



CHILE

**DIRECCIÓN GENERAL
DE AERONÁUTICA CIVIL**

DAN 03

**SERVICIO METEOROLÓGICO PARA LA
NAVEGACIÓN AÉREA**

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL
DEPARTAMENTO PLANIFICACIÓN

OBJ: Aprueba Primera
Edición DAN 03
"Servicio Meteorológico
para la Navegación
Aérea".

EXENTA N° 0117 /

SANTIAGO, 30 ENE 2017

RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

VISTOS

- a) Ley 18.916 de 1990 que aprueba el Código Aeronáutico y sus modificaciones posteriores.
- b) Ley N° 16.752 de 1968 que fija la organización y funciones y establece las disposiciones generales de la Dirección General de Aeronáutica Civil y sus posteriores modificaciones.
- c) Decreto N° 509 bis de 1957 del Ministerio de Relaciones Exteriores .que promulga el Convenio de Aviación Civil Internacional de diciembre de 1944.
- d) Decreto Supremo N° 0113 del 02 de febrero 1993 que aprueba la Primera Edición del Reglamento de Servicio Meteorológico para la Navegación Aérea, DAR 03.
- e) Decreto N° 222, Reglamento Orgánico de Funcionamiento (ROF) de la DGAC y sus modificaciones posteriores.
- f) Resolución Exenta N° 0752 del 14 diciembre 2016, que aprueba la Primera Enmienda a la Tercera Edición del Documento Rector Orgánico y de Funcionamiento del Departamento Planificación.
- g) Lo establecido en el Plan Estratégico 2016-2023, Anexo "Iniciativas Estratégicas", Iniciativa Estratégica N° 9.
- h) Lo establecido en la Directiva Anual de Actividades 2017 del 27 diciembre 2016, Anexo A, Desafíos Estratégicos, Tarea N° 3.
- i) OF. (O) N° 10/1/0334 del 08 marzo 2016 de la Dirección Meteorológica de Chile que solicita actualizar normativa y procedimientos aeronáuticos.
- j) OF. (O) N° 04/3/112 del 24 junio 2016. del Departamento Planificación que remite proyecto normativo DAR 03 y solicita pronunciamiento.
- k) OF. (O) N° 05/0/920 del 01.septiembre de 2016. del Departamento Jurídico que informa proyecto DAR 03.
- l) Resolución Exenta N° 01504 del 29 octubre 2010 que aprueba la Primera Enmienda a la Tercera Edición del PRO ADM 02 "Estructura Normativa de la DGAC".

CONSIDERANDO:

La necesidad de contar con una normativa nacional actualizada que incluya las últimas enmiendas al Anexo 3 al Convenio de Chicago, conforme a los VISTOS g) y h) de la presente Resolución.

RESUELVO

APRUÉBASE la Primera Edición de la DAN 03, "Servicio Meteorológico para la Navegación Aérea".

Anótese y comuníquese



VICTOR VILLALOBOS COLLAO
General de Brigada Aérea (A)
DIRECTOR GENERAL

DISTRIBUCIÓN:

1. PLAN A
2. DPL, SD NORMATIVA AERONÁUTICA, (A)

HOJA DE VIDA
SERVICIO METEOROLÒGICO PARA LA NAVEGACION AÉREA
DAN 03

| ENMIENDA | | | PARTE AFECTADA DEL DOCUMENTO | | DISPUESTO POR | |
|----------|-------|-------------|------------------------------|---------|---------------|-------|
| Nº | FECHA | ANOTADO POR | CAPITULO | PAGINAS | DOCTO | FECHA |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |

INDICE

| | |
|--|----|
| CAPITULO 1..... | 1 |
| DEFINICIONES..... | 1 |
| 1.1 Definiciones..... | 1 |
| 1.2 EXPRESIONES DE SIGNIFICADO RESTRINGIDO | 10 |
| CAPITULO 2..... | 11 |
| DISPOSICIONES GENERALES..... | 11 |
| 2.1 Finalidad, determinación y suministro del servicio meteorológico | 11 |
| 2.2 Suministro, uso y gestión de la calidad e interpretación de la información meteorológica..... | 11 |
| 2.3 Notificación por parte de los explotadores | 13 |
| CAPÍTULO 3..... | 14 |
| SISTEMA MUNDIAL DE PRONÓSTICOS DE ÁREA Y OFICINAS METEOROLÓGICAS..... | 14 |
| 3.1 Objetivo y funciones del Sistema Nacional de Pronósticos | 14 |
| 3.2 Oficinas meteorológicas de aeródromo..... | 14 |
| 3.3 Oficinas de vigilancia meteorológica | 15 |
| 3.4 Observatorios de volcanes de los Estados | 16 |
| CAPÍTULO 4..... | 17 |
| OBSERVACIONES E INFORMES METEOROLÓGICOS | 17 |
| 4.1 Estaciones y observaciones meteorológicas aeronáuticas | 17 |
| 4.2 Acuerdo entre las autoridades de tránsito aéreo y la Dirección Meteorológica de Chile | 18 |
| 4.3 Observaciones e informes ordinarios..... | 18 |
| 4.4 Observaciones e informes especiales..... | 19 |
| 4.5 Contenido de los informes..... | 19 |
| 4.6 Observación y notificación de elementos meteorológicos | 20 |
| 4.7 Notificación de la información meteorológica a partir de sistemas Automáticos de observación | 22 |
| 4.8 Observaciones e informes de actividad volcánica | 22 |
| CAPÍTULO 5..... | 24 |
| AERONOTIFICACIONES (AIREP) | 24 |
| 5.1 Obligación de informar a la DGAC | 24 |
| 5.2 Tipos de observaciones de aeronave | 24 |
| 5.3 Observaciones ordinarias de aeronave — designación..... | 24 |
| 5.4 Observaciones especiales de aeronave | 24 |
| 5.5 Otras observaciones extraordinarias de aeronave | 25 |
| 5.6 Notificaciones de las observaciones de aeronave durante el vuelo | 25 |
| 5.7 Intercambio de aeronotificaciones entre Oficinas Meteorológicas..... | 26 |

| | | |
|---|--|----|
| 5.8 | Retransmisión de aeronotificaciones por las dependencias de servicios de tránsito aéreo | 26 |
| 5.9 | Registro y notificaciones posteriores al vuelo de las observaciones de aeronave relativas a actividad volcánica..... | 26 |
| CAPÍTULO 6..... | | 27 |
| PRONÓSTICOS | | 27 |
| 6.1 | Utilización de los pronósticos | 27 |
| 6.2 | Pronósticos de aeródromo | 27 |
| 6.3 | Pronósticos de aterrizaje | 28 |
| 6.4 | Pronósticos de despegue | 28 |
| 6.5 | Pronósticos de Ruta área para vuelos a poca altura | 29 |
| CAPÍTULO 7..... | | 30 |
| INFORMACIÓN SIGMET Y AIRMET, AVISOS DE AERÓDROMO Y AVISOS Y ALERTAS DE CIZALLADURA DEL VIENTO | | 30 |
| 7.1 | Información SIGMET | 30 |
| 7.2 | Información AIRMET | 30 |
| 7.3 | Avisos de aeródromo..... | 31 |
| 7.4 | Avisos y alertas de cizalladura del viento | 31 |
| CAPÍTULO 8..... | | 32 |
| INFORMACIÓN CLIMATOLÓGICA AERONÁUTICA | | 32 |
| 8.1 | Disposiciones generales | 32 |
| 8.2 | Tablas climatológicas de aeródromo..... | 32 |
| 8.3 | Resúmenes climatológicos de aeródromo | 32 |
| 8.4 | Copias de datos de observaciones meteorológicas..... | 32 |
| CAPÍTULO 9..... | | 33 |
| SERVICIO PARA EXPLOTADORES Y MIEMBROS DE LAS TRIPULACIONES DE VUELO .. | | 33 |
| 9.1 | Disposiciones generales..... | 33 |
| 9.2 | Exposición verbal, consulta y presentación de la información..... | 35 |
| 9.3 | Documentación de vuelo | 36 |
| 9.4 | Sistemas de información automatizada previa al vuelo para exposición verbal, consultas, planificación de vuelos y documentación de vuelo | 36 |
| 9.5 | Información para las aeronaves en vuelo | 37 |
| CAPÍTULO 10..... | | 38 |
| INFORMACIÓN PARA LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO Y DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO | | 38 |
| 10.1 | Información para las dependencias de los servicios de tránsito aéreo | 38 |
| 10.2 | Información para las dependencias de los servicios de búsqueda y salvamento | 38 |
| 10.3 | Información para las dependencias de los servicios de información aeronáutica..... | 38 |
| CAPÍTULO 11..... | | 39 |

| | |
|---|----|
| NECESIDADES Y UTILIZACIÓN DE LAS COMUNICACIONES | 39 |
| 11.1 Necesidades en materia de comunicaciones..... | 39 |
| 11.2 Utilización de las comunicaciones del Servicio Fijo Aeronáutico y de la Internet pública —boletines meteorológicos | 40 |
| 11.3 Utilización de las comunicaciones del servicio fijo aeronáutico — información elaborada por el sistema mundial de pronósticos de área..... | 40 |
| 11.4 Utilización de las comunicaciones del Servicio Móvil Aeronáutico | 40 |
| 11.5 Utilización del servicio de enlace de datos aeronáuticos — contenido del D-VOLMET. 40 | |
| 11.6 Utilización del servicio de radiodifusión aeronáutica —contenido de las radiodifusiones VOLMET | 40 |



DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

NORMA AERONÁUTICA

SERVICIO METEOROLÓGICO PARA LA NAVEGACIÓN AÉREA

Aprobada por Resolución Exenta N° 0117 de 30 de enero 2017.

I. PROPÓSITO

Contar con normativa nacional actualizada que incluya las últimas enmiendas al Anexo 3 al Convenio de Chicago.

II. ANTECEDENTES

- a) Ley 18.916 de 1990 que aprueba el Código Aeronáutico y sus modificaciones posteriores
- b) Ley N° 16.752 de 1968 que fija la organización y funciones y establece las disposiciones generales de la Dirección General de Aeronáutica Civil y sus posteriores modificaciones.
- c) Decreto N° 509 bis de 1957 del Ministerio de Relaciones Exteriores que promulga el Convenio de Aviación Civil Internacional de diciembre de 1944.
- d) Decreto Supremo N° 0113 del 02 de febrero 1993 que aprueba la Primera Edición del reglamento de servicio Meteorológico para la navegación Aérea, DAR 03.
- e) Decreto N° 222, Reglamento Orgánico de Funcionamiento (ROF) de la DGAC y sus modificaciones posteriores.
- f) Resolución Exenta N° 0958 del 30 julio 2010, que aprueba Tercera edición del DROF Departamento Planificación.
- g) Lo establecido en el Plan Estratégico 2016-2023, Anexo "Iniciativas Estratégicas", Iniciativa Estratégica N° 9.
- h) Lo establecido en la Directiva Anual de Actividades 2017 del 27 diciembre 2016, Anexo A, Desafíos Estratégicos, Tarea N° 3.

III. MATERIA:**CAPÍTULO 1****DEFINICIONES****1.1 Definiciones**

Cuando los términos y expresiones indicados a continuación se emplean en estas normas destinadas al servicio meteorológico para la navegación aérea internacional, tienen los significados siguientes:

ACUERDO REGIONAL DE NAVEGACIÓN AÉREA

Acuerdo aprobado por el Consejo de la OACI, normalmente por recomendación de una reunión regional de navegación aérea.

AERÓDROMO

Área delimitada, terrestre o acuática habilitada por la autoridad aeronáutica y destinada a la llegada, salida y maniobra de aeronaves en la superficie.

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, y que cuenta con las instalaciones y los servicios necesarios, que tiene la capacidad de satisfacer los requisitos de performance de la aeronave y que estará operativo a la hora prevista de utilización. Existen los siguientes tipos de aeródromos de alternativa:

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 de alternativa en el que podría aterrizar una aeronave en el caso de que fuera necesario desviarse mientras se encuentra en ruta.

Aeródromo de alternativa de destino. Aeródromo de alternativa en el que podría aterrizar una aeronave si fuera imposible o no fuera aconsejable aterrizar en el aeródromo de aterrizaje previsto.

El aeródromo del que despegue un vuelo también puede ser aeródromo de alternativa en ruta o aeródromo de alternativa de destino para dicho vuelo.

AEROPUERTO

Son aeropuertos todos los aeródromos públicos que se encuentran habilitados para la salida y llegada de aeronaves en vuelos internacionales.

AERONAVE

Es todo vehículo apto para el traslado de personas o cosas, y destinado a desplazarse en el espacio aéreo, en el que se sustenta por reacción del aire con independencia del suelo.

AERONOTIFICACIÓN

Informe de una aeronave en vuelo preparado de conformidad con los requisitos de notificación de posición y de información operacional o meteorológica.

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.

ALTITUD

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

ALTITUD MÍNIMA DE SECTOR

La altitud más baja que puede usarse y que permite conservar un margen vertical mínimo de 300 m (1 000 ft), sobre todos los obstáculos situados en un área comprendida dentro de un sector circular de 46 km (25 NM) 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.

ÁREA DE CONTROL

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

AUTORIDAD ATS COMPETENTE

Autoridad designada por el Director General de Aeronáutica Civil responsable de administrar y suministrar los servicios de tránsito aéreo en el espacio aéreo de su jurisdicción.

AUTORIDAD METEOROLÓGICA COMPETENTE

La Dirección Meteorológica de Chile es el organismo encargado del suministro de los Servicios Meteorológicos para la Navegación Aérea Nacional e Internacional.

BANCOS DE DATOS METEOROLÓGICOS OPERATIVOS (BCO OPMET)

Dependencia de la Dirección Meteorológica de Chile, encargada de recolectar, validar, almacenar, difundir o responder a solicitudes de información meteorológica aeronáutica operativa a través de la AFTN.

BOLETÍN METEOROLÓGICO

Texto que contiene información meteorológica precedida de un encabezamiento adecuado.

CENTRO COORDINADOR DE SALVAMENTO (RCC)

Organismo ejecutivo del Servicio de Búsqueda y Salvamento Aéreo, que coordina y dirige los medios de búsqueda y salvamento puestos a su disposición para materializar las operaciones de búsqueda y/o salvamento que se requieran.

CENTRO DE AVISOS DE CENIZAS VOLCÁNICAS (VAAC)

Centro meteorológico designado en virtud de un acuerdo regional de navegación aérea para proporcionar a las oficinas de vigilancia meteorológica, centros de control de área, centros de información de vuelo, centros mundiales de pronósticos de área, centros regionales de pronósticos de área pertinentes y bancos internacionales de datos OPMET, información de asesoramiento sobre la extensión lateral y vertical y el movimiento pronosticado de las cenizas volcánicas en la atmósfera después de las erupciones volcánicas.

CENTRO DE CONTROL DE ÁREA (ACC)

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

CENTRO METEOROLÓGICO ARTURO MERINO BENÍTEZ (CMAMB)

Organismo de la Dirección Meteorológica de Chile, que actúa como centro Meteorológico Aeronáutico Central, encargado de elaborar y difundir información meteorológica procesada a las oficinas meteorológicas de su FIR.

CENTRO METEOROLÓGICO REGIONAL (CMR)

Dependencia encargada de elaborar y emitir pronósticos y análisis a escala regional, que cumple además funciones de Vigilancia Meteorológica para su respectiva Región de Información de vuelo (FIR).

CENTRO MUNDIAL DE PRONÓSTICOS DE ÁREA (WAFG)

Centro meteorológico designado para preparar y expedir pronósticos de tiempo significativo y en altitud en forma digital a escala mundial directamente a los Estados utilizando los servicios basados en la Internet.

CENTRO NACIONAL DE ANÁLISIS Y PRONÓSTICOS (CNA)

Organismo de la Dirección Meteorológica de Chile que actúa como Centro Meteorológico Sinóptico Nacional Central, encargado de elaborar y difundir a los Centros y Subcentros Meteorológicos Regionales, información meteorológica procesada.

CONSULTA

Discusión con un meteorólogo o con otra persona cualificada sobre las condiciones meteorológicas existentes o previstas relativas a las operaciones de vuelo; la discusión incluye respuestas a preguntas.

CONTROL DE CALIDAD

Parte de la gestión de la calidad orientada al cumplimiento de los requisitos de calidad (ISO 9000*).

CONTROL DE OPERACIONES

La autoridad ejercida respecto a la iniciación, continuación, desviación o terminación de un vuelo en interés de la seguridad operacional de la aeronave y de la regularidad y eficacia del vuelo.

DATOS RETICULARES EN FORMA DIGITAL

Datos meteorológicos tratados por computadora, correspondientes a un conjunto de puntos de un mapa, espaciados regularmente entre sí, para su transmisión desde una computadora meteorológica a otra computadora en forma de clave adecuada para uso en sistemas automáticos.

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 LOS SERVICIOS DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO

Expresión genérica que significa, según el caso, centro coordinador de salvamento, subcentro de salvamento o puesto de alerta.

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.

DIRECCIÓN METEOROLÓGICA DE CHILE (DMC)

Organismo de la Dirección General de Aeronáutica Civil de carácter científico y técnico que dirige, controla y mantiene todo el servicio meteorológico de Chile.

DOCUMENTACIÓN DE VUELO

Documentos escritos o impresos, incluyendo mapas o formularios, que contienen información meteorológica para un vuelo.

ELEVACIÓN

Distancia vertical entre un punto o un nivel de la 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.

ESPECIFICACIÓN PARA LA NAVEGACIÓN

Conjunto de requisitos relativos a la aeronave y a la tripulación de vuelo necesarios para dar apoyo a las operaciones de la navegación basadas en la performance dentro de un espacio aéreo definido. Existen dos clases de especificaciones para la navegación:

ESPECIFICACIÓN PARA LA PERFORMANCE DE NAVEGACIÓN REQUERIDA (RNP).

Especificación para la navegación basada en la navegación de área que incluye el requisito de control y alerta de la performance, designada por medio del prefijo RNP, p. ej., RNP 4, RNP APCH.

ESPECIFICACIÓN PARA LA NAVEGACIÓN DE ÁREA (RNAV). Especificación para la navegación basada en la navegación de área que no incluye el requisito de control y alerta de la performance, designada por medio del prefijo RNAV, p. ej., RNAV5, RNAV1.

El Manual de navegación basada en la performance (PBN) (Doc 9613), Volumen II, contiene directrices detalladas sobre las especificaciones para la navegación.

ESTACIÓN DE TELECOMUNICACIONES AERONÁUTICAS.

Estación del servicio de telecomunicaciones aeronáuticas.

ESTACIÓN METEOROLÓGICA AERONÁUTICA

Estación designada para hacer observaciones e informes meteorológicos para uso en la Navegación Aérea Nacional e Internacional.

ESTACIÓN METEOROLÓGICA AUTOMÁTICA

Dispositivo fundamentalmente electrónico, mediante el cual se realizan mediciones y registros de variables meteorológicas, según los sensores disponibles.

EXPLOTADOR

Persona, que utiliza la aeronave por cuenta propia, con o sin fines de lucro, conservando su dirección técnica. Se presume explotador al propietario de la aeronave.

EXPOSICIÓN VERBAL

Comentarios verbales sobre las condiciones meteorológicas existentes o previstas.

GARANTÍA DE CALIDAD

Parte de la gestión de la calidad orientada a proporcionar confianza en que se cumplirán los requisitos de la calidad (ISO 9000*).

GESTIÓN DE CALIDAD

Actividades coordinadas para dirigir y controlar una organización en lo relativo a la calidad (ISO 9000*).

HECTOPASCAL (hPa)

Medida internacional de presión atmosférica equivalente a 1000 dinas/cm². Por consiguiente, un hPa equivale a un milibar.

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 operacional de los vuelos a baja altura, y que no estaba incluida en el pronóstico expedido para los vuelos a baja altura en la región de información de vuelo de que se trate o en una subzona de la misma.

INFORMACIÓN METEOROLÓGICA

Informe meteorológico, análisis, pronóstico, y cualquier otra declaración relativa a condiciones meteorológicas existentes o previstas.

INFORMACIÓN METEOROLÓGICA OPERATIVA (OPMET)

Información meteorológica utilizada en la planificación de vuelos o como apoyo a la aeronavegación.

INFORMACIÓN SIGMET.

Información expedida por una oficina de vigilancia meteorológica, relativa a la existencia real o prevista de determinados fenómenos meteorológicos en ruta y de otros fenómenos en la atmósfera que puedan afectar a la seguridad operacional de las aeronaves.

INFORME METEOROLÓGICO

Declaración de las condiciones meteorológicas observadas en relación con una hora y lugar determinados.

MAPA EN ALTITUD

Mapa meteorológico relativo a una superficie en altitud o capa determinadas de la atmósfera.

MAPA DE TIEMPO SIGNIFICATIVO

Representación gráfica de la predicción de fenómenos que pueden afectar la aeronavegación, tales como turbulencias, engelamiento, nubosidad y otras. Este tipo de mapas se realiza en tres niveles: bajo, medio y alto.

MAPA EN TIEMPO REAL

Análisis de una o más variables meteorológicas de una hora establecida, que representa el comportamiento en superficie o en un determinado nivel bórico.

MAPA PREVISTO

Predicción de elementos meteorológicos especificados, para una hora o período especificados y respecto a cierta superficie o porción del espacio aéreo, representada gráficamente en un mapa.

MEMORANDO CLIMATOLÓGICO AERONÁUTICO DESCRIPTIVO

Descripción de las principales características meteorológicas de interés aeronáutico para un área o una ruta aérea.

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.

MODELO ATMOSFÉRICO

Representación teórica conceptual de la atmósfera, expresada mediante ecuaciones físico-matemáticas y parametrizaciones físicas de la realidad.

NAVEGACIÓN BASADA EN LA PERFORMANCE (PBN)

Requisitos para la navegación de área basada en la performance que se aplican a las aeronaves que realizan operaciones en una ruta ATS, en un procedimiento de aproximación por instrumentos o en un espacio aéreo designado.

Los requisitos de performance se expresan en las especificaciones para la navegación (especificaciones RNAV y RNP) en función de la precisión, integridad, continuidad, disponibilidad y funcionalidad necesarias para la operación propuesta en el contexto de un concepto para un espacio aéreo particular.

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 basadas en tierra o en el espacio, o dentro de los límites de capacidad de las ayudas autónomas, o una combinación de ambas.

La navegación de área incluye la navegación basada en la performance, así como otras operaciones no incluidas en la definición de navegación basada en la performance.

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 VUELO

Superficie de presión atmosférica constante relacionada con determinada referencia de presión, 1 013,2 hectopascales (hPa), separada de otras superficies análogas por determinados intervalos de presión.

Cuando un baroaltímetro calibrado de acuerdo con la atmósfera tipo:

- a) se ajuste al QNH, indicará la altitud;
- b) se ajuste al QFE, indicará la altura sobre la referencia QFE;
- c) se ajuste a la presión de 1 013,2 hPa, podrá usarse para indicar niveles de vuelo.

Los términos “altura” y “altitud”, indican alturas y altitudes altimétricas más bien que alturas y altitudes geométricas.

NUBE DE IMPORTANCIA PARA LAS OPERACIONES

Una nube en la que la altura de la base es inferior a 1 500 m (5 000 ft) o inferior a la altitud mínima de sector más alta, el valor que sea más elevado de esos dos, o una nube cumulonimbus o cumulus en forma de torre a cualquier altura.

OBSERVACIÓN (METEOROLÓGICA)

Evaluación de uno o más elementos meteorológicos.

OBSERVACIÓN DE AERONAVE

Evaluación de uno o más elementos meteorológicos, efectuada desde una aeronave en vuelo.

OBSERVATORIO VULCANOLÓGICO ESTATAL

Observatorio vulcanológico designado en virtud de un acuerdo regional de navegación aérea para vigilar volcanes activos o potencialmente activos dentro de un Estado y para proporcionar, a sus correspondientes centros de control de área/centros de información de **vuelo**, oficinas de vigilancia meteorológica y centros de avisos de cenizas volcánicas, información sobre la actividad volcánica.

OFICINA DE VIGILANCIA METEOROLÓGICA

Oficina designada para proporcionar información específica sobre la presencia real o prevista de determinados fenómenos meteorológicos en ruta y de otros fenómenos en la atmósfera que puedan afectar a la seguridad operacional de las aeronaves dentro de una determinada zona de responsabilidad.

OFICINA METEOROLÓGICA

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

OFICINA METEOROLÓGICA DE AERÓDROMO

Oficina designada para suministrar servicio meteorológico para los aeródromos al servicio de la navegación aérea internacional.

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 OPERACIONAL DE VUELO

Plan del explotador para la realización segura del vuelo, basado en la consideración de la performance del avión, en otras limitaciones de utilización y en las condiciones previstas pertinentes a la ruta que ha de seguirse y a los aeródromos de que se trate.

PLANEAMIENTO OPERATIVO

Planeamiento de las operaciones de vuelo por un explotador.

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.

PRONÓSTICO

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

PRONÓSTICO DE ÁREA DE GAMET

Pronóstico de área en lenguaje claro abreviado para vuelos a baja altura en una región de información de vuelo o en una subzona de la misma, preparado por la oficina meteorológica designada por la autoridad meteorológica correspondiente e intercambiado con las oficinas meteorológicas en regiones de información de vuelo adyacentes, tal como hayan convenido las autoridades meteorológicas afectadas.

PUNTO DE NOTIFICACIÓN

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

PUNTO DE REFERENCIA DE AERÓDROMO

Lugar geográfico designado para un aeródromo.

RED DE TELECOMUNICACIONES FIJAS AERONÁUTICAS (AFTN)

Sistema completo y mundial de circuitos fijos aeronáuticos dispuestos como parte del servicio fijo aeronáutico, para el intercambio de mensajes y/o de datos digitales entre estaciones fijas aeronáuticas que posean características de comunicación idéntica o compatible.

REGIÓN DE INFORMACIÓN DE VUELO (FIR)

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

RESUMEN CLIMATOLÓGICO DE AERÓDROMO

Resumen conciso de elementos meteorológicos especificados en un aeródromo, basado en datos estadísticos.

SATÉLITE METEOROLÓGICO

Satélite artificial que realiza observaciones meteorológicas y las transmite a la Tierra.

SERVICIO FIJO AERONÁUTICO (AFS)

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

SERVICIO MÓVIL AERONÁUTICO

Servicio móvil 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.

SISTEMA MUNDIAL DE PRONÓSTICOS DE ÁREA (WAFS)

Sistema mundial mediante el cual los centros mundiales de pronósticos de área suministran pronósticos meteorológicos aeronáuticos en ruta con una presentación uniforme y normalizada.

SISTEMA NACIONAL DE PRONÓSTICOS

Sistema coordinador mediante el cual los Centros Meteorológicos Regionales Nacionales, suministran servicios de pronósticos meteorológicos aeronáuticos normalizados.

SUPERFICIE ISOBÁRICA TIPO

Superficie isobárica utilizada con carácter mundial para representar y analizar las condiciones de la atmósfera.

TABLA CLIMATOLÓGICA DE AERÓDROMO

Tabla que proporciona datos estadísticos sobre la presencia observada de uno o más elementos meteorológicos en un aeródromo.

TORRE DE CONTROL DE AERÓDROMO

Dependencia establecida para facilitar servicio de control de tránsito aéreo al tránsito de aeródromo.

UMBRAL (THR)

Comienzo de la parte de pista utilizable para el aterrizaje.

VIGILANCIA DE LOS VOLCANES EN LAS AEROVÍAS INTERNACIONALES (IAVW)

Conjunto de acuerdos internacionales concertados con el objeto de vigilar y proporcionar a las aeronaves avisos de cenizas volcánicas en la atmósfera.

La IAVW se basa en la cooperación de las dependencias operacionales de la aviación y ajenas a la aviación que utiliza la información obtenida de las fuentes y redes de observación que proporcionan los Estados. La OACI coordina la vigilancia con la cooperación de otras organizaciones internacionales interesadas.

VIGILANCIA DEPENDIENTE AUTOMÁTICA — CONTRATO (ADS-C)

Medio que permite al sistema de tierra y a la aeronave establecer, mediante enlace de datos, las condiciones de un acuerdo ADS-C, en el cual se indican las condiciones en que han de iniciarse los informes ADS-C, así como los datos que deben figurar en los mismos.

El término abreviado “contrato ADS” se utiliza comúnmente para referirse a contrato ADS relacionado con un suceso, contrato de solicitud ADS, contrato ADS periódico o modo de emergencia.

VIGILANCIA METEOROLÓGICA

Acción de notificar oportunamente cualquier condición meteorológica adversa que pueda afectar a las operaciones de vuelo.

VISIBILIDAD

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

- 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 1000 candelas ante un fondo no iluminado.
- Estas dos distancias tienen distintos valores en una masa de aire de determinado coeficiente de extinción y la distancia del inciso b) varía con la iluminación del fondo. La distancia del inciso a) está representada por el alcance óptico meteorológico (MOR).

VISIBILIDAD REINANTE

El valor máximo de la visibilidad, observado de conformidad con la definición de “visibilidad”, al que se llega dentro de un círculo que cubre por lo menos la mitad del horizonte o por lo menos la mitad de la superficie del aeródromo. Estas áreas podrían comprender sectores contiguos o no contiguos.

Puede evaluarse este valor mediante observación humana o mediante sistemas por instrumentos. Cuando están instalados instrumentos, se utilizan para obtener la estimación óptima de la visibilidad reinante.

VOLMET

Información meteorológica para aeronaves en vuelo.

Radiodifusión VOLMET. Suministro según corresponda, de METAR, SPECI, TAF y SIGMET actuales por medio de radiodifusores orales continuos y repetitivos.

VOLMET por enlace de datos (D-VOLMET). Suministro de informes meteorológicos ordinarios de aeródromo (METAR) e informes meteorológicos especiales de aeródromo (SPECI) actuales, pronósticos de aeródromo (TAF), SIGMET, Aeronotificaciones especiales no cubiertas por un SIGMET y, donde estén disponibles, AIRMET por enlace de datos.

VUELO A GRANDES DISTANCIAS

Todo vuelo de un avión con dos motores de turbina, cuando el tiempo de vuelo, desde cualquier punto de la ruta a velocidad de crucero (en condiciones ISA y de aire en calma) con un motor inactivo hasta un aeródromo de alternativa adecuado, sea superior al umbral de tiempo aprobado por el Estado del explotador.

ZONA DE JURISDICCIÓN

Zona geográfica para la cual un Centro Meteorológico Regional tiene la función de preparar y proporcionar pronósticos para los vuelos que salen de los aeródromos situados en su zona de servicio.

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.

1.2 EXPRESIONES DE SIGNIFICADO RESTRINGIDO

En relación con esta norma, las expresiones siguientes se utilizan con el significado restringido que se indica a continuación:

- a) para evitar confusiones entre el Servicio meteorológico considerado como entidad administrativa y el servicio que ésta suministra, se ha usado “autoridad meteorológica” para indicar el primer concepto y “servicio” para indicar el segundo;
- b) “suministrar” se usa únicamente en relación con el suministro de servicio;
- c) “expedir” se usa únicamente en relación con casos en que la obligación específicamente comprende el envío de información a un usuario;
- d) “poner a disposición” se usa únicamente en relación con casos en que la obligación se limita a que la información esté accesible para el usuario; y
- e) “proporcionar” se usa únicamente en relación con casos en que tienen aplicación c) o d).

CAPÍTULO 2

DISPOSICIONES GENERALES

2.1 Finalidad, determinación y suministro del servicio meteorológico

- 2.1.1 La finalidad del servicio meteorológico para la navegación aérea internacional será contribuir a la seguridad operacional, regularidad y eficiencia de la navegación aérea internacional.
- 2.1.2 Se logrará esta finalidad proporcionando a los siguientes usuarios: explotadores, miembros de la tripulación de vuelo, dependencias de los servicios de tránsito aéreo, dependencias de los servicios de búsqueda y salvamento, administraciones de los aeropuertos y demás interesados en la explotación o desarrollo de la navegación aérea internacional, la información meteorológica necesaria para el desempeño de sus respectivas funciones.
- 2.1.3 De acuerdo con el Convenio de Aviación Civil Internacional, y en conformidad a la Ley Orgánica de la Dirección General de Aeronáutica Civil, corresponde a la Dirección Meteorológica de Chile suministrar servicio meteorológico a la navegación aérea Nacional e Internacional. Consecuentemente, dicha Dirección Meteorológica podrá proponer las disposiciones complementarias de detalle de esta normativa respecto de aquellas materias que, por su carácter, son susceptibles de frecuentes cambios, las que serán emitidas directamente por la mencionada Dirección General mediante Procedimientos (DAP) o Normas Aeronáuticas (DAN) sobre la materia y derivados del presente
- 2.1.4 Cada Estado contratante designará la autoridad, denominada en adelante “autoridad meteorológica”, para que, en su nombre, suministre o haga arreglos para que se suministre servicio meteorológico para la navegación aérea internacional.
En la publicación de información aeronáutica del Estado se incluirán detalles sobre la autoridad meteorológica.
- 2.1.5 La Autoridad Meteorológica designada cumple con los requisitos de la OMM y OACI en cuanto a calificaciones e instrucción del personal meteorológico que suministra servicios para la navegación aérea internacional.
Los requisitos relativos a calificaciones e instrucción del personal meteorológico en materia de meteorología aeronáutica se presentan en la publicación OMM.

2.2 Suministro, uso y gestión de la calidad e interpretación de la información meteorológica.

- 2.2.1 Se mantendrá estrecho enlace entre quienes proporcionan y quienes usan la información meteorológica, en todo cuanto afecte al suministro de servicio meteorológico para la navegación aérea internacional.
- 2.2.2 Cada Estado contratante se asegurará de que la autoridad meteorológica designada mencionada en 2.1.4 establezca y aplique un sistema adecuadamente organizado de calidad que comprenda los procedimientos, procesos y recursos requeridos para suministrar la gestión de calidad de la información meteorológica que ha de suministrarse a los usuarios indicados en 2.1.2
- 2.2.3 El sistema de calidad establecido de conformidad con 2.2.2 deberá conformarse a las normas de garantía de calidad de la serie 9000 de la Organización Internacional de Normalización (ISO) y deberá ser objeto de certificación por una organización aprobada.
Las normas de garantía de calidad de la serie 9000 de la Organización Internacional de

Normalización (ISO) proporcionan un marco básico para la elaboración de un programa de garantía de calidad. Los detalles de un programa que tenga éxito han de ser formulados por cada Estado y en la mayoría de los casos son exclusivos de la organización del Estado.

- 2.2.4 El sistema de calidad deberá proporcionar a los usuarios la garantía que la información meteorológica suministrada se ajusta a los requisitos indicados en cuanto a cobertura geográfica y espacial, formato y contenido, hora y frecuencia de expedición y período de validez, así como a la exactitud de mediciones, observaciones y pronósticos. Siempre que el sistema de calidad indique que la información meteorológica que se ha de suministrar a los usuarios no cumple con los requisitos indicados, y que los procedimientos de corrección automática de errores no son adecuados, tal información no deberá proporcionarse a los usuarios a menos que la convalide el originador.
- 2.2.5 En cuanto al intercambio de información meteorológica para fines operacionales, se deberá incluir en el sistema de calidad los procedimientos de verificación y de convalidación y los recursos para supervisar la conformidad con las fechas prescritas de transmisión de los mensajes particulares y/o de los boletines que es necesario intercambiar, y las horas de su presentación para ser transmitidos. El sistema de calidad deberá ser capaz de detectar tiempos de tránsito excesivos de los mensajes y boletines recibidos. Los requisitos relativos al intercambio de información meteorológica operacional se presentan en el Capítulo 11.
- 2.2.6 Se demostrará, mediante una auditoría, el cumplimiento del sistema de calidad aplicado. Si se observa que el sistema no cumple, se iniciarán medidas para determinar y corregir la causa. Todas las observaciones que se hagan en una auditoría se basarán en pruebas y se documentarán en forma adecuada.
- 2.2.7 Debido a la variabilidad de los elementos meteorológicos en el espacio y en el tiempo, a las limitaciones de las técnicas de observación y a las limitaciones causadas por las definiciones de algunos de los elementos, el receptor del informe entenderá que el valor específico de algunos de los elementos dados en un informe representa la mejor aproximación a las condiciones reales en el momento de la observación. En el Anexo A se da orientación sobre la precisión de la medición u observación operacionalmente conveniente.
- 2.2.8 Debido a la variabilidad de los elementos meteorológicos en el espacio y en el tiempo, a las limitaciones de las técnicas de predicción y a las limitaciones impuestas por las definiciones de algunos de los elementos, el receptor del informe entenderá que el valor especificado de cualesquiera de los elementos dados en un pronóstico representa el valor más probable que puede tener dicho elemento durante el período de pronóstico. Análogamente, cuando en un pronóstico se da la hora en que ocurre o cambia un elemento, esta hora se entenderá como la más probable. En el Anexo B figura orientación sobre la precisión de los pronósticos operacionalmente conveniente.
- 2.2.9 La información meteorológica proporcionada a los usuarios indicados en 2.1.2 será consecuente con los principios relativos a factores humanos y presentados de forma que exija un mínimo de interpretación por parte de estos usuarios, como se especifica en los capítulos siguientes.

2.3 Notificación por parte de los explotadores

- 2.3.1 El explotador que necesite servicio meteorológico, o cambios en el servicio existente, lo notificará a la autoridad meteorológica u oficina meteorológica de aeródromo interesada, con suficiente anticipación. La anticipación mínima con que deba hacerse la notificación será la

convenida entre la autoridad meteorológica u oficina meteorológica de aeródromo respectiva y el explotador interesado.

- 2.3.2 El explotador que necesite servicio meteorológico lo notificará a la autoridad meteorológica respectiva, cuando:
- a) se proyecten nuevas rutas o nuevos tipos de operaciones;
 - b) se tengan que hacer cambios de carácter duradero en las operaciones regulares; y
 - c) se proyecten otros cambios que afecten al suministro del servicio meteorológico.
Esa información contendrá todos los detalles necesarios para el planeamiento de los arreglos correspondientes por la autoridad meteorológica.
- 2.3.3 El explotador o un miembro de la tripulación de vuelo se asegurará de que, cuando se requiera, la autoridad meteorológica, en consulta con los usuarios, notifique a la oficina meteorológica de aeródromo que corresponda:
- a) los horarios de vuelo;
 - b) cuando tengan que realizarse vuelos no regulares; y
 - c) cuando se retrasen, adelanten o cancelen los vuelos.
- 2.3.4 La notificación de vuelos individuales a la oficina meteorológica de aeródromo deberá contener la información siguiente, aunque en el caso de vuelos regulares puede prescindirse de tal requisito respecto a parte de esa información o a toda ella por acuerdo según lo convenido entre la oficina meteorológica de aeródromo y el explotador interesado.

CAPÍTULO 3

SISTEMA MUNDIAL DE PRONÓSTICOS DE ÁREA Y OFICINAS METEOROLÓGICAS

3.1 Objetivo y funciones del Sistema Nacional de Pronósticos

3.1.1 Objetivo

El Sistema Nacional de Pronósticos tiene como objetivo proporcionar pronósticos sobre las condiciones meteorológicas en ruta y terminales, basándose en las observaciones de altura y superficie, en imágenes sateliticas y en los productos generados por el Sistema Mundial de Pronósticos de Área (WAFS).

3.2 Oficinas meteorológicas de aeródromo

3.2.1 La Dirección Meteorológica de Chile establecerá una o más oficinas meteorológicas de aeródromo u otras oficinas meteorológicas adecuadas para el suministro del servicio meteorológico necesario para atender a las necesidades de la navegación aérea internacional.

3.2.2 Las oficinas meteorológicas de aeródromo llevarán a cabo todas o algunas de las funciones siguientes, según sea necesario, para satisfacer las necesidades de las operaciones de vuelo en el aeródromo:

- a) preparar u obtener pronósticos y otras informaciones pertinentes para los vuelos que le correspondan; la amplitud de sus responsabilidades en cuanto a la preparación de pronósticos guardará relación con las disponibilidades locales y la utilización de los elementos para pronósticos de ruta y para pronósticos de aeródromo recibidos de otras oficinas;
- b) preparar u obtener pronósticos de las condiciones meteorológicas locales;
- c) mantener una vigilancia meteorológica continua en los aeródromos para los cuales haya sido designada para preparar pronósticos;
- d) Suministrar exposiciones verbales, consultas y documentación de vuelo a los miembros de las tripulaciones de vuelo o a otro personal de operaciones de vuelo;
- e) proporcionar otros tipos de información meteorológica a los usuarios aeronáuticos;
- f) exhibir la información meteorológica disponible;
- g) intercambiar información meteorológica con otras oficinas meteorológicas de aeródromo; y
- h) proporcionar la información recibida sobre actividad volcánica precursora de erupción, erupciones volcánicas o nubes de cenizas volcánicas a la dependencia de servicios de tránsito aéreo, a la dependencia de servicios de información aeronáutica y a la oficina de vigilancia meteorológica asociadas, según lo convenido entre las autoridades meteorológicas, del servicio de información aeronáutica y ATS interesadas. Suministrar exposiciones verbales, consultas y documentación de vuelo a los miembros de las tripulaciones de vuelo o a otro personal de operaciones de vuelo;

- 3.2.3 Se determinarán por acuerdo regional de navegación aérea los aeródromos en los que se requieren pronósticos de aterrizaje.
- 3.2.4 En el caso de que un aeródromo no cuente con una oficina meteorológica de aeródromo localizada en sus dependencias:
- a) la autoridad meteorológica interesada designará una o más oficinas meteorológicas de aeródromo para que proporcionen la información meteorológica que se necesite; y
 - b) las autoridades competentes determinarán los medios para poder proporcionar dicha información a los aeródromos de que se trate.

3.3 Oficinas de vigilancia meteorológica

- 3.3.1 Todo Estado contratante que haya aceptado la responsabilidad de suministrar servicios de tránsito aéreo dentro de una región de información de vuelo o un área de control, establecerá, de conformidad con un acuerdo regional de navegación aérea, una o más oficinas de vigilancia meteorológica, o hará los arreglos necesarios para que otro Estado contratante así lo haga.
- 3.3.2 Las oficinas de vigilancia meteorológica:
- a) mantendrán la vigilancia continua de las condiciones meteorológicas que afecten a las operaciones de vuelo dentro de su zona de responsabilidad;
 - b) prepararán información SIGMET y otra información relativa a su zona de responsabilidad;
 - c) proporcionarán información SIGMET y, cuando se requiera, otras informaciones meteorológicas a las dependencias de los servicios de tránsito aéreo asociadas;
 - d) difundirán la información SIGMET;
 - e) En el caso de que el acuerdo regional de navegación aérea lo requiera, de conformidad con 7.2.1:
 - 1) prepararán información AIRMET relativa a su zona de responsabilidad;
 - 2) proporcionarán información AIRMET a las dependencias de los servicios de tránsito aéreo asociadas; y
 - 3) difundirán la información AIRMET;
 - f) proporcionarán la información recibida sobre actividad volcánica precursora de erupciones, erupciones volcánicas y nubes de cenizas volcánicas respecto a las cuales todavía no se haya expedido un mensaje SIGMET, a sus ACC asociados, según lo convenido entre las autoridades meteorológicas y ATS interesadas, y al VAAC correspondiente según lo determinado por acuerdo regional de navegación aérea; y
 - g) proporcionarán la información recibida sobre liberación de materiales radiactivos a la atmósfera, en el área respecto a la cual mantienen la vigilancia o en áreas adyacentes, a sus ACC asociados, según lo convenido entre las autoridades meteorológicas y ATS interesadas, así como a las dependencias del servicio de información aeronáutica,

según lo convenido entre las autoridades meteorológicas y las autoridades competentes de aviación civil interesadas.

En la información se incluirá el lugar, la fecha y la hora de la liberación, así como las trayectorias pronosticadas de los materiales radiactivos.

La información es proporcionada por los centros meteorológicos regionales especializados (CMRE) de la OMM para el suministro de información elaborada a título de modelo de transporte en respuesta a una emergencia medioambiental radiológica, a solicitud de la autoridad delegada del Estado en el cual se liberó material radiactivo en la atmósfera, o del Organismo Internacional de Energía Atómica (OIEA).

Los CMRE envían la información a un solo punto de contacto del servicio meteorológico nacional de cada Estado. Ese punto de contacto es responsable de redistribuir los informes de los CMRE dentro del Estado de que se trate. Más aún, el OIEA proporciona información al CMRE situado en el mismo lugar que el VAAC de Londres (designado como centro de coordinación), que a su vez notifica a los ACC/FIC pertinentes sobre la liberación.

- 3.3.3 Los límites del área en la que una oficina de vigilancia meteorológica ha de mantener vigilancia meteorológica deberán coincidir con los de una región de información de vuelo o de un área de control, o de una combinación de regiones de información de vuelo o áreas de control

3.4 Observatorios de volcanes de los Estados

La Dirección Meteorológica de Chile solicitará por medio de acuerdos con los observatorios de volcanes que vigilen los volcanes activos y cuando observen:

- a) una actividad volcánica significativa previa a la erupción o el cese de aquélla;
- b) una erupción volcánica o el cese de ésta; y/o
- c) cenizas volcánicas en la atmósfera.

Remitan esta información con la mayor rapidez posible a sus ACC asociados, a la OMM y al VAAC.

CAPÍTULO 4

OBSERVACIONES E INFORMES METEOROLÓGICOS

Las especificaciones técnicas y los criterios detallados se encuentran establecidos en los procedimientos correspondientes.

4.1 Estaciones y observaciones meteorológicas aeronáuticas

- 4.1.1 La Dirección Meteorológica de Chile establecerá en los aeródromos de su territorio estaciones meteorológicas aeronáuticas que determine que son necesarias. Una estación meteorológica aeronáutica puede ser una estación independiente o puede estar combinada con una estación sinóptica.
En las estaciones meteorológicas aeronáuticas pueden incluirse sensores instalados fuera del aeródromo donde la Dirección Meteorológica de Chile considere que se justifique.
- 4.1.2 Las estaciones meteorológicas aeronáuticas efectuarán observaciones ordinarias a intervalos fijos. En los aeródromos, las observaciones ordinarias se completarán con las observaciones especiales cuando ocurran cambios especificados con respecto al viento en la superficie, la visibilidad, el alcance visual en la pista, el tiempo presente, las nubes o la temperatura del aire.
- 4.1.3 En las estaciones meteorológicas aeronáuticas, los instrumentos meteorológicos deberán instalarse, funcionar y mantenerse de acuerdo con las prácticas y especificaciones internacionales adoptadas por la Dirección Meteorológica de Chile.
- 4.1.4 La Dirección Meteorológica de Chile, hará los arreglos necesarios para que sus estaciones meteorológicas aeronáuticas sean inspeccionadas con la frecuencia suficiente para asegurar el mantenimiento de un alto grado de calidad de observación, el correcto funcionamiento de los instrumentos y de todos sus indicadores, y para verificar que la exposición de los instrumentos no haya variado sensiblemente.
- 4.1.5 En los aeródromos con pistas previstas para operaciones de aproximación y aterrizaje por instrumentos de Categorías II y III, se instalará un equipo automático para medir o evaluar, según corresponda, y para vigilar e indicar a distancia el viento en la superficie, la visibilidad, el alcance visual en la pista, la altura de la base de las nubes, las temperaturas del aire y del punto de rocío y la presión atmosférica en apoyo de operaciones de aproximación, aterrizaje y despegue. Estos dispositivos serán sistemas automáticos integrados para la obtención, tratamiento, difusión y presentación en pantalla en tiempo real de los parámetros meteorológicos que influyan en las operaciones de aterrizaje y de despegue. En el diseño de los sistemas automáticos integrados se observarán los principios relativos a factores humanos y se incluirán procedimientos de reserva.
- 4.1.6 En los aeródromos con pistas previstas para operaciones de aproximación y aterrizaje por instrumentos de Categoría I, deberá instalarse equipo automático para medir o evaluar, según corresponda, y para vigilar e indicar a distancia el viento en la superficie, la visibilidad, el alcance visual en la pista, la altura de la base de las nubes, las temperaturas del aire y del punto de rocío y la presión atmosférica en apoyo de operaciones de aproximación, aterrizaje y despegue. Estos dispositivos son sistemas automáticos integrados para la obtención, tratamiento, difusión y presentación en pantalla en tiempo real de los parámetros meteorológicos que influyan en las operaciones de aterrizaje y de despegue. En el diseño de los sistemas automáticos integrados deberán observarse los principios relativos a factores humanos y deberían incluirse procedimientos de reserva.

4.1.7 Cuando se utilice un sistema semiautomático integrado para la difusión/presentación de información meteorológica, éste deberá permitir la inserción manual de observaciones de datos que abarquen los elementos meteorológicos que no puedan observarse por medios automáticos.

4.1.8 Las observaciones formarán la base para preparar los informes que se han de difundir en el aeródromo de origen y de los informes que se han de difundir fuera del mismo.

4.2 Acuerdo entre las autoridades de tránsito aéreo y la Dirección Meteorológica de Chile

Un acuerdo entre la Dirección Meteorológica de Chile y la autoridad ATS competente, deberá establecer que se cubran, entre otras cosas:

- a) la provisión, en las dependencias de los servicios de tránsito aéreo, de presentaciones visuales relacionadas con los sistemas automáticos integrados;
- b) la calibración y el mantenimiento de estos presentadores visuales/instrumentos;
- c) el empleo que haya de hacer, de estos presentadores visuales/instrumentos, el personal de los servicios de tránsito aéreo;
- d) cuando sea necesario, observaciones visuales complementarias (por ejemplo, de fenómenos meteorológicos de importancia operacional en las áreas de ascenso inicial y de aproximación) en el caso de que hubieran sido efectuadas por el personal de los servicios de tránsito aéreo para actualizar o complementar la información proporcionada por la estación meteorológica;
- e) la información meteorológica obtenida de la aeronave que despegue o aterrice (por ejemplo, sobre la cizalladura del viento); y
- f) si la hay, la información meteorológica obtenida del radar meteorológico terrestre.

4.3 Observaciones e informes ordinarios

4.3.1 En los aeródromos se harán observaciones ordinarias durante las 24 horas de cada día, a menos que se acuerde otra cosa entre la Dirección Meteorológica de Chile, la autoridad ATS competente y el explotador interesado. Tales observaciones se harán a intervalos de una hora. En otras estaciones meteorológicas aeronáuticas, tales observaciones se efectuarán según lo determine la Dirección Meteorológica de Chile teniendo en cuenta las necesidades de las dependencias de los servicios de tránsito aéreo y las operaciones de las aeronaves.

4.3.2 Los informes de las observaciones ordinarias se expedirán como:

- a) Informes ordinarios locales (MET REPORT) solamente para su difusión en el aeródromo (previstos para las aeronaves que lleguen y que salgan)
- b) METAR para su difusión a otros aeródromos fuera del aeródromo de origen (previstos principalmente para la planificación del vuelo).

La información meteorológica utilizada en el ATIS (ATIS-voz y D-ATIS) ha de extraerse del informe ordinario local.

- 4.3.3 En los aeródromos que no estén en funcionamiento las 24 horas del día de conformidad con 4.3.1, se expedirán METAR antes de que se reanuden las operaciones en el aeródromo, de conformidad con el acuerdo regional de navegación aérea.

4.4 Observaciones e informes especiales

- 4.4.1 La Dirección Meteorológica de Chile, en acuerdo con la autoridad ATS competente, los explotadores y demás interesados, establecerá una lista de los criterios respecto a las observaciones especiales, las cuales se especifican en “Procedimiento para la elaboración de observaciones meteorológica de superficie e informes ordinarios y especiales”.
- 4.4.2 Los informes de observaciones especiales se expedirán como:
- a) informes especiales locales solamente para su difusión en el aeródromo de origen (previstos para las aeronaves que lleguen y que salgan); y
 - b) SPECI para su difusión a otros aeródromos fuera del aeródromo de origen (previstos principalmente para la planificación del vuelo, radiodifusiones VOLMET y D-VOLMET) a menos que se emitan informes METAR a intervalos de media hora. La información meteorológica utilizada en el ATIS (ATIS-voz y D-ATIS) ha de extraerse del informe especial local.
- 4.4.3 En los aeródromos que no estén en funcionamiento las 24 horas del día de conformidad con 4.3.1, se expedirán SPECI, según sea necesario, una vez reanudada la expedición de METAR.

4.5 Contenido de los informes

- 4.5.1 Los informes locales ordinarios, informes locales especiales, los METAR y SPECI contendrán los siguientes elementos en el orden indicado:
- a) identificación del tipo de informe;
 - b) indicador de lugar;
 - c) hora de observación;
 - d) identificación de un informe automatizado o perdido, de ser aplicable;
 - e) dirección y velocidad del viento en la superficie;
 - f) visibilidad;
 - g) alcance visual en la pista, cuando proceda;
 - h) tiempo presente;
 - i) cantidad de nubes, tipo de nubes (únicamente en el caso de nubes cumulonimbus y cumulus en forma de torre) y altura de la base de las nubes o, donde se mida, la visibilidad vertical;
 - j) temperatura del aire y del punto de rocío; y

- k) QNH y, cuando proceda, QFE (QFE se incluye solamente en los informes locales ordinarios y especiales).

4.5.2 Además de los elementos enumerados en 4.5.1 a) a k), debería incluirse en los informes locales ordinarios, informes locales especiales, los METAR y SPECI la información suplementaria que se ha de colocar después del elemento k).

4.5.3 Se incluirán en los METAR y SPECI, como información complementaria, elementos facultativos de conformidad con un acuerdo regional de navegación aérea.

4.6 Observación y notificación de elementos meteorológicos

4.6.1 Viento en la superficie

4.6.1.1 Se medirán la dirección y la velocidad medias del viento, así como las variaciones significativas de la dirección y velocidad del mismo y se notificarán en grados geográficos y metros por segundo (o nudos), respectivamente.

4.6.1.2 Cuando se usen informes locales ordinarios y especiales para aeronaves que salen, las observaciones del viento en la superficie para estos informes deberán ser representativas de las condiciones a lo largo de la pista; cuando se usen informes locales ordinarios y especiales para aeronaves que llegan, las observaciones del viento en la superficie para estos informes serán representativas de la zona de toma de contacto.

4.6.1.3 Las observaciones del viento en la superficie, efectuadas para los METAR y SPECI deberán ser representativas de las condiciones por encima de toda la pista, en el caso de que haya una sola pista, y por encima de todo el conjunto de las pistas cuando haya más de una.

4.6.2 Visibilidad

4.6.2.1 La visibilidad, según lo definido en el Capítulo 1, se medirá u observará, y se notificará en metros o en kilómetros.

4.6.2.2 Cuando se usen informes locales ordinarios y especiales para las aeronaves que salen, las observaciones de la visibilidad deberán ser representativas de las condiciones a lo largo de la pista; cuando se usen informes locales ordinarios y especiales para las aeronaves que llegan, las observaciones de la visibilidad para estos informes deberán ser representativas de la zona de toma de contacto con la pista.

4.6.2.3 Las observaciones de la visibilidad efectuadas para los METAR y SPECI, deberían ser representativas del aeródromo.

4.6.3 Alcance visual en la pista

4.6.3.1 Se evaluará el alcance visual en la pista según lo definido en el Capítulo 1 en todas las pistas destinadas a operaciones de aproximación y aterrizaje por instrumentos de las Categorías II y III.

4.6.3.2 Deberá evaluarse el alcance visual en la pista según lo definido en el Capítulo 1 en todas las pistas que se prevea utilizar durante períodos de visibilidad reducida, incluyendo:

- a) las pistas para aproximaciones de precisión destinadas a operaciones de aproximación y aterrizaje por instrumentos de Categoría I; y

- b) las pistas utilizadas para despegue y dotadas de luces de borde o de eje de pista de alta intensidad.

Pista para aproximaciones de precisión está definida en el Anexo 14, Volumen I, Capítulo 1, bajo el título “Pista de vuelo por instrumentos”.

4.6.3.3 Las evaluaciones del alcance visual en la pista efectuada de conformidad con 4.6.3.1 y 4.6.3.2, se notificarán en metros en el curso de períodos durante los cuales se observe que la visibilidad o el alcance visual en la pista son menores de 1 500 m.

4.6.3.4 Las evaluaciones del alcance visual en la pista serán representativas de:

- a) la zona de toma de contacto de las pistas destinadas a operaciones que no son de precisión o a operaciones de aproximación y aterrizaje por instrumentos de Categoría I;
- b) la zona de toma de contacto y el punto medio de la pista destinada a operaciones de aproximación y aterrizaje por instrumentos de Categoría II; y
- c) la zona de toma de contacto, el punto medio y el extremo de parada de la pista destinada a operaciones de aproximación y aterrizaje por instrumentos de Categoría III.

4.6.3.5 Las dependencias que suministren servicio de tránsito aéreo y de información aeronáutica para un aeródromo serán informadas sin demora de los cambios del estado de funcionamiento del equipo automatizado utilizado para evaluar el alcance visual en la pista.

4.6.4 Tiempo presente

4.6.4.1 Se observará el tiempo presente en el aeródromo y se notificará en la medida necesaria. Como mínimo, deberán identificarse los siguientes fenómenos de tiempo presente: lluvia, llovizna, nieve y precipitación engelante (incluida su intensidad), calima, neblina, niebla, niebla engelante y tormentas (incluidas aquellas que están presentes en las cercanías).

4.6.4.2 Para los informes locales ordinarios y especiales, la información del tiempo presente serán representativa de las condiciones existentes en el aeródromo.

4.6.4.3 La información de tiempo presente para METAR y SPECI, serán representativa de las condiciones en el aeródromo y para ciertos fenómenos meteorológicos presentes especificados, en su vecindad.

4.6.5 Nubes

4.6.5.1 Se observará la cantidad, el tipo de nubes y la altura de la base de las nubes y se notificará, según sea necesario, para describir las nubes de importancia para las operaciones. Cuando el cielo está oscurecido, se harán observaciones y se notificará, cuando se mida, la visibilidad vertical, en lugar de la cantidad de nubes, del tipo de nubes y de la altura de la base de las nubes. Se notificarán en metros (o pies) la altura de la base de las nubes y la visibilidad vertical.

4.6.5.2 Las observaciones de las nubes para los informes locales ordinarios y especiales, serán representativas del umbral o de los umbrales de pista en uso.

4.6.5.3 Las observaciones de las nubes para METAR y SPECI deberían ser representativas del aeródromo y de su vecindad.

4.6.6 Temperatura del aire y temperatura del punto de rocío

4.6.6.1 La temperatura del aire y la del punto de rocío se medirán y notificarán en grados Celsius.

4.6.6.2 Las observaciones de la temperatura del aire y de la temperatura del punto de rocío para informes locales ordinarios, informes locales especiales, METAR y SPECI serán representativas de todo el complejo de las pistas.

4.6.7 Presión atmosférica

Se medirá la presión atmosférica y los valores QNH y QFE se calcularán y se notificarán en Hectopascal.

4.6.8 Información suplementaria.

Las observaciones efectuadas en los aeródromos deberán incluir la información suplementaria de que se disponga en lo tocante a las condiciones meteorológicas significativas, especialmente las correspondientes a las áreas de aproximación y ascenso inicial. Cuando sea posible, la información indicará el lugar de la condición meteorológica.

4.7 Notificación de la información meteorológica a partir de sistemas Automáticos de observación

4.7.1 Se utilizarán METAR y SPECI expedidos a partir de sistemas automáticos de observación durante las horas en que no funcione el aeródromo, y durante sus horas de funcionamiento, según lo determine la Dirección Meteorológica de Chile en consulta con los usuarios y basándose en la disponibilidad y uso eficiente del personal.

4.7.2 Se utilizarán los informes locales ordinarios y especiales expedidos a partir de sistemas automáticos de observación durante las horas de funcionamiento del aeródromo, según lo determine la Dirección Meteorológica de Chile en consulta con los usuarios y basándose en la disponibilidad y uso eficiente del personal.

4.7.3 Los informes locales ordinarios, informes locales especiales, los METAR y SPECI que se expidan a partir de sistemas automáticos de observación se identificarán con la palabra "AUTO".

4.8 Observaciones e informes de actividad volcánica

Los casos de actividad volcánica precursora de erupción, de erupciones volcánicas y de nubes de cenizas volcánicas deberán notificarse sin demora a la dependencia de servicios de tránsito aéreo, a la dependencia de los servicios de información aeronáutica y a la oficina de vigilancia meteorológica asociadas. La notificación deberá efectuarse mediante un informe de actividad volcánica, incluyendo los siguientes datos en el orden indicado:

- a) tipo de mensaje, INFORME DE ACTIVIDAD VOLCÁNICA;
- b) identificador de la estación, indicador de lugar o nombre de la estación;
- c) fecha/hora del mensaje;
- d) emplazamiento del volcán y nombre, si se conociera; y

- e) descripción concisa del suceso, incluso, según corresponda, el grado de intensidad de la actividad volcánica, el hecho de una erupción, con su fecha y hora, y la existencia en la zona de una nube de cenizas volcánicas junto con el sentido de su movimiento y su altura.

En este contexto actividad volcánica precursora de erupción significa que tal actividad es desacostumbrada o ha aumentado lo cual podrá presagiar una erupción volcánica.

CAPÍTULO 5

AERONOTIFICACIONES (AIREP)

5.1 Obligación de informar a la DGAC

Los explotadores aéreos nacionales e internacionales, deberán informar a la DGAC todas las observaciones meteorológicas provenientes de aeronave, notificaciones y registros que sean realizados durante los vuelos por rutas aéreas nacionales y aquellas internacionales que correspondan a Chile. Asimismo deberán los explotadores ya indicados realizar observaciones especiales cuando les sean solicitadas.

5.2 Tipos de observaciones de aeronave

Los pilotos al mando de las aeronaves notificarán:

- a) observaciones ordinarias durante las fases en ruta y de ascenso inicial del vuelo; y
- b) observaciones especiales y otras observaciones extraordinarias durante cualquier fase del vuelo.

5.3 Observaciones ordinarias de aeronave — designación

5.3.1 Cuando se utilice el enlace de datos aire-tierra y se aplique la vigilancia dependiente automática - contrato (ADS-C) o el radar secundario de vigilancia (SSR) en Modo S, deberán efectuarse observaciones ordinarias automatizadas cada 15 minutos durante la fase en ruta, y cada 30 segundos en la fase de ascenso inicial en los 10 primeros minutos del vuelo.

5.3.2. Las observaciones ordinarias desde aeronaves se harán en los puntos de notificación de los Servicios de Tránsito Aéreo ATS/MET establecidos y se notificarán durante el vuelo como aeronotificaciones ordinarias al transmitirse los correspondientes informes de posición.

5.4 Observaciones especiales de aeronave

Todas las aeronaves harán observaciones especiales cuando se encuentren o se observen las siguientes condiciones:

- a) turbulencia moderada o fuerte; o
- b) engelamiento moderado o fuerte; o
- c) onda orográfica fuerte; o
- d) tormentas sin granizo, que se encuentran oscurecidas, inmersas, generalizadas o en líneas de turbonada; o
- e) tormentas con granizo, que se encuentran oscurecidas, inmersas, generalizadas o en líneas de turbonada; o
- f) tempestades de polvo o de arena fuertes; o
- g) una nube de cenizas volcánicas; o

h) actividad volcánica precursora de erupción o una erupción volcánica.

En este contexto actividad volcánica precursora de erupción significa que tal actividad es desacostumbrada o ha aumentado lo cual podría presagiar una erupción volcánica.

5.5 Otras observaciones extraordinarias de aeronave

Cuando se encuentren otras condiciones meteorológicas no incluidas en 5.4, p. ej., cizalladura del viento, que el piloto al mando estime pueden afectar a la seguridad operacional o perjudicar seriamente la eficacia de las operaciones de otras aeronaves, el piloto al mando advertirá a la dependencia de servicios de tránsito aéreo correspondiente tan pronto como sea posible.

El engelamiento, la turbulencia y, en gran medida, la cizalladura del viento son elementos que por el momento no pueden observarse satisfactoriamente desde tierra y respecto a los cuales, en la mayoría de los casos, las observaciones de aeronave constituyen la única evidencia disponible.

5.5.1 Aeronotificaciones durante el ascenso inicial y la aproximación

Todas las aeronaves realizarán observaciones de nuevas condiciones meteorológicas encontradas en la fase de ascenso o de aproximación, de aquellos fenómenos que por su naturaleza no puedan ser satisfactoriamente observados desde tierra y que en su opinión es probable que afecten la seguridad de las operaciones de otras aeronaves.

Los fenómenos a que se hace referencia son entre otros, engelamiento, turbulencia, gradiente del viento, granizo y ventisca.

5.5.2 Aeronotificaciones a solicitud

En las aeronaves se harán también observaciones:

- a) Cuando una oficina meteorológica que suministre servicio meteorológico a un vuelo solicite determinados datos; o bien
- b) Por acuerdo entre la Dirección Meteorológica de Chile y un explotador.

5.6 Notificación de las observaciones de aeronave durante el vuelo

5.6.1 Las observaciones de aeronave se notificarán por enlace de datos aire-tierra. En los casos en que no se cuente con enlace de datos aire-tierra, o el mismo no sea adecuado, se notificarán las observaciones especiales y otras observaciones extraordinarias de aeronave durante el vuelo por comunicaciones orales.

5.6.2 Las observaciones de aeronave se notificarán durante el vuelo, en el momento en que se haga la observación o tan pronto como sea posible al Centro de Control de Área correspondiente, el cual debe informarlo a la brevedad al Centro Meteorológico Regional de la zona jurisdiccional, con el objeto que la información sea utilizada como base para los pronósticos aeronáuticos del área de donde se generó y se incorporen a los modelos numéricos de predicción.

5.6.3 Se notificarán las observaciones de aeronave como aeronotificaciones.

5.7 Intercambio de aeronotificaciones entre Oficinas Meteorológicas

Las aeronotificaciones recibidas por una oficina meteorológica se cursarán al Banco de Datos Meteorológicos Operativos para su validación, almacenamiento y distribución nacional e internacional, según los acuerdos de intercambio vigente.

5.8 Retransmisión de aeronotificaciones por las dependencias de servicios de tránsito aéreo

La Dirección Meteorológica de Chile interesada hará, con las autoridades ATS competentes, los arreglos para asegurar que, al recibir las dependencias de servicios de tránsito aéreo:

- a) aeronotificaciones especiales por medio de comunicaciones orales, las dependencias de servicios de tránsito aéreo las retransmitan sin demora a la oficina de vigilancia meteorológica que les corresponde; y
- b) aeronotificaciones ordinarias y especiales por medio de comunicaciones por enlace de datos, las dependencias de servicios de tránsito aéreo las retransmitan sin demora a la oficina de vigilancia meteorológica que les corresponde a los WAFC y a los centros designados mediante un acuerdo regional de navegación aérea para el funcionamiento del servicio fijo aeronáutico y los servicios basados en la Internet.

5.9 Registro y notificaciones posteriores al vuelo de las observaciones de aeronave relativas a actividad volcánica

Las observaciones especiales de aeronave acerca de actividad volcánica precursora de erupción, erupción volcánica o nube de cenizas volcánicas se registrarán en el formulario de Aeronotificación especial de actividad volcánica. Se incluirá un ejemplar de dicho formulario con la documentación de vuelo suministrada a los vuelos que operan en rutas que, en opinión de la Dirección Meteorológica de Chile, podrían estar afectadas por nubes de cenizas volcánicas.

CAPÍTULO 6

PRONÓSTICOS

6.1 Utilización de los pronósticos

- 6.1.1 La expedición de un nuevo pronóstico por una oficina meteorológica de aeródromo, tal como un pronóstico ordinario de aeródromo, se entenderá que cancela automáticamente cualquier pronóstico del mismo tipo expedido previamente para el mismo lugar y para el mismo período de validez o parte del mismo.
- 6.1.2 Para los aeródromos que operan durante las veinticuatro (24) horas del día los pronósticos ordinarios (TAF) cubren un periodo de veinticuatro horas, se elaboran cada seis (6) horas e inician su validez a las 00, 06, 12 y 18 UTC. Estos TAF son emitidos con un mínimo de una (1) hora previo al inicio de su validez.
- 6.1.3 Para los aeródromos que operan en horario distinto al descrito en 6.1.2 por ejemplo HJ, los pronósticos ordinarios (TAF) se elaboran una vez al día, cubren un período de doce (12) horas, inician su validez a las 12 UTC. Cuando el crepúsculo vespertino sea igual o posterior a las 00UTC, deben elaborarse TAF de inicio de validez 18 UTC, que cubra un período de doce (12) horas. Ambos TAF se emiten con al menos treinta (30) minutos de antelación.

6.2 Pronósticos de aeródromo

- 6.2.1 Los pronósticos de aeródromo serán preparados por el Centro Meteorológico AMB y los Centros Meteorológicos Regionales de la Dirección General de Aeronáutica Civil.
- 6.2.2 Los pronósticos de aeródromo se expedirán a una hora determinada, no más de una hora antes del inicio de su período de validez, y consistirán en una declaración concisa de las condiciones meteorológicas previstas en un aeródromo por un período determinado.
- 6.2.3 Los pronósticos de aeródromo y las enmiendas de los mismos se expedirán como TAF e incluirán la siguiente información en el orden indicado:
- a) identificación del tipo de pronóstico;
 - b) indicador de lugar;
 - c) fecha y hora de expedición del pronóstico;
 - d) identificación de un pronóstico faltante, cuando corresponda;
 - e) fecha y período de validez del pronóstico;
 - f) identificación de un pronóstico cancelado, cuando corresponda;
 - g) vientos en la superficie;
 - h) visibilidad;
 - i) condiciones meteorológicas;
 - j) nubes; y

- k) cambios significativos previstos de uno o más de estos elementos durante el período de validez.

En los TAF se incluirán otros elementos opcionales de conformidad con un acuerdo regional de navegación aérea. La visibilidad incluida en los TAF se refiere a la visibilidad reinante pronosticada.

- 6.2.4 Las oficinas meteorológicas de aeródromo que preparan TAF mantendrán en constante estudio los pronósticos y, cuando sea necesario, expedirán enmiendas sin demora. La longitud de los mensajes de pronósticos y el número de cambios indicados en el pronóstico se mantendrán al mínimo.
- 6.2.5 Se cancelarán los TAF que no puedan revisarse de forma continua.
- 6.2.6 El período de validez de los TAF ordinarios no deberá ser menor de 6 horas ni mayor de 30 horas; el período de validez deberá determinarse por acuerdo regional de navegación aérea. Los TAF ordinarios válidos para menos de 12 horas deberán expedirse cada 3 horas, y los válidos para 12 hasta 30 horas cada 6 horas.
- 6.2.7 Al expedir TAF, las oficinas meteorológicas de aeródromo se asegurarán de que en todo momento no más de un TAF sea válido en un aeródromo.

6.3 Pronósticos de aterrizaje

- 6.3.1 Los pronósticos de aterrizaje, deberán ser preparados en los Centros Meteorológicos designados por la Dirección Meteorológica de Chile, según se determine por acuerdo regional de navegación aérea; tales pronósticos tienen por objeto satisfacer las necesidades de los usuarios locales y de las aeronaves que se encuentren aproximadamente a una hora de vuelo del aeródromo.
- 6.3.2 Los pronósticos de aterrizaje se prepararán en forma de pronóstico de tipo tendencia
- 6.3.3 El pronóstico de tendencia consistirá en una declaración concisa de los cambios significativos previstos en las condiciones meteorológicas en ese aeródromo, que se adjuntará a un informe local ordinario, un informe local especial, METAR o SPECI. El período de validez de un pronóstico de tendencia será de 2 horas a partir de la hora del informe que forma parte del pronóstico de aterrizaje

6.4 Pronósticos de despegue

- 6.4.1 Los pronósticos para el despegue los preparará la oficina meteorológica de aeródromo designada por la Dirección Meteorológica de Chile y los explotadores interesados.
- 6.4.2 El pronóstico de despegue deberá referirse a un período de tiempo especificado y contener información sobre las condiciones previstas para el conjunto de pistas, respecto a la dirección y velocidad del viento en la superficie, y las variaciones de ambas, la temperatura, la presión (QNH) y cualquier otro elemento que pueda convenirse localmente.
- 6.4.3 A solicitud, deberá proporcionarse a los explotadores y miembros de la tripulación de vuelo un pronóstico de despegue, dentro de las 3 horas anteriores a la hora prevista de salida.

6.4.4 Las oficinas meteorológicas de aeródromo que preparen pronósticos de despegue, deberán revisar continuamente tales pronósticos y deberán expedir enmiendas tan pronto como sea posible.

6.5 Pronósticos de área para vuelos a poca altura

6.5.1 Cuando la densidad de tránsito por debajo del nivel de vuelo 100 (o hasta el nivel de vuelo 150 en zonas montañosas, o más, de ser necesario) justifique expedir y difundir con regularidad pronósticos de área para esas operaciones, la Dirección Meteorológica de Chile determinará, en consulta con los usuarios, la frecuencia de la expedición, la forma y el tiempo fijo o el período de validez para esos pronósticos y los criterios de enmienda de los mismos.

6.5.2 Cuando la densidad de tránsito por debajo del nivel de vuelo 100 justifique expedir informaciones AIRMET conforme a 7.2.1, los pronósticos de área para tales vuelos se prepararán en el formato convenido por la Dirección Meteorológica de Chile. Cuando se use el lenguaje claro abreviado, los pronósticos se prepararán como pronósticos de área GAMET, empleando los valores numéricos y abreviaturas aprobadas por la OACI. Cuando se utilice la forma cartográfica, el pronóstico se preparará como una combinación de pronósticos de viento y temperaturas en altitud y de fenómenos SIGWX. Los pronósticos de área se expedirán para cubrir la capa comprendida entre el suelo y el nivel de vuelo 100 (o hasta el nivel de vuelo 150 en las zonas montañosas, o más, de ser necesario) e incluirán información sobre fenómenos meteorológicos en ruta peligrosos para vuelos a poca altura, en apoyo de la expedición de información AIRMET, e información adicional requerida por vuelos a poca altura.

6.5.3 Los pronósticos de área para vuelos a poca altura preparados para respaldar la expedición de información AIRMET, se expedirán cada 6 horas con un período de validez de 6 horas y se transmitirán a las oficinas de vigilancia meteorológicas y/u oficinas meteorológicas de aeródromo correspondientes a más tardar una hora antes del comienzo del período de validez.

CAPÍTULO 7

INFORMACIÓN SIGMET Y AIRMET, AVISOS DE AERÓDROMO Y AVISOS Y ALERTAS DE CIZALLADURA DEL VIENTO

7.1 Información SIGMET

- 7.1.1 La información SIGMET será expedida por un Centro Meteorológico designado por la Dirección Meteorológica de Chile y dará una descripción concisa en lenguaje claro abreviado de la existencia real y/o prevista de determinados fenómenos meteorológicos en ruta y de otros fenómenos en la atmósfera que puedan afectar a la seguridad operacional de las aeronaves, y de la evolución de esos fenómenos en el tiempo y en el espacio.
- 7.1.2 La información SIGMET se cancelará cuando los fenómenos dejen de acaecer o ya no se espere que vayan a ocurrir en el área.
- 7.1.3 El período de validez de los mensajes SIGMET no será superior a 4 horas. En el caso especial de los mensajes SIGMET para nubes de cenizas volcánicas y ciclones tropicales, el período de validez se extenderá a 6 horas.
- 7.1.4 Los mensajes SIGMET relacionados con las nubes de cenizas volcánicas y los ciclones tropicales deberán basarse en la información de asesoramiento entregada por los VAAC, respectivamente, designados en virtud de un acuerdo regional de navegación aérea.
- 7.1.5 Se mantendrá estrecha coordinación entre el Centro Meteorológico y el Centro de Control de Área para asegurar que la información acerca de cenizas volcánicas que se incluye en los mensajes SIGMET y NOTAM sea coherente.
- 7.1.6 Los mensajes SIGMET se expedirán no más de 4 horas antes de comenzar el período de validez. En el caso especial de los mensajes SIGMET para cenizas volcánicas y ciclones tropicales, dichos mensajes se expedirán tan pronto como sea posible pero no más de 12 horas antes del inicio del período de validez. Los mensajes SIGMET relativos a nubes de cenizas volcánicas y ciclones tropicales se actualizarán cada 6 horas como mínimo.

7.2 Información AIRMET

- 7.2.1 La información AIRMET será expedida por las oficinas de vigilancia meteorológica conforme a los acuerdos regionales de navegación aérea, teniendo presente la densidad del tránsito aéreo por debajo del nivel de vuelo 100. La información AIRMET dará una descripción concisa en lenguaje claro abreviado del acaecimiento o acaecimiento previsto de fenómenos meteorológicos en ruta especificados que no hayan sido incluidos en la Sección I de los pronósticos de área para vuelos a poca altura expedidos conforme al Capítulo 6, Sección 6.5 y que puedan afectar a la seguridad operacional de dichos vuelos, y la evolución de esos fenómenos en el tiempo y el espacio.
- 7.2.2 La información AIRMET se cancelará cuando los fenómenos dejen de producirse o ya no se espere que ocurran en la zona.
- 7.2.3 El período de validez de los mensajes AIRMET no será superior a 4 horas.

7.3 Avisos de aeródromo

- 7.3.1 Las oficinas meteorológicas designadas por la Dirección Meteorológica de Chile emitirán avisos de aeródromo con información concisa acerca de las condiciones meteorológicas que podrán tener un efecto adverso en las aeronaves en tierra, inclusive las aeronaves estacionadas, y en las instalaciones y servicios del aeródromo.
- 7.3.2 Deberán cancelarse los avisos de aeródromo cuando ya no ocurran tales condiciones o cuando ya no se espere que ocurran en el aeródromo.

7.4 Avisos y alertas de cizalladura del viento

- 7.4.1 La oficina meteorológica de aeródromo designada por la Dirección Meteorológica de Chile preparará los avisos de cizalladura del viento para los aeródromos en los que la cizalladura del viento se considera como un factor a tener en cuenta, de acuerdo con los arreglos locales establecidos con la dependencia de servicios de tránsito aéreo apropiada y los explotadores interesados. Los avisos de cizalladura del viento darán información concisa sobre la presencia observada o prevista de cizalladura del viento que pudiera afectar adversamente a las aeronaves en la trayectoria de aproximación o en la trayectoria de despegue, o durante la aproximación en circuito entre el nivel de la pista y una altura de 500 m (1 600 ft) sobre éste, o afectar a las aeronaves en la pista en el recorrido de aterrizaje o la carrera de despegue. Cuando la topografía local haya demostrado que se origina cizalladura del viento notable a alturas por encima de los 500 m (1 600 ft) sobre el nivel de la pista, los 500 m (1 600 ft) sobre el nivel de la pista no se considerarán como límite restrictivo.
- 7.4.2 Cuando los informes de aeronaves indiquen que ya no hay cizalladura del viento o, después de un tiempo acordado sin notificaciones, deberán cancelarse los avisos de cizalladura del viento para aeronaves que llegan o aeronaves que salen. Deberán fijarse localmente para cada aeródromo los criterios que regulan la cancelación de un aviso de cizalladura del viento por acuerdo entre las autoridades meteorológicas, las autoridades ATS apropiadas y los explotadores interesados.

CAPÍTULO 8

INFORMACIÓN CLIMATOLÓGICA AERONÁUTICA

8.1 Disposiciones generales

- 8.1.1 La información climatológica aeronáutica necesaria para la planificación de operaciones de vuelo, se preparará en forma de tablas climatológicas de aeródromo y resúmenes climatológicos de aeródromo.
Esta información se proporcionará a los usuarios aeronáuticos según se convenga entre la Dirección Meteorológica de Chile y los usuarios interesados.
- 8.1.2 La información climatológica aeronáutica deberá basarse normalmente en observaciones efectuadas a lo largo de un período de cinco años como mínimo, y dicho período deberá indicarse en la información proporcionada.
- 8.1.3 La información climatológica aeronáutica deberá elaborarse siguiendo normas y procedimientos prescritos por la Organización Meteorológica Mundial (OMM) y los cuales han sido adoptados por la Dirección Meteorológica de Chile.

8.2 Tablas climatológicas de aeródromo

La Dirección Meteorológica de Chile, deberá disponer lo necesario para recopilar y retener los datos de observaciones meteorológicas, pudiendo:

- a) preparar tablas climatológicas de aeródromo para cada Aeropuerto regular y de alternativa dentro de su territorio; y
- b) poner a disposición del usuario aeronáutico dichas tablas dentro de un período de tiempo convenido entre la Dirección Meteorológica de Chile y el usuario interesado.

8.3 Resúmenes climatológicos de aeródromo

Los resúmenes climatológicos de aeródromo deberán ajustarse a los procedimientos prescritos por la Organización Meteorológica Mundial. Cuando se disponga de instalaciones computadorizadas para almacenar, procesar y recuperar la información, los resúmenes deberán publicarse o ponerse de algún otro modo a disposición de los usuarios aeronáuticos que lo soliciten. Cuando no se disponga de tales instalaciones automatizadas, los resúmenes deberán prepararse utilizando los modelos especificados por la Organización Meteorológica Mundial y deberán publicarse y mantenerse al día, en la medida necesaria.

8.4 Copias de datos de observaciones meteorológicas

La Dirección Meteorológica de Chile facilitará, a solicitud y en la medida de lo posible, a cualquier otra autoridad meteorológica, explotadores y demás interesados en la aplicación de la meteorología a la navegación aérea internacional, los datos de las observaciones meteorológicas necesarias para fines de investigación de accidentes u otro tipo de investigaciones, o para el análisis operacional.

CAPÍTULO 9

SERVICIO PARA EXPLOTADORES Y MIEMBROS DE LAS TRIPULACIONES DE VUELO

9.1 Disposiciones generales

- 9.1.1 Se proporcionará información meteorológica a los explotadores y a los miembros de las tripulaciones de vuelo para:
- a) El planeamiento previo al vuelo de los explotadores;
 - b) El replaneamiento durante el vuelo que efectúan los explotadores utilizando control de operaciones centralizado de las operaciones de vuelo;
 - c) uso de los miembros de la tripulación de vuelo antes de la salida; y
 - d) las aeronaves en vuelo.
- 9.1.2 En la información meteorológica proporcionada a los explotadores y a los miembros de las tripulaciones de vuelo se tendrán en cuenta la hora, la altitud y la extensión geográfica. En consecuencia, la información será válida para la hora fijada o para un período apropiado y se extenderá hasta el aeródromo de aterrizaje previsto abarcando además las condiciones meteorológicas previstas entre el aeródromo de aterrizaje previsto y los aeródromos de alternativa designados por el explotador.
- 9.1.3 La información meteorológica proporcionada a los explotadores y a los miembros de las tripulaciones de vuelo estará actualizada e incluirá la siguiente información, según lo convenido entre la Dirección Meteorológica de Chile y los explotadores de que se trate:
- a) pronósticos de
 - 1) viento y temperatura en
 - 2) humedad en altitud;
 - 3) altitud geopotencial de los niveles de vuelo;
 - 4) nivel de vuelo y temperatura de la tropopausa;
 - 5) dirección, velocidad y nivel de vuelo del viento máximo;
 - 6) fenómenos SIGWX; y
 - 7) nubes cumulonimbus, engelamiento y turbulencia.

Los pronósticos de humedad en altitud y de la altitud geopotencial de los niveles de vuelo se usan sólo en la planificación automática de vuelo y no necesitan presentarse en pantalla. Se prevé procesar y, de ser necesario, visualizar los pronósticos de nubes cumulonimbus, el engelamiento y la turbulencia, conforme a umbrales específicos según las operaciones de los usuarios.

- b) METAR o SPECI (incluidos los pronósticos de tendencia expedidos de conformidad con el acuerdo regional de navegación aérea) para los aeródromos de salida y de aterrizaje previsto, y para los de alternativa pos despegue, en ruta y de destino;
- c) TAF o enmiendas de los mismos para los aeródromos de salida y de aterrizaje previstos, y para los de alternativa pos despegue, en ruta y de destino;
- d) pronósticos para el despegue;
- e) información SIGMET y aeronotificaciones especiales apropiadas relacionadas con toda la ruta;

Las aeronotificaciones especiales apropiadas serán aquellas que no se hayan utilizado ya en la preparación de SIGMET.

- f) información de asesoramiento sobre cenizas volcánicas y ciclones tropicales relevante a toda la ruta;
- g) según se determine mediante acuerdo regional de navegación aérea, pronóstico de área GAMET y/o pronósticos de área para vuelos a poca altura preparados en forma cartográfica como complemento a la expedición de información AIRMET, así como información AIRMET para vuelos a poca altura relacionados con toda la ruta;
- h) avisos de aeródromo para el aeródromo local;
- i) imágenes meteorológicas de satélite; y
- j) información de radar meteorológico terrestre.

9.1.4 Los pronósticos enumerados en 9.1.3 a) se generarán de los pronósticos digitales proporcionados por los WAFC, cuando estos pronósticos cubran la trayectoria de vuelo prevista respecto al tiempo, la altitud y la extensión geográfica, a menos que se convenga otra cosa entre la Dirección Meteorológica de Chile y el explotador interesado.

9.1.5 Cuando se determine que los pronósticos han sido originados por los WAFC, su contenido meteorológico no se modificará.

9.1.6 Los mapas generados con los pronósticos digitales proporcionados por los WAFC estarán disponibles, como lo requieran los explotadores, para áreas fijas de cobertura.

9.1.7 Cuando se proporcionen en forma cartográfica, los pronósticos de viento y temperatura en altitud que se enumeran en 9.1.3 a) 1) constituirán mapas previstos de hora fija en niveles de vuelo especificados.

Cuando los pronósticos de fenómenos SIGWX que se enumeran en 9.1.3 a) 6) se proporcionen en forma cartográfica, constituirán mapas previstos de hora fija para una capa atmosférica delimitada por niveles de vuelo específicos.

- 9.1.8 Los pronósticos de viento y temperatura en altitud y de fenómenos SIGWX, por encima del nivel de vuelo 100, requeridos para la planificación previa al vuelo y la replanificación en vuelo por el explotador, se proporcionarán, tan pronto como estén disponibles, pero por lo menos 3 horas antes de la salida. Toda otra información meteorológica requerida para la planificación previa al vuelo y la replanificación en vuelo por el explotador se proporcionará tan pronto como sea posible.
- 9.1.9 Cuando sea necesario, la Dirección Meteorológica de Chile, iniciará las medidas de coordinación con las autoridades meteorológicas de otros Estados, a fin de obtener de ellas los informes o pronósticos requeridos.
- 9.1.10 La información meteorológica se proporcionará a los explotadores y a los miembros de las tripulaciones en el lugar que determine la Dirección Meteorológica de Chile, previa consulta con los explotadores, y a la hora convenida entre la oficina meteorológica de aeródromo y el explotador interesado. El servicio se limitará, para la planificación previa al vuelo, a los vuelos que se inicien dentro del territorio del Estado interesado. En los aeródromos donde no exista una oficina meteorológica, se establecerán los acuerdos pertinentes entre la DMC y el explotador interesado para proporcionar la información meteorológica.
- 9.1.11 La Dirección Meteorológica de Chile, en coordinación con el explotador, determinará:
- a) El tipo y la forma de presentación de la información meteorológica que se ha de proporcionar; y
 - b) Los métodos y medios para proporcionar dicha información.

9.2 Exposición verbal, consulta y presentación de la información

Los requisitos relativos a la utilización de sistemas automáticos de información previa al vuelo para ofrecer exposiciones verbales, consulta y presentación figuran en 9.4.

- 9.2.1 La exposición verbal o la consulta se suministrarán, a petición, a los miembros de las tripulaciones de vuelo o demás personal de operaciones de vuelo. Su objeto será proporcionar la información disponible más reciente sobre las condiciones meteorológicas existentes y previstas a lo largo de la ruta que se ha de seguir, en el aeródromo de aterrizaje previsto, en los aeródromos de alternativa y en otros aeródromos que sean pertinentes, ya sea para explicar y ampliar la información contenida en la documentación de vuelo o, según lo convenido entre la Dirección Meteorológica de Chile, y el explotador interesado, en lugar de la documentación de vuelo.
- 9.2.2 La información meteorológica utilizada en la exposición verbal, en la consulta y en la presentación, incluirá todos o algunos de los datos que figuran en 9.1.3.
- 9.2.3 Si la oficina meteorológica de aeródromo emite una opinión sobre el desarrollo de las condiciones meteorológicas en un aeródromo que difiera apreciablemente del pronóstico de aeródromo incluido en la documentación de vuelo, se hará observar tal discrepancia a los miembros de la tripulación de vuelo. La parte de la exposición verbal que trate de la divergencia se registrará en el momento de la exposición verbal, y este registro se pondrá a disposición del explotador.

- 9.2.4 La exposición verbal, consulta, presentación de información o documentación para el vuelo requeridas, se suministrarán, normalmente, por la oficina meteorológica de aeródromo asociada con el aeródromo de salida. En un aeródromo en donde no se pongan a disposición estos servicios, los arreglos para satisfacer las necesidades de los miembros de la tripulación de vuelo se convendrán entre la Dirección Meteorológica de Chile, y el explotador interesado. En circunstancias excepcionales, tales como una demora indebida, la oficina meteorológica de aeródromo asociada con el aeródromo suministrará o, si ello no fuera factible, dispondrá que se suministre una nueva exposición verbal, consulta o documentación de vuelo, si es necesario.
- 9.2.5 El miembro de la tripulación de vuelo u otro personal de operaciones de vuelo para quienes se haya solicitado la exposición verbal, consulta o documentación de vuelo, deberá visitar la oficina meteorológica de aeródromo a la hora convenida entre la oficina meteorológica de aeródromo y el explotador interesado. Cuando las condiciones locales en un aeródromo no permitan facilitar en persona las exposiciones verbales o la consulta, la oficina meteorológica de aeródromo deberá suministrar esos servicios por teléfono o por otros medios apropiados de telecomunicaciones.

9.3 Documentación de vuelo

Los requisitos relativos a la utilización de sistemas automáticos de información previa al vuelo para proporcionar documentación de vuelo figuran en 9.4.

- 9.3.1 La documentación de vuelo que deba estar disponible comprenderá la información que figura en 9.1.3 a) 1), y 6), b), c), e), f) y, si corresponde, g). Con todo, la documentación para los vuelos de dos horas de duración o menos, después de una breve parada intermedia o de servicios de escala para el regreso, se limitará a los datos necesarios para las operaciones, según lo convenido entre la Dirección Meteorológica de Chile, y el explotador interesado, pero en todo caso comprenderá al menos la información mencionada en 9.1.3 b), c), e), f) y, si corresponde, g).
- 9.3.2 Cuando sea evidente que la información meteorológica que habrá de incluirse en la documentación de vuelo diferirá bastante de la que se facilitó para la planificación previa al vuelo y la replanificación en vuelo, el explotador será informado tan pronto como sea posible. Se proporcionará la información revisada, según lo acordado entre el explotador y la oficina meteorológica de aeródromo que corresponda.
- 9.3.3 En los casos en que surja la necesidad de enmienda después de proporcionar la documentación de vuelo y antes de que la aeronave despegue, la oficina meteorológica de aeródromo, según se haya acordado localmente, deberá expedir la enmienda necesaria o información actualizada al explotador o a la dependencia local de los servicios de tránsito aéreo, para su transmisión a la aeronave.

9.4 Sistemas de información automatizada previa al vuelo para exposición verbal, consultas, planificación de vuelos y documentación de vuelo

- 9.4.1 Cuando la Dirección Meteorológica de Chile, utiliza sistemas de información automatizada previa al vuelo a fin de proporcionar y presentar información meteorológica a los explotadores y miembros de la tripulación de vuelo a efectos de auto información, planificación de vuelos y documentación de vuelo, la información proporcionada y exhibida se ajustará a las disposiciones que figuran en 9.1 a 9.3 inclusive.

- 9.4.2 Los sistemas de información automatizada previo al vuelo, previstos para que los explotadores, los miembros de la tripulación de vuelo y demás personal aeronáutico interesado tengan un punto armonizado y común de acceso a la información meteorológica y a la información de los servicios de información aeronáutica, deberán establecerse por acuerdo entre la Dirección Meteorológica de Chile y la autoridad ATS competente.
- 9.4.3 Cuando se utilizan sistemas de información automatizada previa al vuelo para que los explotadores, los miembros de la tripulación de vuelo y otro personal aeronáutico interesado tenga un punto armonizado y común de acceso a la información meteorológica y a la información de los servicios de información aeronáutica, la Dirección Meteorológica de Chile continuará siendo responsable del control de calidad y de la gestión de calidad de la información meteorológica proporcionada por medio de tales sistemas de conformidad con el Capítulo 2.

9.5 Información para las aeronaves en vuelo

- 9.5.1 La oficina meteorológica de aeródromo o la oficina de vigilancia meteorológica proporcionara información meteorológica para uso de las aeronaves en vuelo a su dependencia correspondiente de los servicios de tránsito aéreo y por medio del servicio D-VOLMET o radiodifusiones VOLMET, según se determine mediante un acuerdo regional de navegación aérea. La información meteorológica para la planificación por el explotador para aeronaves en vuelo se proporcionara, a solicitud, según, se convenga entre la Dirección Meteorológica de Chile y el explotador interesado.
- 9.5.2 La Oficina de Vigilancia Meteorológica encargada proporcionará la información meteorológica para uso de las aeronaves en vuelo a las correspondientes dependencias de los servicios de tránsito aéreo, a través de los medios disponibles y de acuerdo a lo especificado en el Capítulo 10 de esta norma.
- 9.5.3 La información meteorológica se proporcionará por medio del servicio D-VOLMET o radiodifusiones VOLMET de conformidad con las especificaciones de esta norma.

CAPÍTULO 10

INFORMACIÓN PARA LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO Y DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO, Y DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA

10.1 Información para las dependencias de los servicios de tránsito aéreo

- 10.1.1 La Dirección Meteorológica de Chile designará la oficina meteorológica de aeródromo o la oficina de vigilancia meteorológica que habrá de estar asociada con cada dependencia de los servicios de tránsito aéreo. La oficina meteorológica de aeródromo o la oficina de vigilancia meteorológica asociada, previa coordinación con la dependencia de los servicios de tránsito aéreo, proporcionarán o dispondrá que se proporcione a dicha dependencia, la información meteorológica actualizada que sea necesaria para el desempeño de sus funciones.
- 10.1.2 La oficina meteorológica de aeródromo deberá asociarse con una torre de control de aeródromo o una dependencia de control de aproximación para proporcionar información meteorológica.
- 10.1.3 La oficina de vigilancia meteorológica se asociará a un centro de control de área para proporcionar información meteorológica.
- 10.1.4 Cuando, debido a circunstancias locales, sea conveniente que las funciones de una oficina meteorológica de aeródromo o de una oficina de vigilancia meteorológica asociada se compartan entre dos o más oficinas meteorológicas de aeródromo u oficinas de vigilancia meteorológica, la división de la responsabilidad deberá determinarse por la Dirección Meteorológica de Chile en consulta con la autoridad ATS competente.
- 10.1.5 Toda la información meteorológica solicitada por una dependencia de los servicios de tránsito aéreo en relación con una emergencia de aeronave, se proporcionará tan pronto como sea posible.

10.2 Información para las dependencias de los servicios de búsqueda y salvamento

Las oficinas meteorológicas de aeródromo o las oficinas de vigilancia meteorológicas designadas por la Dirección Meteorológica de Chile de conformidad con los acuerdos regionales de navegación aérea, proporcionarán a las dependencias de los servicios de búsqueda y salvamento la información meteorológica que necesiten, en la forma en que se haya convenido de común acuerdo. Para este fin, la oficina meteorológica de aeródromo o la oficina de vigilancia meteorológica designada mantendrán enlace con la dependencia de los servicios de búsqueda y salvamento durante toda la operación de búsqueda y salvamento.

10.3 Información para las dependencias de los servicios de información aeronáutica

La Dirección Meteorológica de Chile, en coordinación con la autoridad ATS competente, adoptará las disposiciones necesarias para proporcionar a las dependencias de los servicios de información aeronáutica los datos meteorológicos actualizados que éstas necesitan para el desempeño de sus funciones.

CAPÍTULO 11

NECESIDADES Y UTILIZACIÓN DE LAS COMUNICACIONES

11.1 Necesidades en materia de comunicaciones

- 11.1.1 Se mantendrán instalaciones adecuadas de telecomunicaciones para que las oficinas meteorológicas de los aeródromos y, cuando sea necesario, las estaciones meteorológicas aeronáuticas, puedan proporcionar la información meteorológica necesaria a las dependencias de los servicios de tránsito aéreo en los aeródromos que tengan bajo su responsabilidad, y en particular a las torres de control de aeródromo, las dependencias de control de aproximación y las estaciones de telecomunicaciones aeronáuticas que sirven a esos aeródromos.
- 11.1.2 Se mantendrán instalaciones adecuadas de telecomunicaciones para que las oficinas de vigilancia meteorológica puedan proporcionar la información meteorológica necesaria a las dependencias de los servicios de tránsito aéreo y de búsqueda y salvamento, en relación con las regiones de información de vuelo, áreas de control y regiones de búsqueda y salvamento que tengan bajo su responsabilidad, a los centros de control de área y los centros coordinadores de salvamento, y a las correspondientes estaciones de telecomunicaciones aeronáuticas.
- 11.1.3 Se mantendrán instalaciones adecuadas de telecomunicaciones para que los centros mundiales de pronósticos de área puedan proporcionar la información necesaria elaborada por el sistema mundial de pronósticos de área a la Dirección Meteorológica de Chile.
- 11.1.4 Las instalaciones de telecomunicaciones entre las oficinas meteorológicas de aeródromo y, según sea necesario, entre las estaciones meteorológicas aeronáuticas y las torres de control de aeródromo o las dependencias de control de aproximación, permitirán las comunicaciones orales directas; la velocidad a que estas comunicaciones puedan establecerse deberá ser tal que sea posible normalmente ponerse en contacto con los puntos requeridos dentro del plazo de 15 segundos aproximadamente.
- 11.1.5 Las instalaciones de telecomunicaciones entre las oficinas meteorológicas de aeródromo o las oficinas de vigilancia meteorológica, los centros de control de área, los centros coordinadores de salvamento y las estaciones de telecomunicaciones aeronáuticas, deberán permitir:
- las comunicaciones orales directas; la velocidad a que estas comunicaciones puedan establecerse deberá ser tal que sea posible normalmente ponerse en contacto con los puntos requeridos dentro del plazo de 15 segundos aproximadamente; y
 - las comunicaciones impresas cuando los destinatarios necesiten un registro escrito de las comunicaciones; el tiempo de tránsito de los mensajes no debería exceder de 5 minutos.
- 11.1.6 Las instalaciones de telecomunicaciones necesarias de acuerdo con 11.1.4 y 11.1.5 deberán complementarse, cuando sea necesario, con otros tipos de comunicaciones visuales o auditivas, por ejemplo, la televisión en circuito cerrado u otros sistemas distintos de procesamiento de la información.

- 11.1.7 Según se haya acordado entre la Dirección Meteorológica de Chile y los explotadores interesados, deberá disponerse lo necesario para permitir a estos últimos establecer instalaciones de telecomunicaciones adecuadas para obtener información meteorológica de las oficinas meteorológicas de los aeródromos o de otras fuentes apropiadas.
- 11.1.8 Se mantendrán instalaciones adecuadas de telecomunicaciones para permitir a las oficinas meteorológicas intercambiar Información meteorológica para las operaciones con otras oficinas meteorológicas.
- 11.1.9 Las instalaciones de telecomunicaciones utilizadas en el intercambio de información meteorológica para las operaciones deberán ser del servicio fijo aeronáutico o, en el caso del intercambio de información meteorológica para las operaciones en las que el tiempo no es primordial, de la Internet pública, con sujeción a la disponibilidad, al funcionamiento satisfactorio y a los acuerdos bilaterales/multilaterales y/o regionales de navegación aérea.

11.2 Utilización de las comunicaciones del servicio fijo aeronáutico y de la Internet pública —boletines meteorológicos

Los boletines meteorológicos que contengan información meteorológica para las operaciones y que hayan de transmitirse mediante el servicio fijo aeronáutico o la Internet pública, procederán de la oficina meteorológica o estación meteorológica aeronáutica correspondiente.

11.3 Utilización de las comunicaciones del servicio fijo aeronáutico — información elaborada por el sistema mundial de pronósticos de área

La información elaborada por el sistema mundial de pronósticos de área en forma digital deberá transmitirse mediante técnicas de comunicaciones de datos binarios. El método y los canales que se apliquen para la difusión de esta información elaborada deberían ser los que se determinen por acuerdo regional de navegación aérea.

11.4 Utilización de las comunicaciones del servicio móvil aeronáutico

El contenido y el formato de la información meteorológica transmitida a las aeronaves y la que sea transmitida por aeronaves se conformarán de acuerdo a lo establecido de esta norma.

11.5 Utilización del servicio de enlace de datos aeronáuticos — contenido del D-VOLMET

El servicio D-VOLMET contendrá METAR y SPECI actuales, junto con pronósticos de tipo tendencia si están disponibles, TAF y SIGMET, aeronotificaciones especiales no cubiertas por un SIGMET y, si están disponibles, AIRMET.

11.6 Utilización del servicio de radiodifusión aeronáutica —contenido de las radiodifusiones VOLMET

- 11.6.1 Las radiodifusiones VOLMET continuas, normalmente en muy alta frecuencia (VHF), contendrán METAR y SPECI actuales y pronósticos de tipo tendencia si están disponibles.
- 11.6.2 Las radiodifusiones VOLMET regulares, normalmente en alta frecuencia (HF), contendrán METAR y SPECI actuales, junto con los pronósticos de tipo tendencia si están disponibles, y en los casos en que así lo determine un acuerdo regional de navegación aérea, TAF y SIGMET.