÓN 275.38 ALCANCE DEL SERVICIO DE INFORMACIÓN DE VUELO.

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

(1) información SIGMET y AIRMET;



REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

COMISION CENTRAL DE PLANIFICACIÓN INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL

(2) información relativa a la actividad volcánica precursora de erupción, a erupciones volcánicas y a las nubes de cenizas volcánicas;

(3) información relativa a la liberación en la atmósfera de materiales radiactivos o sustancias químicas tóxicas;

(4) información sobre los cambios en las condiciones de servicio de las ayudas para la navegación;

(5) información sobre los cambios en el estado de los aeródromos e instalaciones y servicios conexos, incluso información sobre el estado de las áreas de movimiento del aeródromo, cuando estén afectadas por nieve o hielo o cubiertas por una capa de agua de espesor considerable;

(6) información sobre globos libres no tripulados; y cualquiera otra información que sea probable que afecte a la seguridad.

(b) Además de lo dispuesto en el párrafo (a) de esta sección, el servicio de información de vuelo que se entrega a los vuelos debe incluir el suministro de información sobre:

(1) las condiciones meteorológicas notificadas o pronosticadas en los aeródromos de salida, de destino y de alternativa;

(2) los peligros de colisión que puedan existir para las aeronaves que operen en el espacio aéreo de Clases C, D, E y G, cuyo contenido comprende solamente las aeronaves conocidas y que a veces puede ser incompleto, lo que impide a los servicios de tránsito aéreo asumir la total responsabilidad respecto a su expedición y exactitud;

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

(c) Las dependencias del servicio de tránsito aéreo deben transmitir tan pronto como sea posible, aeronotificaciones especiales a otras aeronaves interesadas, a la oficina meteorológica asociada y a otras dependencias del



REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

COMISION CENTRAL DE PLANIFICACIÓN INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL

**PUBLICADO EN LA GACETA OFICIAL
EXTRAORDINARIA DE LA REPUBLICA
BOLIVARIANA DE VENEZUELA N° 5.897 DE
FECHA 11 DE NOVIEMBRE DE 2008.**

servicio de tránsito aéreo involucradas. Las transmisiones a las aeronaves deben continuar por un período determinado por acuerdo entre la autoridad meteorológica y la de los servicios de tránsito aéreo involucradas.

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

SECCIÓN 275.39 RADIODIFUSIONES DEL SERVICIO DE INFORMACIÓN DE VUELO PARA OPERACIONES

(a) Aplicación

(1) La información meteorológica y la información operacional referente a las ayudas para la navegación y a los aeródromos que se incluyan en el servicio de información de vuelo, deben ser suministradas, cuando estén disponibles, en una forma integrada desde el punto de vista operacional.

(2) Cuando haya que transmitir a las aeronaves información de vuelo integrada desde el punto de vista operacional, deberá transmitirse con el contenido y cuando se especifique en el orden, que corresponda a las diversas etapas del vuelo.

(3) Las radiodifusiones del servicio de información de vuelo para las operaciones, cuando se lleven a cabo, deben consistir en mensajes que contengan información integrada sobre elementos operacionales y meteorológicos seleccionados que sean apropiados a las diversas etapas del vuelo. Estas radiodifusiones son de tres tipos principales: HF, VHF y ATIS.

(b) Radiodifusiones vocales del servicio automático de información terminal (ATIS-voz).

(1) Se deben efectuar radiodifusiones vocales del servicio automático de información terminal (ATIS-voz) en los aeródromos donde sea necesario reducir el volumen de comunicaciones de los canales aeroterrestres VHF - ATIS. Cuando se efectúen, dichas transmisiones comprenderán:



REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

COMISION CENTRAL DE PLANIFICACIÓN INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL

**PUBLICADO EN LA GACETA OFICIAL
EXTRAORDINARIA DE LA REPUBLICA
BOLIVARIANA DE VENEZUELA N° 5.897 DE
FECHA 11 DE NOVIEMBRE DE 2008.**

(i) *una radiodifusión que sirva tanto a las aeronaves que llegan como a las que salen; o*

(ii) *dos radiodifusiones que sirvan respectivamente a las aeronaves que llegan y a las aeronaves que salen en los aeródromos en los cuales la duración de una radiodifusión que sirviera tanto a las aeronaves que llegan como a las que salen sería excesiva.*

- (2) *En lo posible se debe usar una frecuencia VHF discreta para las radiodifusiones vocales ATIS-voz. Si no se dispusiera de una frecuencia discreta, la transmisión puede hacerse por el o los canales radiotelefónicos de las ayudas para la navegación de terminal más apropiadas, de preferencia el VOR, a condición de que el alcance y la legibilidad sean adecuados y que la señal de identificación de la ayuda para la navegación se inserte en la radiodifusión sin enmascarar esta última.*
- (3) *Las radiodifusiones vocales ATIS no se deben transmitir en los canales radiotelefónicos del ILS.*
- (4) *Cuando se suministre ATIS-voz, la radiodifusión debe ser continua y repetitiva.*
- (5) *La información contenida en la radiodifusión en vigor se debe suministrar de inmediato a las dependencias ATS encargadas de suministrar a las aeronaves la información sobre la aproximación, aterrizaje y despegue, cuando el mensaje no haya sido preparado por esta o estas dependencias. Los requisitos para el suministro de ATIS correspondiente a ATIS-voz figuran en el literal (c) de esta sección.*
- (6) *Hasta que no se prepare y adopte una forma de fraseología más adecuada para uso universal en las comunicaciones radiotelefónicas aeronáuticas, las radiodifusiones vocales ATIS suministradas en los aeródromos destinados a utilizarse en servicios aéreos internacionales deberán estar disponibles en español, inglés o ambos idiomas.*
- (7) *Cuando sea posible, el mensaje de las radiodifusiones vocales ATIS no deberá exceder de 30 segundos, procurándose que la legibilidad del*



REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

COMISION CENTRAL DE PLANIFICACIÓN INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL

**PUBLICADO EN LA GACETA OFICIAL
EXTRAORDINARIA DE LA REPUBLICA
BOLIVARIANA DE VENEZUELA N° 5.897 DE
FECHA 11 DE NOVIEMBRE DE 2008.**

*mensaje ATIS no se vea afectada por la velocidad de transmisión o por la
señal de identificación de la ayuda para la navegación que se emplee para
la transmisión del ATIS.*

(c) Servicio automático de información terminal (voz).

- (1) Requisitos para el suministro de ATIS-voz:
 - (i) La información comunicada se referirá a un solo aeródromo.*
 - (ii) La información comunicada será actualizada inmediatamente después de producirse un cambio importante;*
 - (iii) La preparación y difusión del mensaje ATIS estarán a cargo de los servicios de tránsito aéreo;*
 - (iv) Cada mensaje ATIS se identificará por medio de un designador en forma de una letra del alfabeto de deletreo de la OACI. Los designadores asignados a los mensajes ATIS consecutivos estarán en orden alfabético;*
 - (v) Las aeronaves acusarán recibo de la información al establecer la comunicación con la dependencia ATS que presta el servicio de control de aproximación o de la torre de control de aeródromo, como corresponda;*
 - (vi) Al responder al mensaje mencionado en (v) o bien, en el caso de las aeronaves de llegada, en el momento que pueda prescribir la autoridad ATS componentes, la dependencia ATS apropiada comunicará a la aeronave el reglaje de altímetro en vigor; y*
 - (vii) La información meteorológica se extraerá del informe meteorológico local ordinario o especial.**
- (2) Cuando debido a la rápida alteración de las condiciones meteorológicas no sea aconsejable incluir un informe meteorológico en el ATIS, los mensajes ATIS indicarán que se facilitará la información meteorológica del caso, cuando la aeronave se ponga en contacto inicial con la dependencia ATS pertinente.*



REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

COMISION CENTRAL DE PLANIFICACIÓN INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL

**PUBLICADO EN LA GACETA OFICIAL
EXTRAORDINARIA DE LA REPUBLICA
BOLIVARIANA DE VENEZUELA Nº 5.897 DE
FECHA 11 DE NOVIEMBRE DE 2008.**

(3) *No será necesario incluir en las transmisiones dirigidas a las aeronaves la información contenida en el ATIS actualizado, cuyo recibo haya sido confirmado por la aeronave respectiva, exceptuando el reglaje del altímetro, que se suministrará de acuerdo a lo que se prescriba en los procedimientos de los servicios de tránsito aéreo pertinentes.*

(4) *Si una aeronave acusa recibo de un ATIS que ya no es de actualidad, la información actualizada se transmitirá a la aeronave sin demora.*

(5) *Los mensajes ATIS deben ser lo más breve posible. La información adicional a la que se especifica en literal (d) de esta sección, tal como la información ya disponible en las publicaciones de información aeronáutica (AIP) y en los NOTAM, debe incluirse únicamente cuando circunstancias excepcionales lo justifiquen.*

(d) *ATIS destinados a las aeronaves que llegan y salen:*

(a) *En la Región de Información de Vuelo Maiquetía los mensajes ATIS que contienen información tanto para la llegada como para la salida constarán de los siguientes datos, en el orden indicado:*

(1) *nombre del aeródromo;*

(2) *indicador de llegada o salida;*

(3) *designador;*

(4) *hora de observación, cuando corresponda;*

(5) *tipo de aproximaciones que se esperan;*

(6) *pistas en uso; estado del sistema de detención que constituya un posible peligro;*

(7) *condiciones importantes de la superficie de la pista y, cuando corresponda, eficacia de frenado;*

(8) *nivel de transición, cuando sea aplicable;*



REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

COMISION CENTRAL DE PLANIFICACIÓN INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL

**PUBLICADO EN LA GACETA OFICIAL
EXTRAORDINARIA DE LA REPUBLICA
BOLIVARIANA DE VENEZUELA N° 5.897 DE
FECHA 11 DE NOVIEMBRE DE 2008.**

- (9) *otra información esencial para las operaciones;*
- (10) *dirección y velocidad del viento de superficie, con las variaciones importantes y, si se dispone de sensores del viento en la superficie relacionados específicamente con los tramos de las pistas en uso;*
- (11) *visibilidad y, cuando sea aplicable, RVR;*
- (12) *tiempo presente;*
- (13) *nubes por debajo de la más elevada de las altitudes siguientes: 1 500 m (5 000 ft) o la altitud mínima de sector más elevada; cumulonimbus; si el cielo está oculto, visibilidad vertical cuando se disponga de ella;*
- (14) *temperatura del aire;*
- (15) *temperatura del punto de rocío;*
- (16) *reglajes del altímetro;*
- (17) *toda información disponible sobre los fenómenos meteorológicos significativos en las zonas de aproximación o ascenso, incluido el de cizalladura del viento, y otros fenómenos recientes de importancia para las operaciones;*
- (18) *pronóstico de tendencia, cuando se disponga de él; y*
- (19) *instrucciones ATIS específicas.*

CAPITULO E

SERVICIO DE ALERTA

SECCIÓN 275.40 SERVICIO DE ALERTA.

- (a) *Se debe suministrar servicio de alerta;*



REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

COMISION CENTRAL DE PLANIFICACIÓN INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL

(1) A todas las aeronaves a las cuales se suministre servicio de control de tránsito aéreo.

(2) En la medida de lo posible, a todas las demás aeronaves que hayan presentado un plan de vuelo o de las que, por otros medios, tengan conocimiento los servicios de tránsito aéreo; y a todas las aeronaves que se sepa o se sospeche que están siendo objeto de interferencia ilícita.

(b) El centro de control de área debe servir de base para reunir toda información relativa a la situación de emergencia de cualquier aeronave que se encuentre dentro de la correspondiente región de información de vuelo o área de control y para transmitir tal información al centro coordinador de salvamento apropiado.

(c) En el caso de que una aeronave se enfrente con una situación de emergencia mientras se encuentra bajo el control de la torre de un aeródromo o de una dependencia de control de aproximación, la que corresponda de estas dependencias, notificará inmediatamente el hecho al centro de control de área, el cual a la vez, lo notificará al centro coordinador de salvamento. No obstante, si la naturaleza de la emergencia es tal que resulte superflua la notificación, ésta no se hará.

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

SECCIÓN 275.41 NOTIFICACIÓN AL CENTRO COORDINADOR DE SALVAMENTO.

(a) Con excepción de lo prescrito en la sección 275.39 referente al Servicio de Alerta y sin perjuicio de cualquier otra circunstancia que aconsejen tal medida, las dependencias de los servicios de control de tránsito aéreo notificarán inmediatamente al centro coordinador de salvamento cuando



REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

COMISION CENTRAL DE PLANIFICACIÓN INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL

consideren que una aeronave se encuentra en estado de emergencia de conformidad con lo siguiente:

(1) Fase de Incertidumbre (INCERFA):

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

(2) Fase de alerta (ALERFA):

- (i) Cuando, transcurrida la fase de incertidumbre, en las subsiguientes tentativas para establecer comunicación con la aeronave, o en las averiguaciones hechas de otras fuentes pertinentes no se consigan noticias de la aeronave; o
- (ii) Cuando una aeronave haya sido autorizada para aterrizar y no lo haga dentro de los cinco minutos siguientes a la hora prevista de aterrizaje y no se haya podido restablecer la comunicación con la aeronave; o
- (iii) Cuando se reciban informes que indiquen que las condiciones de funcionamiento de la aeronave no son normales, pero no hasta el extremo de que sea probable un aterrizaje forzoso; o
- (iv) Cuando se sepa o se sospeche que una aeronave está siendo objeto de interferencia ilícita.

(3) Fase de peligro (DETRESFA):



REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

COMISION CENTRAL DE PLANIFICACIÓN INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL

**PUBLICADO EN LA GACETA OFICIAL
EXTRAORDINARIA DE LA REPUBLICA
BOLIVARIANA DE VENEZUELA N° 5.897 DE
FECHA 11 DE NOVIEMBRE DE 2008.**

(f) *Cuando transcurrida la fase de alerta, toda nueva tentativa de establecer comunicación con la aeronave, de manera directa o a través de las indagaciones que sobre ella se hagan por otros medios, resulte infructuosa y esto haga suponer que se haya en peligro; o*

(ii) *Cuando se considere que se ha agotado el combustible que la aeronave lleva a bordo, o que es insuficiente para permitirle llegar a lugar seguro; o*

(iii) *Cuando se reciban informes que indiquen que las condiciones de funcionamiento de la aeronave son anormales hasta el extremo de que se crea probable un aterrizaje forzoso; ó Cuando se reciban informes o se presuma que la aeronave está a punto de hacer un aterrizaje forzoso o que lo ha efectuado ya.*

(iv) *A menos que se tenga la certeza de que la aeronave y sus ocupantes no se ven amenazados por ningún peligro grave ni inminente y que no necesitan ayuda inmediata.*

(b) *La notificación debe contener la información siguiente, conforme se disponga de ella, en el orden indicado:*

(1) *INCERFA, ALERFA o DETRESFA, según corresponda a la fase de la emergencia;*

(i) *servicio y persona que llama;*

(ii) *clase de emergencia;*

(iii) *información apropiada contenida en el plan de vuelo;*

(iv) *dependencia que estableció la última comunicación, hora y medio utilizado;*

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

(vi) *colores y marcas distintivas de la aeronave;*



REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

COMISION CENTRAL DE PLANIFICACIÓN INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL

- (vii) toda medida tomada por la dependencia que hace la notificación; y*
- (viii) demás observaciones pertinentes.*
- (ix) La información especificada en el párrafo (b), de esta sección, que no se disponga en el momento de hacer la notificación a un centro coordinador de salvamento, debe recabarse por una dependencia de los servicios de tránsito aéreo antes de declararse la fase de peligro, si hay motivos suficientes para creer que se producirá dicha fase.*

(c) Ampliando la notificación estipulada en el párrafo (a), de esta sección, se debe suministrar sin tardanza, al centro coordinador de salvamento, toda información adicional respecto a la situación que vaya tomando el estado de emergencia a través de las distintas fases sucesivas y la información que sea necesaria cuando ha dejado de existir el estado de emergencia.

(1) La cancelación de las medidas iniciadas por el centro coordinador de salvamento es responsabilidad de dicho centro.

SECCIÓN 275.42 EMPLEO DE INSTALACIONES DE COMUNICACIONES.

Según sea necesario, las dependencias de los servicios de tránsito aéreo deben emplear todos los medios de comunicación disponible para establecer y mantener comunicación con cualquier aeronave que se encuentre en estado de emergencia, y para solicitar noticias de la misma.

SECCIÓN 275.43 LOCALIZACIÓN DE AERONAVES EN ESTADO DE EMERGENCIA.

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



REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

COMISION CENTRAL DE PLANIFICACIÓN INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL

SECCIÓN 275.44 INFORMACIÓN PARA EL EXPLOTADOR.

(a) Cuando el centro de control de área, decida que una aeronave está en la fase de incertidumbre o de alerta, notificará al centro coordinador de salvamento.

FECHA 11 DE NOVIEMBRE DE 2008.

(1) Si una aeronave está en la fase de peligro, se tiene que notificar inmediatamente al centro coordinador de salvamento, de acuerdo con el literal (a) de la sección 275.40 referente a la notificación a los centros coordinadores de salvamento.

(b) Toda la información que el centro de control de área haya notificado al centro coordinador de salvamento, se debe comunicar igualmente sin demora al explotador, siempre que esto sea posible.

SECCIÓN 275.45 INFORMACIÓN DESTINADA A LAS AERONAVES QUE SE ENCUENTRAN EN LAS PROXIMIDADES DE UNA AERONAVE EN ESTADO DE EMERGENCIA.

(a) Cuando una dependencia de servicios de tránsito aéreo establezca que una aeronave se encuentra en estado de emergencia, informará a otras aeronaves que se sepa que están en la proximidad de la aeronave en cuestión, de la naturaleza de la emergencia tan pronto como sea posible excepto según se dispone en (b) de la presente sección, a fin que dichas aeronaves colaboren, según sea necesario, con las dependencias de los servicios de tránsito aéreo.

(b) Cuando una dependencia de los servicios de tránsito aéreo sepa o sospeche que una aeronave está siendo objeto de interferencia ilícita, no se hará ninguna referencia en las comunicaciones ATS aeroterrestres a la naturaleza de la emergencia, a menos que en las comunicaciones procedentes de la aeronave afectada, se haya hecho referencia a la misma con anterioridad y se tenga la certeza de que tal referencia no agravará la situación.



REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

COMISION CENTRAL DE PLANIFICACIÓN INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL

**PUBLICADO EN LA GACETA OFICIAL
EXTRAORDINARIA DE LA REPUBLICA
BOLIVARIANA DE VENEZUELA N° 5.897 DE
FECHA 11 DE NOVIEMBRE DE 2008.**

**REQUISITOS DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO RESPECTO A
COMUNICACIONES**

**SECCIÓN 275.46 REQUISITOS DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO
AÉREO RESPECTO A COMUNICACIONES.**

(a) Servicio Móvil Aeronáutico (comunicaciones aeroterrestres).

- (1) Para fines de los servicios de tránsito aéreo, en las comunicaciones aeroterrestres se debe utilizar la radiotelefonía o el enlace de datos.*
- (2) Toda dependencia ATS debe disponer de un canal de emergencia de 121,5Mhz manteniendo la escucha en dicho canal. Las funciones respecto a los canales de emergencia y la ubicación de la citada frecuencia deben ser indicadas en el Procedimiento correspondiente.*
- (3) Cuando se emplee comunicación radiotelefónica directa en ambos sentidos entre el piloto y el controlador, para dar servicio de control de tránsito aéreo, todos los canales de comunicación aeroterrestres de este servicio, y que se utilicen de ese modo, estarán provistos de dispositivos de registro.*
- (4) Los registros de canales de comunicaciones, se conservarán por un período de 30 días.*

(b) Servicio de Información de Vuelo.

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

(c) Servicio de Control de Área.



REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

COMISION CENTRAL DE PLANIFICACIÓN INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL

**PUBLICADO EN LA GACETA OFICIAL
EXTRAORDINARIA DE LA REPUBLICA
BOLIVARIANA DE VENEZUELA N° 5.897 DE
FECHA 11 DE NOVIEMBRE DE 2008.**

(1) Las instalaciones de comunicaciones aeroterrestres permiten efectuar comunicaciones vocales o CPDLC apoyadas por las primeras en ambos sentidos entre la dependencia que proporciona el servicio de control de área y las aeronaves que operen en cualquier dirección dentro del área o áreas de control.

(2) Las instalaciones de comunicaciones aeroterrestres del servicio de control de área deben permitir comunicaciones vocales directas, rápidas y continuas, libres de parásitos atmosféricos, en ambos sentidos, o CPDLC apoyadas por las primeras.

(d) Servicio de Control de Aproximación.

(1) Las instalaciones de comunicaciones aeroterrestres permiten comunicaciones en ambos sentidos, directas, rápidas, continuas y libres de parásitos atmosféricos, entre la dependencia que preste servicio de control de aproximación y las aeronaves debidamente equipadas que estén bajo su control.

(2) Si la dependencia que facilita el servicio de control de aproximación funciona independientemente, las comunicaciones aeroterrestres se deben efectuar por los canales suministrados para su uso exclusivo.

(e) Servicio de Control de Aeródromo.

(1) Las instalaciones de comunicaciones aeroterrestres permiten las comunicaciones en ambos sentidos, directas, rápidas, continuas y libres de parásitos atmosféricos, entre la torre de control del aeródromo y las aeronaves que vuelen a cualquier distancia comprendida dentro de un radio de 45 kilómetros (25 millas náuticas) del aeródromo.

(f) Servicio fijo aeronáutico (comunicaciones tierra-tierra).

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

(g) Comunicaciones dentro de la Región de Información de Vuelo.



REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

COMISION CENTRAL DE PLANIFICACIÓN INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL

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

**PUBLICADO EN LA GACETA OFICIAL
EXTRAORDINARIA DE LA REPUBLICA
BOLIVARIANA DE VENEZUELA Nº 5.897 DE
FECHA 11 DE NOVIEMBRE DE 2008.**

(i) El centro de control de área, debe estar en condiciones de comunicarse con las siguientes dependencias que proporcionen servicios dentro de su zona de responsabilidad:

(A) las dependencias de control de aproximación;

(B) las torres de control de aeródromo;

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

(D) las del servicio de información de vuelo.

(ii) Las dependencias de control de aproximación, además de disponer de instalaciones para comunicarse con el centro de control de área, debe estar en condiciones de comunicarse con la torre o torres de control de aeródromo asociadas y con la oficina u oficinas de notificación de los servicios de tránsito aéreo asociadas, cuando éstas estén instaladas por separado.

(iii) Las torres de control de aeródromo, además de estar conectada con el centro de control de área y las dependencias de control de aproximación, debe disponer de instalaciones para comunicarse con la oficina de notificación de los servicios de tránsito aéreo asociada, siempre que ésta esté instalada por separado.

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

(i) El centro de control de área debe disponer de instalaciones para comunicarse con las siguientes dependencias, que proporcionen servicios dentro de sus respectivas zonas de responsabilidad:

(A) las dependencias militares correspondientes;

(B) la oficina meteorológica que sirva al centro;



REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

COMISION CENTRAL DE PLANIFICACIÓN INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL

**PUBLICADO EN LA GACETA OFICIAL
EXTRAORDINARIA DE LA REPUBLICA
BOLIVARIANA DE VENEZUELA N° 5.897 DE
FECHA 11 DE NOVIEMBRE DE 2008.**

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

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

(E) la oficina NOTAM internacional que sirva al centro;

(F) las oficinas correspondientes de los explotadores.

(ii) Las dependencias de control de aproximación y las torres de control de aeródromo, debe disponer de instalaciones para comunicarse con las siguientes dependencias que proporcionen servicios dentro de sus respectivas zonas de responsabilidad:

(A) las dependencias militares correspondientes;

(B) los servicios de salvamento y de emergencia (incluso servicios de ambulancia, contra incendios y otros)

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

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

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

(iii) Las instalaciones de comunicaciones necesarias de acuerdo con (i)-(A) y (ii)-(A), deben estar en condiciones de proporcionar comunicaciones rápidas y confiables entre la dependencia de los servicios de tránsito aéreo de que se trate y la dependencia o dependencias militares a cargo del control de las operaciones de interceptación dentro de la zona de responsabilidad de la dependencia de los servicios de tránsito aéreo.

(3) Descripción de las instalaciones de comunicaciones.



REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

COMISION CENTRAL DE PLANIFICACIÓN INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL

**PUBLICADO EN LA GACETA OFICIAL
EXTRAORDINARIA DE LA REPUBLICA
BOLIVARIANA DE VENEZUELA N° 5.897 DE
FECHA 11 DE NOVIEMBRE DE 2008.**

(i) Las instalaciones de comunicaciones exigidas en el subpárrafo (1), numeral (i), literal (A) y subpárrafo (2), numerales (i), (ii) y (iii), deben estar en condiciones de proporcionar:

(A) comunicaciones verbales directas solas o en combinación con comunicaciones por enlace de datos, que puedan establecerse instantáneamente para fines de transferencia de control radar, o normalmente en 15 segundos para otros fines; y

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

(ii) En todos los casos no previstos en el subpárrafo (3), numeral (i), literales (A), (B), las instalaciones de comunicaciones deben poder proporcionar:

(A) Comunicaciones verbales directas solas o en combinación con comunicaciones por enlace de datos, que puedan normalmente establecerse en un tiempo aproximado de 15 segundos; y

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

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

(iv) Las instalaciones de comunicaciones necesarias de acuerdo con los subpárrafos anteriores (1) y (2), deben complementarse, cuando sea necesario, con otros tipos de comunicaciones visuales o auditivas, como la televisión en circuito cerrado o sistemas de tratamiento por separado de la información.

(v) Las instalaciones de comunicaciones estipuladas en el subpárrafo (2), numeral (ii), literal (A), numeral (ii), literal (B) y numeral (ii), literal



REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

COMISION CENTRAL DE PLANIFICACIÓN INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL

**PUBLICADO EN LA GACETA OFICIAL
EXTRAORDINARIA DE LA REPUBLICA
BOLIVARIANA DE VENEZUELA Nº 5.897 DE
FECHA 11 DE NOVIEMBRE DE 2008.**

- (C), deben estar en condiciones de establecer comunicación verbal directa.*
- (vi) Las instalaciones de comunicaciones estipuladas en el subpárrafo (2), numeral (ii), literal (D) deben poder establecer comunicación verbal directa. Todas las instalaciones de comunicaciones verbales directas o por enlace de datos entre distintas dependencias de los servicios de tránsito aéreo y las dependencias militares correspondientes, deben contar con registro automático.*
- (vii) Los registros de datos y comunicaciones se conservarán por un período de 30 días.*
- (h) Comunicaciones entre regiones de información de vuelo.*
- (1) El centro de control de área debe disponer de instalaciones para comunicarse con todos los centros de control de área adyacentes.*
- (i) Estas comunicaciones se deben efectuar en todos los casos de modo que los mensajes estén en la forma adecuada para conservarlos como registro permanente y se reciban de conformidad con los tiempos de tránsito estipulados en los acuerdos regionales de navegación aérea.*
- (ii) A no ser que lo determinen de otro modo los acuerdos regionales de navegación aérea, las instalaciones de comunicaciones entre centros de control de área que presten servicio a áreas de control adyacentes dispondrán, además, de comunicaciones vocales directas y, cuando corresponda, por enlace de datos, con posibilidad de registro automático, que puedan establecerse instantáneamente para fines de transferencia del control cuando se utilicen datos radar, y normalmente en 15 segundos para otras finalidades.*
- (2) En todos los casos en que sea necesario el intercambio automático de datos entre las computadoras de los servicios de tránsito aéreo, debe contarse con dispositivos apropiados de registro automático.*



REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

COMISION CENTRAL DE PLANIFICACIÓN INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL

**PUBLICADO EN LA GACETA OFICIAL
EXTRAORDINARIA DE LA REPUBLICA
BOLIVARIANA DE VENEZUELA N° 5.897 DE
FECHA 11 DE NOVIEMBRE DE 2008**

(i) Procedimientos para las comunicaciones verbales directa. Se deben elaborar procedimientos adecuados para las comunicaciones verbales directas que permitan establecer conexiones inmediatas en caso de llamada urgente relativa a la seguridad de una aeronave y, si es necesario, la interrupción de otras llamadas menos urgentes en curso en aquel momento.

(ii) Los registros de datos y comunicaciones, se conservarán por un período de 30 días.

SECCIÓN 275.47 SERVICIO DE CONTROL DEL MOVIMIENTO EN LA SUPERFICIE.

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

(1) El servicio de control de aeródromo debe disponer de medios que permitan establecer comunicaciones radiotelefónicas bidireccionales para el control de los vehículos en el área de maniobras.

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

(3) Los registros de datos y comunicaciones, se conservarán por un período de 30 días.

SECCIÓN 275.48 SERVICIO DE RADIONAVEGACIÓN AERONÁUTICA.

(a) Registro automático de datos de vigilancia.

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



REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

COMISION CENTRAL DE PLANIFICACIÓN INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL

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

**PUBLICADO EN LA GACETA OFICIAL
EXTRAORDINARIA DE LA REPUBLICA
BOLIVARIANA DE VENEZUELA N° 5.897 DE
FECHA 11 DE NOVIEMBRE DE 2008.
CAPÍTULO G**

REQUISITOS DE LOS SERVICIOS DE TRANSITO AÉREO RESPECTO A INFORMACIÓN.

SECCIÓN 275.49 REQUISITOS DE LOS SERVICIOS DE TRANSITO AÉREO RESPECTO A INFORMACIÓN.

(a) Información meteorológica.

- (1) A las dependencias de los servicios de tránsito aéreo se les facilitará la información actualizada sobre las condiciones meteorológicas existentes y previstas, que sea necesaria para el desempeño de sus funciones respectivas. La información se facilitará de tal manera que exija un mínimo de interpretación por parte del personal de los servicios de tránsito aéreo y con una frecuencia que satisfaga las necesidades de las dependencias de los servicios de tránsito aéreo de que se trate.
- (2) Las oficinas meteorológicas deben estar situadas de tal forma que se facilite la consulta directa entre el personal meteorológico y el personal de las dependencias que suministran los servicios de tránsito aéreo. Cuando no sea posible el emplazamiento conjunto la consulta deberá llevarse a cabo por otros medios.
- (3) Se le suministrará a las dependencias de los servicios de tránsito aéreo información detallada sobre el emplazamiento, la extensión vertical, la dirección y velocidad de desplazamiento de los fenómenos meteorológicos en la proximidad del aeródromo, que puedan representar un peligro para las operaciones de las aeronaves, particularmente en las áreas del ascenso inicial y de aproximación.
- (4) Cuando los datos en altura tratados mediante computadora sean facilitados en forma digital a las dependencias de los servicios de



REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

COMISION CENTRAL DE PLANIFICACIÓN INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL

**PUBLICADO EN LA GACETA OFICIAL
EXTRAORDINARIA DE LA REPUBLICA
BOLIVARIANA DE VENEZUELA N° 5.897 DE
FECHA 11 DE NOVIEMBRE DE 2008.**

(b) Centro de información de vuelo y centro de control de área.

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

(2) Se le suministrará al centro de control de área, a intervalos adecuados, datos actuales de presión para el reglaje de altímetros, respecto a los lugares especificados por el centro de control de área.

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

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

(2) Se le facilitarán a las dependencias que suministran servicio de control de aproximación, datos actuales de presión para el reglaje de altímetros,



REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

COMISION CENTRAL DE PLANIFICACIÓN INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL

respecto a los lugares especificados por la dependencia que suministre el servicio de control de aproximación.

**PUBLICADO EN LA GACETA OFICIAL
EXTRAORDINARIA DE LA REPUBLICA
BOLIVARIANA DE VENEZUELA Nº 5.897 DE
FECHA 11 DE NOVIEMBRE DE 2008.**

(3) *Las dependencias que suministran servicio de control de aproximación para la aproximación final, el aterrizaje y el despegue, deben estar equipadas con indicadores para conocer el viento en la superficie. Los indicadores deben estar relacionados con los mismos puntos de observación y deben obtener sus lecturas de los mismos anemómetros a que están conectados los correspondientes indicadores instalados en la torre de control de aeródromo y en la estación meteorológica, cuando tal estación exista.*

(4) *Las dependencias que suministran servicio de control de aproximación para la aproximación final, el aterrizaje y el despegue, en aeródromos en que los valores del alcance visual en la pista se miden por medios instrumentales, se equiparán con presentadores visuales que permitan la lectura de los valores actuales del alcance visual en la pista. Los presentadores visuales se relacionarán con los mismos puntos de observación y obtendrán sus lecturas de los mismos sensores que los correspondientes presentadores visuales instalados en la torre de control de aeródromo y en la estación meteorológica, cuando tal estación exista.*

(d) *Torres de control de aeródromos.*

(1) *Se le proporcionará a las torres de control de aeródromo, informes y pronósticos meteorológicos actuales respecto al aeródromo que les concierna. Los informes especiales y las enmiendas de los pronósticos se deben comunicar a las torres de control de aeródromo tan pronto como sean necesarios, de conformidad con los criterios establecidos en la presente regulación, sin esperar al próximo informe o pronóstico ordinario.*

(2) *Se deben suministrar a las torres de control de aeródromo datos de presión actuales para el reglaje de altímetros, correspondientes al aeródromo en cuestión.*



REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

COMISION CENTRAL DE PLANIFICACIÓN INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL

- PUBLICADO EN LA GACETA OFICIAL
EXTRAORDINARIA DE LA REPUBLICA
BOLIVARIANA DE VENEZUELA N° 5.897 DE
FECHA 11 DE NOVIEMBRE DE 2008**
- (3) *Las torres de control de aeródromo deben estar equipadas con indicadores para conocer el viento en la superficie. El indicador o los indicadores deben estar relacionados con los mismos puntos de observación y obtener sus lecturas de los mismos anemómetros a que estén conectados los correspondientes indicadores instalados en la estación meteorológica, cuando tal estación exista. Cuando se utilicen anemómetros múltiples se señalarán claramente los indicadores con los que están conectados, con objeto de identificar la pista y la sección de ésta que corresponde a cada anemómetro.*
- (4) *Las torres de control de aeródromo en aeródromos donde el alcance visual en la pista se mida por medios instrumentales, se equiparán con presentadores visuales que permitan la lectura de los valores actuales del alcance visual en la pista. Estos presentadores visuales se relacionarán con los mismos puntos de observación y obtendrán sus lecturas de los mismos sensores que los correspondientes presentadores visuales instalados en la estación meteorológica, cuando tal estación exista.*
- (5) *Las torres de control de aeródromo se les debe proporcionar información acerca de las cortantes del viento que pudieran afectar adversamente a las aeronaves en las trayectorias de aproximación o despegue, o durante la aproximación en circuito, y a las aeronaves en la pista durante el recorrido de aterrizaje o la carrera de despegue.*
- (6) *Las torres de control de aeródromo y a las dependencias pertinentes se les proporcionará información respecto a las condiciones meteorológicas que pudieran afectar adversamente a las aeronaves en tierra, incluso a las aeronaves estacionadas y a las instalaciones y servicios de aeródromos.*
- (i) *Las condiciones meteorológicas se enumeran en el Reglamento de Servicio Meteorológico para la Navegación Aérea, (RAV 277)*
- (e) *Estaciones aeronáuticas.*



REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

COMISION CENTRAL DE PLANIFICACIÓN INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL

**PUBLICADO EN LA GACETA OFICIAL
EXTRAORDINARIA DE LA REPUBLICA
BOLIVARIANA DE VENEZUELA N° 5.897 DE**

FECHA 11 DE NOVIEMBRE DE 2008.

SECCIÓN 275.50 INFORMACIÓN SOBRE LAS CONDICIONES DE AERÓDROMOS Y EL ESTADO OPERACIONAL DE LAS CORRESPONDIENTES INSTALACIONES.

Se le mantendrán al corriente a las torres de control de aeródromo y a las dependencias que suministran servicio de control de aproximación sobre las condiciones del área de movimiento que sean de importancia para las operaciones, incluyendo la existencia de peligros transitorios y el estado operacional de cualesquiera instalación relacionadas con el aeródromo o aeródromos que les conciernan.

SECCIÓN 275.51 INFORMACIÓN SOBRE EL ESTADO OPERACIONAL DE LAS AYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN.

- (a) *La Autoridad Aeronáutica, las autoridades aeroportuarias, así como los Servicios de Tránsito Aéreo deben utilizar los medios disponibles, a fin de mantenerse informados sobre el estado operacional de las ayudas no visuales y de aquellas ayudas visuales esenciales para los procedimientos de despegue, salida, aproximación y aterrizaje dentro de su área de responsabilidad y de aquellas ayudas visuales y no visuales que sean esenciales para el movimiento en la superficie.*
- (b) *Las dependencias ATS apropiadas recibirán información sobre el estado operacional de las ayudas visuales y no visuales a que se refiere el literal párrafo (a) de la presente sección, así como cualquier cambio de dicho estado, en el momento oportuno y en forma compatible con el uso de las ayudas de que se trate.*

SECCIÓN 275.52 INFORMACIÓN SOBRE GLOBOS LIBRES NO TRIPULADOS.

Los operadores de globos libres no tripulados mantendrán informadas a las dependencias correspondientes de los servicios de tránsito aéreo sobre los



REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

COMISION CENTRAL DE PLANIFICACIÓN INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL

~~detalles de vuelo de globos libres no tripulados, de conformidad con las normas conductoras sobre la materia.~~

SECCIÓN 275.53 INFORMACIÓN SOBRE ACTIVIDAD VOLCÁNICA.

Se mantendrán informadas a las dependencias ATS, de conformidad con un acuerdo de carácter local, acerca de nubes de cenizas volcánicas que podrían afectar al espacio aéreo utilizado por los vuelos dentro de su zona de responsabilidad.

SECCIÓN 275.54 INFORMACIÓN SOBRE "NUBES" DE MATERIALES RADIATIVOS Y DE SUSTANCIAS QUÍMICAS TÓXICAS.

Se debe informar a las dependencias ATS, de conformidad con un acuerdo de carácter local, acerca de la liberación en la atmósfera de materiales radiactivos o sustancias químicas tóxicas que podrían afectar al espacio aéreo utilizado por los vuelos dentro de su zona de responsabilidad.

DISPOSICIONES FINALES.

SECCIÓN 275.55

PRIMERA: Todo lo no previsto en esta Regulación Aeronáutica Venezolana y que tenga relación con los Servicios de Tránsito Aéreo, será resuelto por la Autoridad Aeronáutica.

SEGUNDA: La presente Providencia entrará en vigencia en la fecha de su publicación en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela.

DISPOSICION DEROGATORIA

UNICA: Queda derogada la Providencia mediante la cual se dicta la Regulación Aeronáutica Venezolana 262, Circulación de la Navegación Aérea, en lo concerniente a los Servicios de Control de Tránsito Aéreo.



REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

**COMISION CENTRAL DE PLANIFICACIÓN
INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL**

**PUBLICADO EN LA GACETA OFICIAL
EXTRAORDINARIA DE LA REPUBLICA
BOLIVARIANA DE VENEZUELA N° 5.897 DE
FECHA 11 DE NOVIEMBRE DE 2008.**

*Lic. José Luís Martínez Bravo
Presidente del INAC
Según Decreto N° 5.909 del 04-03-08
Publicado en Gaceta Oficial de la
República Bolivariana de Venezuela
N° 38.883 del 04-03-08*