



CHILE

**DIRECCIÓN GENERAL
DE AERONÁUTICA CIVIL**

DAN 04

CARTAS AERONÁUTICAS

RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

VISTOS:

- a) Ley 18.916, de 1990, del Ministerio de Justicia y Derechos Humanos, que aprueba el Código Aeronáutico y sus posteriores modificaciones.
- b) Ley N° 16.752, de 1968, del Ministerio de Defensa Nacional, que Fija Organización y Funciones y establece Disposiciones Generales a la Dirección General de Aeronáutica Civil y sus posteriores modificaciones.
- c) Decreto Supremo N° 509 bis, de 28.ABR.1947, del Ministerio de Relaciones Exteriores, publicado en el Diario Oficial de Chile el 06 de diciembre de 1957, que promulga el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, suscrito en Chicago el 07 de diciembre de 1944 y sus posteriores modificaciones.
- d) Decreto Supremo N° 222, de 2004, del Ministerio de Defensa Nacional, que aprueba el Reglamento Orgánico y de Funcionamiento (ROF) de la Dirección General de Aeronáutica Civil y sus posteriores modificaciones.
- e) Decreto Supremo N° 0121, de 06.DIC.2006, del Ministerio de Defensa Nacional, que aprueba la Primera Enmienda a la Segunda Edición del Reglamento Aeronáutico Cartas Aeronáuticas, DAR 04.
- f) Anexo 4 de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), Cartas Aeronáuticas, Undécima Edición, Julio de 2009, Enmienda 59 de 10.NOV.2016.
- g) Resolución Exenta N° 01504, de 29.OCT.2010, del Departamento Planificación, que aprueba la Primera Enmienda a la Tercera Edición del PRO ADM 02, Estructura Normativa de la DGAC.
- h) Resolución Exenta N° 0902, de 02.DIC.2014, del Departamento Planificación, que aprueba la Primera Enmienda a la Primera Edición del PRO ADM 04, Actualización de la Normativa Aeronáutica Nacional derivada de los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.
- i) Resolución Exenta N° 01098, de 19.DIC.2017, del Departamento Planificación, que aprueba la Tercera Enmienda a la Tercera Edición del Documento Rector Orgánico y de Funcionamiento (DROF) del Departamento Planificación.

- j) Resolución Exenta N° 0385, de 26.JUL.2016, del Departamento Planificación, que aprueba Plan Estratégico 2016-2023 de la Dirección General de Aeronáutica Civil, Anexo B, Tareas Institucionales e Iniciativas Estratégicas, Año 2017, Tarea N° 3, Iniciativa N° 9, Estandarizar el Sistema Normativo DGAC a Metodología DAR-DAN.
- k) AIP Vol. I (CHILE), Enmienda N° 45 de 17.AGO.2017 y AIP Vol. II (MAP), Enmienda N° 81 de 17.AGO.2017.

CONSIDERANDO:

La necesidad de contar con una Normativa Aeronáutica Nacional actualizada que incorpore las Enmiendas N° 54 a la N° 59 del Anexo 4 al Convenio de Chicago, conforme a los VISTOS f) y j) de la presente Resolución.

RESUELVO:

APRÚEBASE la Primera Edición de la DAN 04, Cartas Aeronáuticas.

Anótese y comuníquese,


VÍCTOR VILLALOBOS COLLAO
General de Aviación
DIRECTOR GENERAL

DISTRIBUCIÓN:

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

ÍNDICE

CAPÍTULO 1	1
DEFINICIONES, APLICACIÓN Y DISPONIBILIDAD	1
1.1 DEFINICIONES	1
1.2 APLICACIÓN.....	13
1.3 DISPONIBILIDAD.....	14
CAPÍTULO 2	15
ESPECIFICACIONES GENERALES.....	15
2.1 REQUISITOS DE UTILIZACIÓN DE LAS CARTAS.....	15
2.2 TÍTULOS	15
2.3 INFORMACIONES VARIAS	16
2.4 SÍMBOLOS.....	16
2.5 UNIDADES DE MEDIDA	17
2.6 ESCALA Y PROYECCIÓN	17
2.7 FECHA DE VALIDEZ DE LA INFORMACIÓN AERONÁUTICA.....	17
2.8 ORTOGRAFÍA DE NOMBRES GEOGRÁFICOS.....	17
2.9 ABREVIATURAS.....	18
2.10 FRONTERAS POLÍTICAS.....	18
2.11 COLORES.....	18
2.12 RELIEVE	18
2.13 ZONAS PROHIBIDAS, RESTRINGIDAS O PELIGROSAS	19
2.14 ESPACIO AÉREO PARA EL SERVICIO DE TRÁNSITO AÉREO	19
2.15 DECLINACIÓN MAGNÉTICA	19
2.16 TIPOGRAFÍA.....	19
2.17 DATOS AERONÁUTICOS.....	19
2.18 SISTEMAS DE REFERENCIA COMUNES.....	21
CAPÍTULO 3	23
PLANO DE OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO – OACI TIPO A (LIMITACIONES DE UTILIZACIÓN).....	23

3.1	FUNCIÓN	23
3.2	DISPONIBILIDAD	23
3.3	UNIDADES DE MEDIDA	23
3.4	COBERTURA Y ESCALA.....	23
3.5	FORMATO.....	24
3.6	IDENTIFICACIÓN.....	24
3.7	DECLINACIÓN MAGNÉTICA	24
3.8	DATOS AERONÁUTICOS.....	24
3.9	EXACTITUD	27
CAPÍTULO 4		28
PLANO DE OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO – OACI TIPO B		28
4.1	FUNCIÓN	28
4.2	DISPONIBILIDAD	28
4.3	UNIDADES DE MEDIDA	28
4.4	COBERTURA Y ESCALAS	28
4.5	FORMATO.....	29
4.6	IDENTIFICACIÓN.....	29
4.7	CONSTRUCCIONES Y TOPOGRAFÍA	29
4.8	DECLINACIÓN MAGNÉTICA	29
4.9	DATOS AERONÁUTICOS.....	30
4.10	EXACTITUD	31
CAPÍTULO 5		32
PLANO TOPOGRÁFICO Y DE OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO		32
5.1	FUNCIÓN	32
5.2	DISPONIBILIDAD	32
5.3	IDENTIFICACIÓN.....	32
5.4	COBERTURA DEL PLANO	32
5.5	CONTENIDO DEL PLANO	33
5.6	EXACTITUD Y DEFINICIÓN	35
5.7	FUNCIONALIDAD ELECTRÓNICA	35
5.8	ESPECIFICACIONES DEL PRODUCTO DE DATOS CARTOGRÁFICOS.....	36

CAPÍTULO 6	38
CARTA TOPOGRÁFICA PARA APROXIMACIONES DE PRECISIÓN - OACI	38
6.1 FUNCIÓN	38
6.2 DISPONIBILIDAD	38
6.3 ESCALA	38
6.4 IDENTIFICACIÓN.....	38
6.5 INFORMACIÓN SOBRE LA VISTA DE PLANTA Y PERFIL	38
CAPÍTULO 7	40
CARTA DE NAVEGACIÓN EN RUTA.....	40
7.1 FUNCIÓN	40
7.2 DISPONIBILIDAD	40
7.3 COBERTURA Y ESCALA.....	40
7.4 PROYECCIÓN	40
7.5 IDENTIFICACIÓN.....	41
7.6 CONSTRUCCIONES Y TOPOGRAFÍA	41
7.7 DECLINACIÓN MAGNÉTICA	41
7.8 MARCACIONES, DERROTAS Y RADIALES.....	41
7.9 DATOS AERONÁUTICOS.....	41
CAPÍTULO 8	44
CARTA DE ÁREA	44
8.1 FUNCIÓN	44
8.2 DISPONIBILIDAD	44
8.3 COBERTURA Y ESCALA.....	44
8.4 PROYECCIÓN	44
8.5 IDENTIFICACIÓN.....	45
8.6 CONSTRUCCIONES Y TOPOGRAFÍA	45
8.7 DECLINACIÓN MAGNÉTICA	45
8.8 MARCACIONES, DERROTAS Y RADIALES.....	45
8.9 DATOS AERONÁUTICOS.....	45

CAPÍTULO 9	48
CARTA DE SALIDA NORMALIZADA – VUELO POR INSTRUMENTOS (SID).....	48
9.1 FUNCIÓN	48
9.2 DISPONIBILIDAD	48
9.3 COBERTURA Y ESCALA.....	48
9.4 PROYECCIÓN	48
9.5 IDENTIFICACIÓN.....	49
9.6 CONSTRUCCIONES Y TOPOGRAFÍA	49
9.7 DECLINACIÓN MAGNÉTICA	49
9.8 MARCACIONES, DERROTAS Y RADIALES.....	49
9.9 DATOS AERONÁUTICOS.....	49
CAPÍTULO 10	52
CARTA DE LLEGADA NORMALIZADA - VUELO POR INSTRUMENTOS (STAR).....	52
10.1 FUNCIÓN	52
10.2 DISPONIBILIDAD	52
10.3 COBERTURA Y ESCALA.....	52
10.4 PROYECCIÓN	52
10.5 IDENTIFICACIÓN.....	53
10.6 CONTRUCCIONES Y TOPOGRAFÍA.....	53
10.7 DECLINACIÓN MAGNÉTICA	53
10.8 MARCACIONES, DERROTAS Y RADIALES.....	53
10.9 DATOS AERONÁUTICOS.....	53
CAPÍTULO 11	56
CARTA DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS	56
11.1 FUNCIÓN	56
11.2 DISPONIBILIDAD	56
11.3 COBERTURA Y ESCALA.....	56
11.4 FORMATO.....	57
11.5 PROYECCIÓN	57
11.6 IDENTIFICACIÓN.....	57
11.7 CONSTRUCCIONES Y TOPOGRAFÍA	57
11.8 DECLINACIÓN MAGNÉTICA	58

11.9	MARCACIONES, DERROTAS Y RADIALES.....	58
11.10	DATOS AERONÁUTICOS	58
CAPÍTULO 12		64
CARTA DE APROXIMACIÓN VISUAL		64
12.1	FUNCIÓN.....	64
12.2	DISPONIBILIDAD	64
12.3	ESCALA	64
12.4	FORMATO.....	65
12.5	PROYECCIÓN	65
12.6	IDENTIFICACIÓN.....	65
12.7	CONSTRUCCIONES Y TOPOGRAFÍA	65
12.8	DECLINACIÓN MAGNÉTICA	65
12.9	MARCACIONES, DERROTAS Y RADIALES.....	65
12.10	DATOS AERONÁUTICOS	66
CAPÍTULO 13		67
PLANO DE AERÓDROMO/HELIPUERTO.....		67
13.1	FUNCIÓN.....	67
13.2	DISPONIBILIDAD	68
13.3	COBERTURA Y ESCALA.....	68
13.4	IDENTIFICACIÓN.....	68
13.5	DECLINACIÓN MAGNÉTICA	68
13.6	DATOS DE AERÓDROMO/HELIPUERTO	68
CAPÍTULO 14		71
PLANO DE AERÓDROMO PARA MOVIMIENTOS EN TIERRA		71
14.1	FUNCIÓN.....	71
14.2	DISPONIBILIDAD	71
14.3	COBERTURA Y ESCALA.....	71
14.4	IDENTIFICACIÓN.....	72
14.5	DECLINACIÓN MAGNÉTICA	72
14.6	DATOS DE AERÓDROMO.....	72

CAPÍTULO 15	73
PLANO DE ESTACIONAMIENTO Y ATRAQUE DE AERONAVES.....	73
15.1 FUNCIÓN.....	73
15.2 DISPONIBILIDAD.....	73
15.3 COBERTURA Y ESCALA.....	73
15.4 IDENTIFICACIÓN.....	74
15.5 DECLINACIÓN MAGNÉTICA	74
15.6 DATOS DE AERÓDROMO.....	74
CAPÍTULO 16	75
CARTA AERONÁUTICA MUNDIAL 1:1.000.000.....	75
16.1 FUNCIÓN.....	75
16.2 DISPONIBILIDAD.....	75
16.3 ESCALA	75
16.4 FORMATO.....	76
16.5 PROYECCIÓN	76
16.6 IDENTIFICACIÓN.....	77
16.7 CONSTRUCCIONES Y TOPOGRAFÍA	77
16.8 DECLINACIÓN MAGNÉTICA	79
16.9 DATOS AERONÁUTICOS.....	80
CAPÍTULO 17	81
CARTA AERONÁUTICA 1:500.000	81
17.1 FUNCIÓN.....	81
17.2 17.2 DISPONIBILIDAD	81
17.3 17.3 ESCALA	82
17.4 17.4 FORMATO.....	82
17.5 PROYECCIÓN	82
17.6 IDENTIFICACIÓN.....	83
17.7 CONSTRUCCIONES Y TOPOGRAFÍA	83
17.8 DECLINACIÓN MAGNÉTICA	85
17.9 DATOS AERONÁUTICOS.....	85

CAPÍTULO 18	87
CARTA DE ALTITUD/NIVEL DE VUELO MÍNIMO DE VIGILANCIA ATC	87
18.1 FUNCIÓN	87
18.2 DISPONIBILIDAD	87
18.3 COBERTURA Y ESCALA.....	87
18.4 PROYECCIÓN	88
18.5 IDENTIFICACIÓN.....	88
18.6 CONSTRUCCIONES Y TOPOGRAFÍA	88
18.7 DECLINACIÓN MAGNÉTICA	88
18.8 MARCACIONES, DERROTAS Y RADIALES.....	88
18.9 DATOS AERONÁUTICOS.....	89
ANEXO A. SÍMBOLOS CARTOGRÁFICOS	90
ANEXO B. GUÍA DE COLORES	107
ANEXO C. GUÍA DE TINTAS HIPSOMÉTRICAS	109
ANEXO D. REQUISITOS DE CALIDAD DE LOS DATOS AERONÁUTICOS.....	110



DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

NORMA AERONÁUTICA

DAN 04

CARTAS AERONÁUTICAS

Aprobada por Resolución Externa N° 02 de 03 de enero de 2018.

I. PROPÓSITO

Contar con Normativa Aeronáutica Nacional actualizada que incorpore las últimas Enmiendas, N° 54 a la N° 59, del Anexo 4 al Convenio de Chicago.

II. ANTECEDENTES

- a) Ley 18.916, de 1990, del Ministerio de Justicia y Derechos Humanos, que aprueba el Código Aeronáutico y sus posteriores modificaciones.
- b) Ley N° 16.752, de 1968, del Ministerio de Defensa Nacional, que Fija Organización y Funciones y establece Disposiciones Generales a la Dirección General de Aeronáutica Civil y sus posteriores modificaciones.
- c) Decreto Supremo N° 509 bis, de 28.ABR.1947, del Ministerio de Relaciones Exteriores, publicado en el Diario Oficial de Chile el 06 de diciembre de 1957, que promulga el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, suscrito en Chicago el 07 de diciembre de 1944 y sus posteriores modificaciones.
- d) Decreto Supremo N° 222, de 2004, del Ministerio de Defensa Nacional, que aprueba el Reglamento Orgánico y de Funcionamiento (ROF) de la Dirección General de Aeronáutica Civil y sus posteriores modificaciones.
- e) Decreto Supremo N° 121, de 06.DIC.2006, del Ministerio de Defensa Nacional, que aprueba la Primera Enmienda a la Segunda Edición del Reglamento Aeronáutico Cartas Aeronáuticas, DAR 04.
- f) Anexo 4 de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), Cartas Aeronáuticas, Undécima Edición, Julio de 2009, Enmienda 59 de 10.NOV.2016.

- g) Resolución Exenta N° 01504, de 29.OCT.2010, del Departamento Planificación, que aprueba la Primera Enmienda a la Tercera Edición del PRO ADM 02, Estructura Normativa de la DGAC.
- h) Resolución Exenta N° 0902, de 02.DIC.2014, del Departamento Planificación, que aprueba la Primera Enmienda a la Primera Edición del PRO ADM 04, Actualización de la Normativa Aeronáutica Nacional derivada de los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.
- i) Resolución Exenta N° 01098, de 19.DIC.2017, del Departamento Planificación, que aprueba la Tercera Enmienda a la Tercera Edición del Documento Rector Orgánico y de Funcionamiento (DROF) del Departamento Planificación.
- j) Resolución Exenta N° 0385, de 26.JUL.2016, del Departamento Planificación, que aprueba Plan Estratégico 2016-2023 de la Dirección General de Aeronáutica Civil, Anexo B, Tareas Institucionales e Iniciativas Estratégicas, Año 2017, Tarea N° 3, Iniciativa N° 9, Estandarizar el Sistema Normativo DGAC a Metodología DAR-DAN.
- k) AIP Vol. I (CHILE), Enmienda N° 45 de 17.AGO.2017 y AIP Vol. II (MAP), Enmienda N° 81 de 17.AGO.2017.

III. MATERIA

CAPÍTULO 1

DEFINICIONES, APLICACIÓN Y DISPONIBILIDAD

1.1 DEFINICIONES

En la presente Norma, los términos indicados relativos a cartas aeronáuticas, tendrán el significado siguiente:

AERÓDROMO

Es toda área delimitada, terrestre o acuática habilitada por la autoridad aeronáutica y destinada a la llegada, salida y maniobra de aeronaves en la superficie. La habilitación incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos.

AEROVÍA

Área de control o parte de ella dispuesta en forma de corredor para la navegación.

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/ALTURA DE PROCEDIMIENTO

Altitud o altura concreta que se alcanza operacionalmente a la altitud o altura mínima de seguridad o sobre ella y establecida para desarrollar un descenso estabilizado a una pendiente o ángulo de descenso prescrita en el tramo de aproximación intermedio o final.

ALTITUD DE FRANQUEAMIENTO DE OBSTÁCULOS (OCA O ALTURA DE FRANQUEAMIENTO DE OBSTÁCULOS (OCH)

La altitud más baja o la altura más baja por encima de la elevación del umbral de la pista pertinente o por encima de la elevación del aeródromo, según corresponda, utilizada para respetar los correspondientes criterios de franqueamiento de obstáculos.

Para la altitud de franqueamiento de obstáculos se toma como referencia el nivel medio del mar y para la altura de franqueamiento de obstáculos, la elevación del umbral, o en el caso de aproximaciones que no son de precisión, la elevación del aeródromo o la elevación del umbral, si éste estuviera a más de 2 m (7ft) por debajo de la elevación del aeródromo. Para la altura de franqueamiento de obstáculos en aproximaciones circulares se toma como referencia la elevación del aeródromo.

ALTITUD/ALTURA MÍNIMA DE DESCENSO (MDA/H)

La altitud o altura especificada en una aproximación que no es de precisión o en una aproximación circular por debajo de la cual no puede realizarse el descenso sin referencia a la pista o a las ayudas visuales.

ALTITUD DE LLEGADA A TERMINAL (TAA)

La altitud más baja que se pueda utilizar que proporcione un margen mínimo de franqueamiento de 300 m (1.000 ft) por encima de todos los objetos ubicados dentro de un arco de círculo de 46 km (25 NM) de radio con centro en el punto de aproximación inicial (IAF) o, cuando no hay IAF, en el punto de referencia de aproximación intermedio (IF) delimitado por líneas rectas que unen los extremos del arco al IF. Las TAA combinadas relacionadas con un procedimiento de aproximación representarán un área de 360° alrededor del IF.

ALTITUD DE TRANSICIÓN

Altitud a la cual, o por debajo de la cual, se controla la posición vertical de una aeronave por referencia a altitudes.

ALTITUD MÍNIMA DE ÁREA (AMA)

La altitud mínima que ha de usarse en condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos (IMC) que permite conservar un margen de franqueamiento de obstáculos dentro de un área especificada, comúnmente formada por paralelos y meridianos.

ALTITUD MÍNIMA DE FRANQUEAMIENTO DE OBSTÁCULOS (MOCA)

Altitud mínima para un tramo definido de vuelo que permite conservar el margen de franqueamiento de obstáculos requerido.

ALTITUD MÍNIMA EN RUTA (MEA)

La altitud para un tramo en ruta que permite la recepción apropiada de las instalaciones de navegación aérea y de las comunicaciones ATS pertinentes, cumple con la estructura del espacio aéreo y permite conservar el margen de franqueamiento de obstáculos requerido.

ALTITUD MÍNIMA DE SECTOR (MSA)

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 un punto significativo, el punto de referencia de aeródromo (ARP) o el punto de referencia del helipuerto (HRP).

ALTURA

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

ALTURA ELIPSOIDAL (Altura geodésica)

La altura relativa al elipsoide de referencia, medida a lo largo de la normal elipsoidal exterior por el punto en cuestión.

ALTURA ORTOMÉTRICA

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

APLICACIÓN

Manipulación y procesamiento de datos en apoyo de las necesidades de los usuarios (ISO 19104*).

APROXIMACIÓN FINAL

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

- a) al final del último viraje reglamentario, viraje de base o viraje de acercamiento de un procedimiento en hipódromo, si se especifica uno; o
- b) en el punto de interceptación de la última trayectoria especificada del procedimiento de aproximación,

y que finaliza en un punto en las inmediaciones del aeródromo desde el cual:

- 1. puede efectuarse un aterrizaje; o bien
- 2. se inicia un procedimiento de aproximación frustrada.

APROXIMACIÓN VISUAL

La aproximación en un vuelo IFR cuando cualquier parte o la totalidad del procedimiento de aproximación por instrumentos no se completa, y se realiza mediante referencia a la pista o ayudas visuales.

ÁREA DE APROXIMACIÓN FINAL Y DE DESPEGUE (FATO)

Área definida en la que termina la fase final de la maniobra de aproximación hasta el vuelo estacionario o el aterrizaje y a partir de la cual empieza la maniobra de despegue. Cuando la FATO esté destinada a los helicópteros de Clase de performance 1, comprenderá el área de despegue interrumpido disponible.

ÁREA DE ATERRIZAJE

Parte del área de movimiento destinada al aterrizaje o despegue de aeronaves.

ÁREA DE MANIOBRAS

Parte del aeródromo que debe usarse para el despegue, el aterrizaje y el rodaje de aeronaves, excluyendo las plataformas.

ÁREA DE MOVIMIENTO

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

ÁREA DE TOMA DE CONTACTO Y ELEVACIÓN INICIAL (TLOF)

Área reforzada que permite la toma de contacto o la elevación inicial de los helicópteros.

ÁREA DE TOMA DE CONTACTO Y ELEVACIÓN INICIAL (TLOF)

Área reforzada que permite la toma de contacto o la elevación inicial de los helicópteros.

ATRIBUTO DE CARACTERÍSTICA

Distintivo de una característica (ISO 19101*).

El distintivo de una característica tiene un nombre, un tipo de datos y un ámbito de valores relacionado con él.

CALENDARIO

Sistema de referencia temporal discreto que sirve de base para definir la posición temporal con resolución de un día (ISO 19108*).

CALENDARIO GREGORIANO

Calendario que se utiliza generalmente; se estableció en 1582 para definir un año que se aproxima más estrechamente al año tropical que al calendario juliano (ISO 19108*).

CALIDAD DE LOS DATOS

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

CALLE DE RODAJE

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

- a) **CALLE DE ACCESO AL PUESTO DE ESTACIONAMIENTO DE AERONAVE.**
La parte de una plataforma designada como calle de rodaje y destinada a proporcionar acceso a los puestos de estacionamiento de aeronaves solamente.
- b) **CALLE DE RODAJE EN LA PLATAFORMA.**
La parte de un sistema de calles de rodaje situada en una plataforma y destinada a proporcionar una vía para el rodaje a través de la plataforma.
- c) **CALLE DE SALIDA RÁPIDA.**
Calle de rodaje que se une a una pista en un ángulo agudo y está proyectada de modo que permita a los aviones que aterrizan virar a velocidades mayores que las que se logran en otra calle de rodaje de salida y logrando así que la pista esté ocupada el mínimo tiempo posible.

CARACTERÍSTICA

Abstracción de fenómenos del mundo real (ISO 19101*).

CARTA AERONÁUTICA

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

CLASIFICACIÓN DE LOS DATOS AERONÁUTICOS DE ACUERDO CON SU INTEGRIDAD

La clasificación se basa en el riesgo potencial que podría conllevar el uso de datos alterados. Los datos aeronáuticos se clasifican como:

- a) **DATOS ORDINARIOS:** muy baja probabilidad de que, utilizando datos ordinarios alterados, la continuación segura del vuelo y el aterrizaje de una aeronave corran riesgos graves que puedan originar una catástrofe;

- b) **DATOS ESENCIALES:** baja probabilidad de que, utilizando datos esenciales alterados, la continuación segura del vuelo y el aterrizaje de una aeronave corran riesgos graves que puedan originar una catástrofe; y
- c) **DATOS CRÍTICOS:** alta probabilidad de que, utilizando datos críticos alterados, la continuación segura del vuelo y el aterrizaje de una aeronave corran riesgos graves que puedan originar una catástrofe.

CONJUNTO DE DATOS

Colección determinada de datos (ISO 19101*).

CONSTRUCCIONES

Todas las características artificiales construidas sobre la superficie de la Tierra, como ciudades, ferrocarriles y canales.

CUBIERTA DE COPAS

Suelo desnudo más la altura de la vegetación.

CURVA DE NIVEL

Línea en un mapa o carta que conecta puntos de igual elevación.

DECLINACIÓN MAGNÉTICA (VARIACIÓN MAGNÉTICA). Diferencia angular entre el norte geográfico y el norte magnético.

DERROTA (TRACK)

La proyección sobre la superficie terrestre de la trayectoria de una aeronave, cuya dirección en cualquier punto se expresa generalmente en grados a partir del Norte (geográfico, magnético o de la cuadrícula).

DIRECCIÓN DE CONEXIÓN

Código específico que se utiliza para establecer la conexión del enlace de datos con la dependencia ATS.

DISTANCIA GEODÉSICA

La distancia más corta entre dos puntos cualesquiera de una superficie elipsoidal definida matemáticamente.

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 DEL PRODUCTO DE DATOS

Descripción detallada de un conjunto de datos o de una serie de conjuntos de datos junto con información adicional que permitirá crearlo, proporcionarlo a otra parte y ser utilizado por ella (ISO 19131*).

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 basada en la performance

dentro de un espacio aéreo definido. existen dos clases de especificaciones para la navegación:

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., RNAV 5, RNAV 1.

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.

FRANJA DE PISTA

Una superficie definida que comprende la pista y la zona de parada, si la hubiese, destinada a:

- a) reducir el riesgo de daños a las aeronaves que se salgan de la pista, y
- b) proteger a las aeronaves que la sobrevuelan durante las operaciones de despegue o aterrizaje.

GEOIDE

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

GUÍA VECTORIAL

Suministro a las aeronaves de guía para la navegación en forma de rumbos específicos basados en el uso de un sistema de vigilancia ATS.

HELIPUERTO

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

INDICADOR DE SENTIDO DE ATERRIZAJE

Dispositivo para indicar visualmente el sentido designado en determinado momento, para el aterrizaje o despegue.

ISÓGONA

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

ISOGRIVA

Línea en un mapa o carta que une los puntos de igual diferencia angular entre el norte de la cuadrícula de navegación y el norte magnético.

LUZ PUNTIFORME

Señal luminosa que no presenta longitud perceptible.

MARGEN

Banda de terreno que bordea un pavimento, tratada de forma que sirva de transición entre ese pavimento y el terreno adyacente.

METADATOS

Datos respecto a datos (ISO 19115*).

MÍNIMOS DE UTILIZACIÓN DE AERÓDROMO

Las limitaciones de uso que tenga un aeródromo para:

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

MODELO DE ELEVACIÓN DIGITAL (MED)

La representación de la superficie del terreno por medio de valores de elevación continuos en todas las intersecciones de una retícula definida, en relación con una referencia (datum) común.

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.

NAVEGACIÓN DE ÁREA (RNAV)

Método de navegación que permite la operación de aeronaves en cualquier trayectoria de vuelo deseada, dentro de la cobertura de las ayudas para la navegación referidas a la estación, o dentro de los límites de las posibilidades de las ayudas autónomas, o de una combinación de ambas.

NIVEL

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

NIVEL DE VUELO

Superficie de presión atmosférica constante relacionada con una determinada referencia de presión, 1013,2 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 altitud;
- b) se ajuste al QFE, indicará altura sobre la referencia QFE;

- c) se ajuste a la presión de 1013,2 hectopascales (hPa), podrá usarse para indicar niveles de vuelo.

ONDULACIÓN GEOIDAL

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

OBSTÁCULO

Todo objeto fijo (ya sea temporal o permanente) o móvil, o partes del mismo, que:

- a) esté situado en un área destinada al movimiento de las aeronaves en la superficie; o
- b) sobresalga de una superficie definida destinada a proteger a las aeronaves en vuelo; o
- c) esté fuera de las superficies definidas y se haya considerado como un peligro para la navegación aérea.

PISTA

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

PLATAFORMA

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

POSICIÓN (Geográfica)

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

PRESENTACIÓN ELECTRÓNICA DE CARTAS AERONÁUTICAS

Un dispositivo electrónico que permite a las tripulaciones de vuelo ejecutar, de forma conveniente y oportuna, las tareas de planeamiento y observación de rutas y de navegación presentándoles la información requerida.

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 humanos y de otro tipo del sistema mediante la debida consideración de la actuación humana.

PROCEDIMIENTO DE APROXIMACIÓN DE PRECISIÓN

Procedimiento de aproximación por instrumentos basado en los datos de azimut y de trayectoria de planeo proporcionados por el ILS o el PAR.

PROCEDIMIENTO DE APROXIMACIÓN FRUSTRADA

Procedimiento que hay que seguir si no se puede proseguir la aproximación.

PROCEDIMIENTO DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS

Serie de maniobras predeterminadas realizadas por referencia a los instrumentos de a bordo, con protección específica contra los obstáculos desde el punto de

referencia de aproximación inicial o, cuando sea el caso, desde el inicio de una ruta definida de llegada hasta un punto a partir del cual sea posible hacer el aterrizaje; y, luego, si éste no se realiza, hasta una posición en la cual se apliquen los criterios de circuito de espera o de margen de franqueamiento de obstáculos en ruta.

PROCEDIMIENTO DE APROXIMACIÓN VISUAL

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

PROCEDIMIENTO DE ESPERA

Maniobra predeterminada que mantiene a la aeronave dentro de un espacio aéreo especificado mientras espera una autorización posterior.

PROCEDIMIENTO DE INVERSIÓN

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

PUESTO DE ESTACIONAMIENTO DE AERONAVES

Área designada en una plataforma, destinada al estacionamiento de una aeronave.

PUESTO DE ESTACIONAMIENTO DE HELICÓPTEROS

Puesto de estacionamiento de aeronaves que permite el estacionamiento de helicópteros y, en caso de que se prevean operaciones de rodaje aéreo, la toma de contacto y la elevación inicial.

PUNTO CRÍTICO

Sitio del área de movimiento de un aeródromo con antecedentes o riesgo potencial de colisión o de incursión en la pista, y en el que es necesario que pilotos y conductores presten mayor atención.

PUNTO DE APROXIMACIÓN FRUSTRADA (MAPt)

En un procedimiento de aproximación por instrumentos, el punto en el cual, o antes del cual se ha de iniciar la aproximación frustrada prescrita, con el fin de respetar el margen mínimo de franqueamiento de obstáculos.

PUNTO DE CAMBIO (COP)

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

PUNTO DE ESPERA DE LA PISTA

Punto designado destinado a proteger una pista, una superficie limitadora de obstáculos o un área crítica o sensible para los sistemas ILS, en el que las aeronaves en rodaje y los vehículos se detendrán y se mantendrán a la espera, a menos que la torre de control de aeródromo autorice lo contrario.

PUNTO DE ESPERA INTERMEDIO

Punto designado destinado al control del tránsito, en el que las aeronaves en rodaje y los vehículos se detendrán y mantendrán a la espera hasta recibir una nueva autorización de la torre de control de aeródromo.

PUNTO DE NOTIFICACIÓN

Lugar geográfico especificado (denominado), con referencia al cual una aeronave puede notificar su posición.

PUNTO DE RECORRIDO

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

- PUNTO DE RECORRIDO DE PASO (vuelo por). Punto de recorrido que requiere anticipación del viraje para que pueda realizarse la interceptación tangencial del siguiente tramo de una ruta o procedimiento.
- PUNTO DE RECORRIDO DE SOBREVUELO. Punto de recorrido en el que se inicia el viraje para incorporarse al siguiente tramo de una ruta o procedimiento.

PUNTO DE REFERENCIA DE AERÓDROMO

Punto cuya situación geográfica designa al aeródromo.

PUNTO DE REFERENCIA DE APROXIMACIÓN FINAL O PUNTO DE APROXIMACIÓN FINAL

Punto de un procedimiento de aproximación por instrumentos en que comienza el tramo de aproximación final.

PUNTO DE REFERENCIA DEL HELIPUERTO (HRP)

Emplazamiento designado de un helipuerto o lugar de aterrizaje.

PUNTO SIGNIFICATIVO

Un lugar geográfico especificado, utilizado para definir la ruta ATS o la trayectoria de vuelo de una aeronave y para otros fines de navegación y ATS.

REFERENCIA (DATUM)

Toda cantidad o conjunto de cantidades que pueda servir como referencia o base para el cálculo de otras cantidades (ISO 19104*).

REFERENCIA GEODÉSICA

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

REGIÓN DE INFORMACIÓN DE VUELO (FIR)

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

RELIEVE

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

REPRESENTACIÓN

Presentación de información a los seres humanos (ISO 19117*).

RESOLUCIÓN

Número de unidades o de dígitos con los que se expresa y se emplea un valor medido o calculado.

RODAJE

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

RUTA ATS

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

RUTA DE DESPLAZAMIENTO AÉREO

Ruta definida para el desplazamiento en vuelo de los helicópteros.

RUTA DE RODAJE

Trayectoria definida y establecida para el movimiento de helicópteros de una parte a otra del helipuerto. La ruta de rodaje incluye una calle de rodaje aéreo o en tierra para helicópteros que está centrada en la ruta de rodaje.

RUTAS DE LLEGADA

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

SEÑAL

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

SERIE DE CONJUNTOS DE DATOS

Colección de conjuntos de datos que comparte la misma especificación de datos (ISO 19115*).

SERVICIO DE TRÁNSITO AÉREO

Expresión genérica que se aplica, según el caso, a los servicios de información de vuelo, alerta, asesoramiento de tránsito aéreo y control de tránsito aéreo, (servicio de control de área, control de aproximación o control de aeródromo).

SISTEMA DE VIGILANCIA ATS

Expresión genérica que significa, según sea el caso, ADS-B, PSR, SSR o cualquier sistema basado en tierra comparable que permite la identificación de aeronaves.

SUELO DESNUDO

Superficie de la Tierra que incluye la masa de agua, hielos y nieves eternos, y excluye la vegetación y los objetos artificiales.

TERRENO

La superficie de la Tierra con características naturales de relieve como montañas, colinas, sierras, valles, masas de agua, hielos y nieves eternas, y excluyendo los obstáculos.

TINTAS HIPSOMÉTRICAS

Sucesión de tonalidades o gradaciones de color utilizadas para representar la escala de elevaciones.

TIPO DE RNP

Valor de retención expresado como la distancia de desviación en millas náuticas con respecto a su posición prevista, que las aeronaves no excederán durante el noventa y cinco por ciento del tiempo de vuelo como mínimo.

TRAMO DE APROXIMACIÓN FINAL

Fase de un procedimiento de aproximación por instrumentos durante la cual se ejecutan la alineación y el descenso para aterrizar.

TRAMO DE APROXIMACIÓN INICIAL

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

TRAMO DE APROXIMACIÓN INTERMEDIA

Fase de un procedimiento de aproximación por instrumentos entre, ya sea el punto de referencia de aproximación intermedia y el punto de referencia de aproximación final o el punto de aproximación final; o entre el final de un procedimiento de inversión, de hipódromo o de navegación a estima y el punto de referencia de aproximación final o el punto de aproximación final, según sea el caso.

TRAYECTORIA DE PLANEEO

Perfil de descenso determinado para guía vertical durante una aproximación final.

UMBRAL

Comienzo de la parte de pista utilizable para el aterrizaje.

UMBRAL DESPLAZADO

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

VARIACIÓN MAGNÉTICA (VAR) (Véase Declinación Magnética)**VERIFICACIÓN POR REDUNDANCIA CÍCLICA (CRC)**

Algoritmo matemático aplicado a la expresión digital de los datos que proporciona cierto nivel de garantía contra la pérdida o alteración de datos.

VIRAJE REGLAMENTARIO

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

ZONA DE PARADA

Área rectangular definida en el terreno situado a continuación del recorrido de despegue disponible, preparada como zona adecuada para que puedan detenerse las aeronaves en caso de despegue interrumpido.

ZONA DESPEJADA DE OBSTÁCULOS (OFZ)

Espacio aéreo por encima de la superficie de aproximación interna, de las superficies de transición interna, de la superficie de aterrizaje interrumpido y de la

parte de la franja limitada por esas superficies, no penetrada por ningún obstáculo fijo, salvo uno de masa ligera montada sobre soportes frangibles necesarios para fines de navegación aérea.

ZONA DE TOMA DE CONTACTO

Parte de la pista, situada después del umbral, destinada a que los aviones que aterrizan hagan el primer contacto en la pista.

ZONA LIBRE DE OBSTÁCULOS

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

ZONA PELIGROSA

Espacio aéreo de dimensiones definidas, de carácter temporal o permanente sobre el territorio o las aguas jurisdiccionales del Estado de Chile en el cual pueden desplegarse en determinados momentos actividades que puedan atentar contra la seguridad de vuelo de las aeronaves.

ZONA PROHIBIDA

Espacio aéreo de dimensiones definidas de carácter temporal o permanente sobre el territorio o las aguas jurisdiccionales del Estado de Chile en el cual no está permitido el vuelo de aeronaves.

ZONA RESTRINGIDA

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

* Norma ISO

19101, Información geográfica — Modelo de referencia

19104, Información geográfica — Terminología

19108, Información geográfica — Modelos temporales

19115, Información geográfica — Metadatos

19117, Información geográfica — Representación

19131, Información geográfica — Especificación del producto de datos

* Las normas ISO de la Serie 19100 sólo existen en inglés. Los términos y definiciones extraídos de esas normas fueron traducidos por la OACI.

1.2 APLICACIÓN

1.2.1 Todas las cartas comprendidas dentro del alcance de esta Norma deberán, además, ajustarse a los métodos recomendados pertinentes a la carta de que se trate.

1.2.2 Las normas establecidas en esta Norma y los procedimientos que de ella se deriven, se aplicarán a todas las cartas aeronáuticas oficiales, entendiéndose como tales, las que se indican a continuación:

a) Las Cartas Aeronáuticas elaboradas y publicadas por la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), cuyas bases e información geográfica son oficializadas

por el Servicio Aerofotogramétrico de la Fuerza Aérea de Chile, destinadas a la planificación de las operaciones aéreas, las referidas al movimiento de las aeronaves en la superficie y las relativas a las fases del vuelo, incluyendo las fases de despegue y aterrizaje; y

b) Las Cartas destinadas a la Navegación Aérea, preparadas y publicadas por el Servicio Aerofotogramétrico de la Fuerza Aérea de Chile (SAF).

1.2.3 Las cartas elaboradas por la Dirección General de Aeronáutica Civil se publicarán en el documento "Publicación de Información Aeronáutica, (AIP – CHILE)", normalmente en volumen aparte denominado "Manual AIP – MAP".

1.3 DISPONIBILIDAD

1.3.1 La DGAC garantizará, cuando así se especifique, la disponibilidad de cartas por cualquiera de los siguientes medios que resulte apropiado para una carta dada o una sola hoja de una serie de cartas.

1.3.2 Respecto a toda carta o una sola hoja de una serie de cartas que comprendan por completo el territorio nacional, la DGAC:

a) preparará la carta u hoja por sí mismo; o

b) dispondrá que se prepare por otro organismo.

1.3.3 La DGAC tomará todas las medidas razonables para garantizar que la información que proporciona y las cartas aeronáuticas facilitadas, son adecuadas y exactas, y que se mantienen al día mediante un adecuado servicio de revisión.

CAPÍTULO 2

ESPECIFICACIONES GENERALES

2.1 REQUISITOS DE UTILIZACIÓN DE LAS CARTAS

2.1.1 Para los fines de esta Norma Aeronáutica, el vuelo total se subdivide en las fases siguientes:

- a) Fase 1. Rodaje desde el puesto de estacionamiento de aeronave hasta el punto de despegue.
- b) Fase 2. Despegue y ascenso hasta la estructura de rutas ATS.
- c) Fase 3. Vuelo en rutas ATS.
- d) Fase 4. Descenso hasta la aproximación.
- e) Fase 5. Aproximación para aterrizar y aproximación frustrada.
- f) Fase 6. Aterrizaje y rodaje hasta el puesto de estacionamiento de aeronave.

2.1.2 En cada tipo de carta aeronáutica se proporcionará lo siguiente:

- a) información correspondiente a su función, teniendo presente en su diseño los principios relativos a factores humanos que aseguren su uso óptimo.
- b) información apropiada a la fase correspondiente del vuelo, con el fin de garantizar la operación segura y pronta de la aeronave.

2.1.3 La presentación de la información será exacta, exenta de distorsiones y confusiones, inequívoca y legible en todas las circunstancias normales de operación.

2.1.4 Los colores, las tintas y el tamaño de los tipos empleados, serán tales que el piloto pueda leer e interpretar fácilmente la carta en diversas condiciones de iluminación natural y artificial.

2.1.5 La forma de presentar la información deberá permitir que el piloto la adquiera en un tiempo razonable, compatible con su carga de trabajo y las circunstancias operacionales.

2.1.6 La presentación de la información proporcionada en cada tipo de carta deberá facilitar la transición de una carta a otra según la fase de vuelo.

2.1.7 Las cartas aeronáuticas deberán estar orientadas según el Norte verdadero.

2.2 TÍTULOS

El título de una carta o de una serie de cartas preparadas de conformidad con las especificaciones contenidas en esta DAN con objeto de satisfacer la función de la carta, será el mismo que el encabezamiento del capítulo correspondiente, tal como quede modificado por la aplicación de cualquier norma en él contenida, pero no

incluirá "OACI" si no se ajusta a todas las normas especificadas en este Capítulo 2 y a cualesquiera especificadas para la carta de que se trate.

2.3 INFORMACIONES VARIAS

- 2.3.1 En el anverso de cada carta se mostrará la siguiente información, a menos que se indique otra cosa en la especificación de que se trate:
- a) designación o título de la serie de cartas;
 - b) nombre y referencia de la hoja;
 - c) una indicación de la hoja contigua en cada uno de los márgenes de las hojas (cuando proceda).
- 2.3.2 Se dará una clave de los símbolos y abreviaturas utilizadas, la clave deberá figurar en el anverso o en el reverso de cada carta, pero cuando esto no sea posible por falta de espacio, podrá publicarse la clave por separado.
- 2.3.3 En el margen de la carta se indicará el nombre y dirección del organismo que la haya preparado. Si la carta se publica como parte de un documento aeronáutico, dicha información puede darse al principio de ese documento.

2.4 SÍMBOLOS

- 2.4.1 Los símbolos utilizados se ajustarán a los indicados en el Anexo A, Símbolos Cartográficos, pero cuando se desee mostrar en una carta aeronáutica detalles o características especiales de importancia para la aviación civil respecto a los cuales no se disponga en la actualidad de un símbolo específico, se podrá elegir para ese fin cualquier símbolo apropiado, siempre que no origine confusión con algún símbolo cartográfico existente ni menoscabe la legibilidad de la carta. El tamaño y prominencia de los símbolos y el grosor y separación de las líneas podrán variarse según lo exijan la escala y funciones de la carta, prestando la debida atención a la importancia de la información que representan.
- 2.4.1.1 El tamaño y prominencia de los símbolos y el grosor y separación de las líneas podrán variarse según lo exijan la escala y funciones de la carta, prestando la debida atención a la importancia de la información que representan.
- 2.4.2 Para representar ayudas terrestres para la navegación, intersecciones y puntos de recorrido, se emplearán los mismos símbolos básicos en todas las cartas en las que aparezcan, sin importar la finalidad de la carta.
- 2.4.3 El símbolo que se utilice para los puntos significativos se basará en una jerarquía de símbolos que se seleccionará en el orden siguiente: el símbolo de ayuda terrestre para la navegación, el de intersección y el de punto de recorrido. El símbolo de punto de recorrido se empleará sólo cuando no exista ya un punto significativo en particular, como el de ayuda terrestre para la navegación o el de intersección.
- 2.4.4 La DGAC se asegurará que los símbolos aparezcan en la forma que se especifica en 2.4.2, 2.4.3 y en el Anexo A, Símbolos cartográficos, símbolo número 121.

2.5 UNIDADES DE MEDIDA

- 2.5.1 Las unidades de medida que se utilicen, serán las establecidas en la Norma Aeronáutica DAN 05 “Unidades de Medida”, de la DGAC.
- 2.5.2 Las distancias se calcularán como distancias geodésicas.
- 2.5.3 Las distancias se expresarán en kilómetros o millas náuticas o en ambas unidades, a condición de que se indiquen claramente las unidades empleadas.
- 2.5.4 Las altitudes, elevaciones y alturas se expresarán en metros o en pies, o en ambas unidades, a condición de que se indiquen claramente las unidades empleadas.
- 2.5.5 Las dimensiones lineales en los aeródromos y pequeñas distancias se expresarán en metros.
- 2.5.6 El grado de resolución de las distancias, dimensiones, elevaciones y alturas será especificado para cada carta.
- 2.5.7 Las unidades de medida utilizadas para expresar distancias, altitudes, elevaciones y alturas se indicarán de manera destacada en el anverso de cada carta.
- 2.5.8 Se proveerán escalas de conversión (kilómetros/millas náuticas, metros/pies) para las cartas en las que se indiquen distancias, elevaciones o altitudes. Las escalas de conversión figurarán de preferencia en el anverso de cada carta.

2.6 ESCALA Y PROYECCIÓN

- 2.6.1 En las cartas de áreas extensas se indicarán el nombre, los parámetros básicos y la escala de la proyección.
- 2.6.2 En las cartas de áreas pequeñas sólo se indicará una escala lineal.

2.7 FECHA DE VALIDEZ DE LA INFORMACIÓN AERONÁUTICA

La fecha a partir de la cual sea válida la información aeronáutica se señalará claramente en el anverso de cada una de las cartas.

2.8 ORTOGRAFÍA DE NOMBRES GEOGRÁFICOS

- 2.8.1 Se utilizarán caracteres del alfabeto romano en toda la rotulación.
- 2.8.2 Los nombres de lugares y de accidentes geográficos en los que se usen variantes del alfabeto romano, se aceptarán en su ortografía oficial, incluyendo los acentos y marcas diacríticas utilizados en sus alfabetos respectivos.
- 2.8.3 Cuando nombres geográficos tales como “cabo”, “punta”, “golfo”, “río”, se abrevien en una carta determinada, se dará la palabra por entero en el idioma utilizado por el organismo productor respecto a los ejemplos más importantes de cada tipo. En las abreviaturas dentro del cuerpo de la carta no se utilizarán signos de puntuación.

2.9 ABREVIATURAS

- 2.9.1 En las cartas aeronáuticas se usarán abreviaturas, siempre que sean apropiadas.
- 2.9.2 Cuando sea pertinente, las abreviaturas podrán seleccionarse del Procedimiento para los Servicios de Navegación Aérea – Abreviaturas y Códigos OACI – Doc. 8400.

2.10 FRONTERAS POLÍTICAS

- 2.10.1 Se indicarán las fronteras internacionales, pero podrán interrumpirse cuando con ello se obscurezcan datos más importantes para el uso de la carta.
- 2.10.2 Cuando en una carta aparezca territorio de más de un Estado, se identificarán los nombres que identifican los países.

2.11 COLORES

Los colores utilizados en las cartas deberán ajustarse a los indicadores en el Anexo B, Guía de colores.

2.12 RELIEVE

- 2.12.1 Cuando se muestre el relieve, se representará de manera que satisfaga la necesidad de los usuarios de las cartas en cuanto a:
- a) orientación e identificación;
 - b) margen vertical de seguridad sobre el terreno;
 - c) claridad de la información aeronáutica; y
 - d) planeamiento.
- 2.12.2 El relieve se representará generalmente mediante combinaciones de curvas de nivel, tintas hipsométricas, cotas y sombreados, influyendo en la elección del método la naturaleza y escala de la carta y el uso a que se destine.
- 2.12.3 Cuando el relieve se indique mediante tintas hipsométricas, las tintas utilizadas se deberán basar en las indicadas en la Guía de tintas hipsométricas que aparece en el Anexo C.
- 2.12.4 Cuando se usen cotas, se indicarán sólo respecto a los puntos críticos seleccionados.
- 2.12.5 El valor de las cotas de exactitud dudosa irá seguido del signo \pm .

2.13 ZONAS PROHIBIDAS, RESTRINGIDAS O PELIGROSAS

Cuando se indiquen Zonas Prohibidas (P), Restringidas (R) o Peligrosas (D), se incluirá la debida referencia u otra identificación, si bien pueden omitirse las letras de nacionalidad.

2.14 ESPACIO AÉREO PARA EL SERVICIO DE TRÁNSITO AÉREO

2.14.1 Cuando el espacio aéreo ATS figura en una carta, se indicará la clase de dicho espacio, el tipo, nombre o distintivo de llamada, los límites verticales y horizontales, y las radiofrecuencias que se utilizarán, así como los límites horizontales, descritos de conformidad con el Anexo A, Símbolos cartográficos.

2.14.2 En las cartas que se utilicen para vuelo visual, las partes de la tabla Clase de espacio aéreo ATS (Apéndice D) de la Norma Aeronáutica DAN 11 que correspondan al espacio aéreo que se representa en la carta, deberán figurar en el anverso o reverso de cada carta.

2.15 DECLINACIÓN MAGNÉTICA

2.15.1 Se indicarán el norte verdadero y la declinación magnética. El grado de resolución de la declinación magnética será el especificado para cada carta en particular.

2.15.2 Cuando se indique en una carta la declinación magnética, los valores deberán ser los correspondientes al año más próximo a la fecha de publicación. En IAC, SID, STAR, VAC, y ATCSMAC, la declinación magnética se indicará según la fecha de vigencia de la carta, con resolución de al menos 1 grado y la fecha.

2.15.3 Para las cartas de procedimientos por instrumentos, la publicación de un cambio en la declinación magnética se deberá concluir en un máximo de seis ciclos AIRAC.

2.15.4 En áreas terminales extensas con múltiples aeródromos, se deberá aplicar un valor único redondeado para la declinación magnética, de manera que en los procedimientos que sirven a dichos aeródromos se use un valor único común para la declinación.

2.16 TIPOGRAFÍA

En el Manual de Cartas Aeronáuticas (Doc. OACI 8697), se incluyen ejemplos de tipos adecuados para uso en las cartas aeronáuticas.

2.17 DATOS AERONÁUTICOS

2.17.1 La DGAC tomará las medidas necesarias a fin de introducir un sistema de calidad debidamente organizado con los procedimientos, procesos y recursos requeridos para implantar la gestión de calidad en cada una de las etapas funcionales según lo indicado en la Norma Aeronáutica DAN 15, 3.7.1. La ejecución de la gestión de

calidad mencionada podrá demostrarse, cuando sea preciso, respecto de cada una de las etapas funcionales. Además, se asegurará de que existen procedimientos para cerciorarse de que pueden rastrearse los datos aeronáuticos en cualquier momento hasta su origen, de modo de corregir cualesquiera anomalías o errores en los datos que se hubieran detectado durante las fases de producción/mantenimiento o durante su utilización operacional.

- 2.17.2 La DGAC se asegurará de que el grado de resolución de los datos aeronáuticos de las cartas sea el especificado para cada carta en particular y corresponda a lo indicado en forma tabular en el Anexo D.
- 2.17.3 La DGAC se asegurará de que se mantiene la integridad de los datos aeronáuticos en todo el proceso de datos, desde el levantamiento topográfico/origen hasta el siguiente usuario previsto. Según la clasificación de integridad aplicable, los procedimientos de validación y verificación asegurarán:
- a) para datos ordinarios: que se evite la alteración durante todo el procesamiento de los datos;
 - b) para datos esenciales: que no haya alteración en etapa alguna del proceso, y podrán incluir procesos adicionales, según sea necesario, para abordar riesgos potenciales en toda la arquitectura del sistema, de modo de asegurar además la integridad de los datos en ese nivel; y
 - c) para datos críticos: que no haya alteración en etapa alguna del proceso, y podrán incluir procesos de aseguramiento de la integridad adicionales para mitigar plenamente los efectos de las fallas identificadas mediante un análisis exhaustivo de toda la arquitectura del sistema, como riesgos potenciales para la integridad de los datos.
- 2.17.3.1 Los textos de orientación sobre el procesamiento de datos aeronáuticos e información aeronáutica figuran en el Documento DO-200 de la RTCA y en el Documento ED-76 de la Organización europea para el equipamiento de la aviación civil (EUROCAE), titulado Standards for Processing Aeronautical Data [Normas para el procesamiento de datos aeronáuticos (disponible en inglés y francés únicamente)].
- 2.17.3.2 Los errores que puedan dar lugar a fallas en todo el proceso podrán mitigarse por medio de técnicas adicionales de aseguramiento de la calidad de los datos, según sea necesario. Dichas técnicas podrán incluir pruebas de aplicación para datos críticos (por ejemplo, por verificación en vuelo); uso de seguridad, lógica, semántica, comparación y verificaciones de redundancia; detección de errores digitales, y la cualificación de recursos humanos y herramientas de procesamiento, como soporte físico y lógico.
- 2.17.4 Los requisitos de calidad de los datos aeronáuticos en lo que atañe a la integridad y clasificación de los datos, corresponderán a lo indicado en las Tablas 1 a 6 del Anexo D.
- 2.17.5 Los conjuntos de datos aeronáuticos electrónicos se protegerán mediante la inclusión, en los conjuntos de datos, de una verificación por redundancia cíclica (CRC) de 32 bits que ejecutará la aplicación que se encarga de los conjuntos de

datos. Esto se aplicará a la protección de todos los niveles de integridad de los conjuntos de datos según se especifica en 2.17.3.

- 2.17.5.1 Los textos de orientación sobre los requisitos de calidad de los datos aeronáuticos (exactitud, resolución, integridad, protección y rastreo) figuran en el Manual del Sistema Geodésico Mundial — 1984 (WGS-84) (Doc. 9674). Los textos de apoyo con respecto a las disposiciones del Apéndice 6, relativas a la resolución e integridad de la publicación de los datos aeronáuticos, figuran en el Documento DO-201A de la RTCA y en el Documento ED-77 de la Organización europea para el equipamiento de la aviación civil (EUROCAE) titulado Industry Requirements for Aeronautical Information (Requisitos de la industria en materia de información aeronáutica).

2.18 SISTEMAS DE REFERENCIA COMUNES

2.18.1 Sistema de referencia horizontal

- 2.18.1.1 El sistema geodésico mundial – 1984 (WGS 84) se utilizará como sistema de referencia geodésica horizontal. Las coordenadas geográficas aeronáuticas publicadas (que indiquen la latitud y la longitud) se expresarán en función de dicha referencia.

- 2.18.1.1.1 En el Manual del Sistema Geodésico Mundial — 1984 (WGS-84) (Doc. 9674) figuran textos de orientación amplios relativos al WGS-84.

- 2.18.1.2 Las coordenadas geográficas que se hayan transformado a coordenadas WGS-84, pero cuya precisión del trabajo en el terreno original, no satisfaga los requisitos de la reglamentación nacional, se indicarán con un asterisco.

- 2.18.1.3 El grado de resolución de las coordenadas geográficas en la carta será el especificado para cada carta en particular y se adjuntará a lo indicado en el Anexo D, Tabla 1.

- 2.18.1.3.1 Las especificaciones que rigen la determinación y notificación (exactitud del trabajo de campo y de la integridad de los datos) de las coordenadas aeronáuticas relativas al WGS-84 para las posiciones geográficas establecidas por los servicios de tránsito aéreo figuran en la Norma Aeronáutica DAN 11, Capítulo 2 y en el Apéndice E, Tabla 1; y para puntos de referencia de aeródromos/helipuertos, en la DAN 14 153 y DAN 14 155, Capítulo B; en la DAN 154, Tabla 2-1 del Apéndice 2 y en la DAN 155, Tabla A1-1 del Apéndice A, respectivamente.

2.18.2 Sistema de referencia vertical

- 2.18.2.1 La referencial al nivel medio del mar (MSL), que proporciona la relación de las alturas (elevaciones) relacionadas con la gravedad respecto de una superficie conocida como geoide, se utilizará como sistema de referencia vertical.

- 2.18.2.1.1 El geoide a nivel mundial se aproxima muy estrechamente al nivel medio del mar (MSL). Según su definición, es la superficie equipotencial en el campo de gravedad de la Tierra que coincide con el MSL inalterado que se extiende de manera continua a través de los continentes.

- 2.18.2.1.2 Las alturas (elevaciones) relacionadas con la gravedad también se denominan alturas ortométricas y las distancias de puntos por encima del elipsoide se denominan alturas elipsoidales.
- 2.18.2.2 Además de las elevaciones por referencia al MSL de las posiciones específicas en tierra objeto de levantamiento topográfico, se publicará también la ondulación geoidal (por referencia al elipsoide WGS-84) con relación a dichas posiciones, según lo especificado para cada carta en particular.
- 2.18.2.2.1 En la DAN 14 153 y DAN 155, Capítulo B, y en la DAN 154, Tabla 2-2 del Apéndice 5 y en la DAN 155, Tabla A1-2 del Apéndice A, figuran especificaciones que rigen la determinación y notificación (exactitud del trabajo de campo e integridad de datos) de la elevación y ondulación del geoide en posiciones específicas en aeródromos/helipuertos.
- 2.18.2.3 El grado de la resolución de las cartas de elevaciones y ondulaciones geoidales será el especificado para cada carta en particular y se ajustará a lo indicado en el Anexo D, Tabla 2.
- 2.18.3 Sistema de referencia temporal**
- 2.18.3.1 El calendario gregoriano y el Tiempo Universal Coordinado (UTC) se utilizarán como sistema de referencia temporal.
- 2.18.3.2 Cuando en las cartas se utilice un sistema de referencia temporal diferente, así se indicará en GEN 2.1.2 de las publicaciones de información aeronáutica (AIP - Chile).
-

CAPÍTULO 3

PLANO DE OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO – OACI TIPO A (LIMITACIONES DE UTILIZACIÓN)

3.1 FUNCIÓN

Esta carta, junto con la información pertinente consignada en la Publicación de Información Aeronáutica (AIP-CHILE), proporcionará los datos necesarios para que los explotadores puedan cumplir las limitaciones de utilización establecidas en la DAN 121, Capítulo D; y DAN 135, Volumen II, Capítulo D.

3.2 DISPONIBILIDAD

3.2.1 Se proporcionarán Planos de Obstáculos de Aeródromo – OACI Tipo A (Limitaciones de utilización) para todos los aeropuertos y para aquellos aeródromos en que la DGAC así lo determine, excepto en aquellos en que no haya obstáculos en las áreas de la trayectoria de despegue o cuando se suministre el Plano topográfico y de obstáculos de aeródromo (electrónico), de conformidad con el Capítulo 5.

3.2.2 Si no se requiere un plano porque no existen obstáculos en el área de la trayectoria de despegue, se publicará una notificación a este efecto en la AIP - Chile.

3.3 UNIDADES DE MEDIDA

3.3.1 Se indicarán las elevaciones redondeando al medio metro o pie más próximo.

3.3.2 Se indicarán las dimensiones lineales redondeando al medio metro más próximo.

3.4 COBERTURA Y ESCALA

3.4.1 Cada vista de planta se extenderá lo suficiente para cubrir todos los obstáculos.

3.4.1.1 Los obstáculos que estuvieran aislados y distantes y cuya inclusión obligara a aumentar innecesariamente el tamaño de la hoja, podrán indicarse mediante el símbolo apropiado y una flecha, siempre que se den la distancia y marcación desde el extremo de la pista más alejado, así como la elevación.

3.4.2 La escala horizontal estará comprendida entre 1:10.000 y 1:15.000.

3.4.3 La escala vertical será 10 veces la escala horizontal.

3.4.4 En los planos figurarán escalas lineales horizontales y verticales tanto en metros como en pies.

3.5 FORMATO

3.5.1 Los planos representarán la planta y el perfil de cada pista, su correspondiente zona de parada y zona libre de obstáculos, el área de la trayectoria de despegue y los obstáculos.

3.5.2 El perfil de cada pista, zona de parada, zona libre de obstáculos y obstáculos del área de la trayectoria de despegue, se indicarán inmediatamente encima de la planta correspondiente. El perfil del área de una trayectoria de despegue de alternativa, incluirá la proyección lineal de toda la trayectoria de despegue y figurará encima de la planta correspondiente, en la forma más adecuada, para la fácil interpretación de la información.

3.5.3 Se trazará la cuadrícula en toda el área de perfil excepto la pista. El cero correspondiente a las coordenadas verticales será el nivel medio del mar. El cero correspondiente a las coordenadas horizontales será el extremo de la pista más alejado del área de la trayectoria de despegue correspondiente. A lo largo de la base de la cuadrícula y a lo largo de los márgenes verticales habrá líneas de graduación que indiquen las subdivisiones de los intervalos.

3.5.3.1 Los intervalos de la cuadrícula vertical deberán ser de 30 m (100 ft) y los de la horizontal de 300 m (1.000 ft).

3.5.4 En el plano se incluirán:

a) una casilla para registrar los datos de operación especificados en 3.8.3.

b) una casilla para registrar las enmiendas y fechas de las mismas.

3.6 IDENTIFICACIÓN

El plano de obstáculos se identificará con el nombre CHILE, el de la ciudad y el del o los designadores de las pistas, si corresponde.

3.7 DECLINACIÓN MAGNÉTICA

Se indicará en el plano la declinación magnética al grado más próximo y la fecha de esa información.

3.8 DATOS AERONÁUTICOS

3.8.1 Obstáculos

3.8.1.1 Los obstáculos en el área de la trayectoria de despegue que sobresalgan de una superficie plana que tenga una pendiente de 1,2% y el mismo origen que el área de

la trayectoria de despegue, se considerarán como obstáculos, excepto los que se encuentren totalmente por debajo de la sombra de otros obstáculos. Los obstáculos móviles tales como barcos, trenes, camiones, etc., que puedan proyectarse por encima del plano de 1,2% se considerarán obstáculos, pero no capaces de producir sombra.

3.8.1.2 La sombra de un obstáculo se considera que es una superficie plana que se origina en una línea horizontal que pasa por la parte superior del obstáculo en ángulo recto respecto al eje del área de la trayectoria de despegue. El plano abarca el ancho completo del área de trayectoria de despegue y se extiende hasta el plano definido en el párrafo anterior o hasta el próximo obstáculo más alto si éste se presenta primero. En los primeros 300 m (1.000 ft) del área de trayectoria de despegue, los planos de sombra son horizontales y más allá de ese punto tienen una pendiente hacia arriba de 1,2 %.

3.8.1.3 Si se elimina un obstáculo que produce sombra, se indicarán los objetos que se convertirán en obstáculos, al eliminarlos.

3.8.2 Área de la trayectoria de despegue

3.8.2.1 El área de la trayectoria de despegue consiste en una zona cuadrilátera sobre la superficie del terreno que se halla directamente debajo de la trayectoria de despegue y dispuesta simétricamente respecto a ésta. Esta zona tiene las características siguientes:

a) comienza en el extremo del área que se haya declarado adecuada para el despegue (es decir, en el extremo de la pista, o zona libre de obstáculos, según corresponda);

b) su ancho en el punto de origen será de 180 m (600 ft) y este ancho aumenta hasta un máximo de 1.800 m (6.000 ft), a razón de 0,25 D, siendo D la distancia desde el punto de origen.

c) se extiende hasta el punto pasado en el cual no existen obstáculos o hasta una distancia de 10 km (5,4 MN), de las dos distancias la que sea menor.

3.8.2.2 Respecto a las pistas destinadas a aeronaves cuyas limitaciones de utilización no les impidan seguir una pendiente de trayectoria de despegue inferior a 1,2 %, la extensión del área de la trayectoria de despegue especificada en c) anterior, se aumentará a 12,0 km (6,5 MN) como mínimo y la pendiente de la superficie plana especificada en 3.8.1.1 y 3.8.1.2, se reducirá al 1,0 % o a un valor inferior.

3.8.2.3 Cuando el plano imaginario, con una pendiente inferior al 1,00 % no toque ningún obstáculo, dicho plano podrá bajarse hasta que toque el primer obstáculo.

3.8.3 Distancias declaradas

3.8.3.1 En el espacio previsto, se anotará la información siguiente relativa a ambos sentidos de cada pista:

a) recorrido de despegue disponible (TORA);

b) distancia de aceleración - parada disponible (ASDA);

c) distancia de despegue disponible (TODA); y

d) distancia de aterrizaje disponible (LDA).

3.8.3.2 Cuando no se facilita una distancia declarada debido a que la pista únicamente es utilizable en un solo sentido, dicha pista deberá identificarse como “no utilizable para despegue, aterrizaje, o ambos”.

3.8.4 Vistas de planta y de perfil

3.8.4.1 En la vista de planta se indicará:

a) el contorno de cada pista mediante una línea continua, su longitud y ancho, su marcación magnética redondeada al grado más próximo y el número de pista;

b) el contorno de cada zona libre de obstáculos mediante una línea de trazos, su longitud y la forma de identificarla como tal;

c) el contorno de las áreas de trayectoria de despegue mediante una línea de trazos y su eje mediante una línea fina de trazos cortos y largos;

d) las áreas de trayectorias de despegue de alternativa que pudiera haber con eje distinto a la prolongación del eje de pista, con una nota aclaratoria explicando el significado de dichas áreas;

e) los obstáculos, comprendidos:

1) el emplazamiento exacto de cada obstáculo junto con un símbolo que defina su tipo;

2) la elevación e identificación de cada obstáculo;

3) los límites de penetración de los obstáculos de gran tamaño, en una forma clara identificada con la clave. Esto no excluye la necesidad de indicar las cotas críticas en el área de la trayectoria de despegue.

3.8.4.1.1 Se deberá indicar la naturaleza de las superficies de las pistas y zonas de parada.

3.8.4.1.2 Las zonas de parada se identificarán como tales y se representarán mediante una línea de trazos, mostrando su longitud.

3.8.4.1.3 Siempre que se representen las zonas de parada, se indicará la longitud de cada una.

3.8.4.2 En la vista de perfil se indicará:

a) el perfil del eje de la pista, el que se representará mediante una línea continua; los perfiles de los ejes de las correspondientes zonas de parada y zonas libres de obstáculos, los que se señalarán mediante una línea de trazos;

b) la elevación del eje de la pista en cada extremo de ésta, en la zona de parada y en el origen de cada área de trayectoria de despegue, así como en cada punto en el que haya una variación importante de pendiente de la pista o zona de parada;

c) los obstáculos, comprendidos:

- 1) cada obstáculo mediante una línea continua vertical que se extienda desde una línea conveniente de cuadrícula, pasando por lo menos por otra línea de cuadrícula, hasta una elevación igual a la cima del obstáculo;
- 2) la identificación de cada obstáculo;
- 3) los límites de penetración de los obstáculos destacados de gran tamaño en una forma clara identificada en la clave.

3.8.4.3 Se podrá indicar el perfil de los obstáculos mediante una línea que una las cimas de los obstáculos y represente la sombra producida por sucesivos obstáculos.

3.9 EXACTITUD

3.9.1 El orden de exactitud logrado se indicará en el plano.

3.9.2 Las dimensiones horizontales y las elevaciones de la pista, zona de parada y zona libre de obstáculos que han de imprimirse en el plano, deberán determinarse redondeando al 0,5 m (1 ft) más próximo.

3.9.3 El orden de exactitud de los levantamientos topográficos y la precisión en la producción de planos deberán ser tales que en las áreas de trayectoria de despegue el error de las mediciones efectuadas a base del plano, no exceda de los siguientes valores:

- a) distancias horizontales: 5 m (15 ft) en el punto de origen aumentando a razón de 1 por 500;
- b) distancias verticales: 0,5 m (1,5 ft) en los primeros 300 m (1.000 ft) aumentando a razón de 1 por 1.000

3.9.4 Cuando no se cuente con un plano de referencia exacto para las mediciones verticales, se indicará la elevación del plano de referencia utilizado, advirtiendo que este dato no es preciso.

CAPÍTULO 4

PLANO DE OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO – OACI TIPO B

4.1 FUNCIÓN

En este plano se facilitará información para satisfacer las siguientes funciones:

- a) la determinación de las altitudes/alturas mínimas de seguridad, incluso las pertinentes a los procedimientos de vuelo en circuito;
- b) la determinación de los procedimientos que han de seguirse en caso de una emergencia durante el despegue o el aterrizaje;
- c) la aplicación de los criterios de franqueamiento y señalización de obstáculos; y
- d) el suministro de datos para las cartas aeronáuticas.

4.2 DISPONIBILIDAD

- 4.2.1 El plano de obstáculos de aeródromo – OACI Tipo B, sólo se elaborará cuando la DGAC así lo determine para aquellos aeródromos en que se considere necesario, excepto para los aeródromos en que se suministre el Plano topográfico y de obstáculos de aeródromo (electrónico), de conformidad con el Capítulo 5.
- 4.2.2 Cuando se disponga de un plano que combine las especificaciones de los Capítulos 3 y 4, se denominará Plano de obstáculos de aeródromo - OACI (detallado y completo).

4.3 UNIDADES DE MEDIDA

- 4.3.1 Las elevaciones deberán indicarse en metros redondeando al medio metro o pie más próximo,
- 4.3.2 Las dimensiones lineales deberán indicarse redondeándolas al medio metro más próximo.

4.4 COBERTURA Y ESCALAS

- 4.4.1 Cada vista de planta se extenderá lo suficiente para cubrir todos los obstáculos. Aquellos que estuvieran aislados y distantes y cuya inclusión incidiera en aumentar innecesariamente el tamaño de la hoja, podrán indicarse mediante el símbolo apropiado y una flecha, siempre que se den la distancia y marcación desde el punto de referencia del aeródromo, así como la elevación.
- 4.4.2 La escala horizontal figurará indicada en el plano y estará comprendida entre 1:10.000 1:20.000.

4.4.3 En los planos figurará una escala horizontal en metros y en pies. Cuando sea necesario se indicará también una escala lineal en kilómetros y otra en millas náuticas.

4.5 FORMATO

4.5.1 En los planos se incluirá:

- a) toda explicación necesaria de la proyección utilizada;
- b) toda identificación necesaria de la cuadrícula utilizada;
- c) una anotación indicando que los obstáculos son aquéllos que penetran en las superficies especificadas en la Norma Aeronáutica DAN 14 154, Capítulo D;
- d) una casilla para registrar las enmiendas y fecha de las mismas;
- e) fuera del borde del plano, cada minuto de latitud y longitud en grados y minutos.

4.5.2 Las líneas de latitud y longitud podrán trazarse sobre el plano.

4.6 IDENTIFICACIÓN

El Plano de Aeródromo – OACI Tipo B, se identificará con el nombre CHILE, el de la ciudad y población o área a la cual presta servicio y el del aeródromo.

4.7 CONSTRUCCIONES Y TOPOGRAFÍA

4.7.1 Los detalles de desagüe y los hidrográficos se reducirán al mínimo.

4.7.2 Se indicarán los edificios y otras características prominentes relacionadas con el aeródromo. Siempre que sea posible se representarán a escala.

4.7.3 Se indicarán todos los objetos, ya sean construcciones u obstáculos naturales que sobresalgan de las superficies de despegue, de aproximación mencionadas en 4.9 y de las superficies limitadoras de obstáculos especificadas en la Norma Aeronáutica DAN 14 154, Capítulo D.

4.7.4 Se indicarán las carreteras y ferrocarriles dentro del área de despegue y de aproximación, que existan a menos de 600 metros (2.000 ft) del extremo de la pista o sus prolongaciones.

4.7.5 Se deberá indicar los nombres geográficos de las características, si son importantes.

4.8 DECLINACIÓN MAGNÉTICA

En el plano se representará la rosa de los vientos orientada al norte verdadero, o a un punto norte, indicando la declinación magnética redondeando al grado más próximo y la fecha de la información magnética y variación anual.

4.9 **DATOS AERONÁUTICOS**

4.9.1 En los planos se indicará:

- a) el punto de referencia de aeródromo y sus coordenadas geográficas en grados, minutos y segundos;
- b) el contorno de las pistas mediante una línea continua;
- c) la longitud y ancho de la pista;
- d) la marcación magnética de la pista, redondeada al grado más próximo y su número;
- e) la elevación del eje de la pista en cada extremo de la misma, en la zona de parada y en el origen de cada área de despegue y de aproximación y en cada punto de la pista y zona de parada con variación importante de pendiente; y
- f) las calles de rodaje, plataformas y áreas de estacionamiento identificadas como tales y sus correspondientes contornos, mediante una línea continua;
- g) las zonas de parada identificadas como tales y representadas por una línea de trazos;
- h) la longitud de cada zona de parada;
- i) las zonas libres de obstáculos identificadas como tales y representadas por una línea de trazos;
- j) la longitud de cada zona libre de obstáculos;
- k) las superficies de despegue y de aproximación identificadas como tales y representadas por una línea de trazos;
- l) las áreas de despegue y de aproximación. El área de despegue se describe en 3.8.2.1. El área de aproximación consiste en una zona sobre la superficie del terreno que se halla directamente debajo de la superficie de aproximación que se especifica en la Norma Aeronáutica DAN 14 154, Capítulo D;
- m) los obstáculos en su emplazamiento exacto, comprendiendo:
 - 1) un símbolo que designe su tipo;
 - 2) la elevación;
 - 3) la identificación;
 - 4) los límites de penetración de los obstáculos de gran tamaño en una forma clara identificada en la clave. Esto no excluye la necesidad de indicar las cotas críticas dentro de las áreas de despegue y de aproximación;

- n) todos los demás obstáculos, según se determina en 3.8.1.1, incluyendo los que se encuentren en la sombra de un obstáculo, los cuales en otras circunstancias no se indicarán.

4.10 EXACTITUD

- 4.10.1 El orden de exactitud logrado se indicará en el plano.
- 4.10.2 Las dimensiones horizontales y las elevaciones del área de movimiento, zonas de parada y zonas libres de obstáculos, que hayan de imprimirse en el plano, deberán determinarse redondeando al 0,5 m (1 ft) más próximo.
- 4.10.3 El orden de exactitud de los levantamientos topográficos y la precisión de la producción de planos deberán ser tales que el error de los datos obtenidos no exceda de los siguientes valores:
- a) Áreas de despegue y aproximación:
1. distancias horizontales: 5 m (15 ft) en el punto de origen, aumentando a razón de 1 por 500;
 2. distancias verticales: 0,5 m (1,5 ft) en los primeros 300 m (1.000 ft) aumentando a razón de 1 por 1.000.
- b) Otras áreas:
1. distancias horizontales: 5 m (15 ft) a menos de 5.000 m (15.000 ft) del punto de referencia del aeródromo y 12 m (40 ft) más allá de dicha área;
 2. distancias verticales: 1 m (3 ft) a menos de 1 500 m (5.000 ft) del punto de referencia del aeródromo, aumentando a razón de 1 por 1.000.
- 4.10.4 Cuando no se disponga de un plano de referencia exacto para las mediciones verticales, se indicará la elevación del plano de referencia utilizado, advirtiendo que este dato no es preciso.
-

CAPÍTULO 5

PLANO TOPOGRÁFICO Y DE OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO (ELECTRÓNICO)

5.1 FUNCIÓN

En este plano electrónico se representarán los datos topográficos y de obstáculos, en combinación con los datos aeronáuticos que corresponda, necesarios para:

- a) permitir que un explotador cumpla con las limitaciones de utilización especificadas en la DAN 121, Capítulo D; y DAN 135, Volumen II, Capítulo D, elaborando procedimientos de emergencia para usar en caso de una emergencia durante una aproximación o despegue frustrados y procediendo a un análisis de las limitaciones de utilización de la aeronave; y
- b) apoyar las siguientes aplicaciones de navegación aérea:
 - 1) el diseño de procedimiento por instrumentos (incluso el procedimiento de circuito);
 - 2) la restricción y eliminación de obstáculos de aeródromo; y
 - 3) el suministro de datos como fuente para la producción de otras cartas aeronáuticas.

5.2 DISPONIBILIDAD

- 5.2.1 Los Planos topográficos y de Obstáculos de Aeródromo (electrónicos), solo se elaborarán cuando la DGAC así lo determine para aquellos aeródromos en que se considere necesario.
- 5.2.2 El Plano topográfico y de obstáculos de aeródromo (electrónico) también se ofrecerá en copia impresa, si se solicita.
- 5.2.3 La serie ISO 19100 de normas para la información geográfica se utilizará como marco general para la modelización de datos.

5.3 IDENTIFICACIÓN

Los planos electrónicos se identificarán por el nombre del país en el cual está situado el aeródromo, el nombre de la ciudad a la cual presta servicios el aeródromo y el nombre del aeródromo.

5.4 COBERTURA DEL PLANO

La extensión de cada plano será suficiente para abarcar el Área 2, tal como se especifica en la Norma Aeronáutica DAN 15, 10.1.

5.5 CONTENIDO DEL PLANO

5.5.1 Generalidades

5.5.1.1 Al preparar las aplicaciones gráficas por computadora que se usan para representar las características del plano, las relaciones entre las características, los atributos de las características y la geometría espacial subyacente y las relaciones topológicas correspondientes, se especificarán mediante un plan de aplicación. La información representada se suministrará a base de especificaciones de representación aplicadas según reglas de representación definidas. Las especificaciones y las reglas de representación no formarán parte del conjunto de datos. Las reglas de representación se almacenarán en un catálogo de representación que hará referencia a especificaciones de representación conservadas por separado.

5.5.1.2 Los símbolos empleados para representar las características se ajustarán a 2.4 y al Anexo A, Símbolos cartográficos.

5.5.2 Características del terreno

5.5.2.1 Las características del terreno y los atributos correspondientes que deben representarse y la base de datos correspondiente al plano, se sustentarán en conjuntos de datos topográficos electrónicos que cumplan con los requisitos de la Norma Aeronáutica DAN 15, Capítulo 10 y Apéndice 7.

5.5.2.2 Las características del terreno se representarán de manera que ofrezcan una impresión general efectiva del relieve. Será una representación de la superficie del terreno mediante valores continuos de elevación en todas las intersecciones de la cuadrícula definida, conocida también como Modelo de Elevación Digital (DEM).

5.5.2.3 Se deberá suministrar una representación de la superficie del terreno como una capa seleccionable de líneas de contorno además del DEM.

5.5.2.4 Deberá usarse una imagen ortorrectificada que equipare las características del DEM con las características de la imagen superpuesta para destacar el DEM. La imagen deberá ser suministrada como una capa seleccionable separada.

5.5.2.5 La característica del terreno representada se vinculará con los siguientes atributos asociados en la base o bases de datos:

a) las posiciones horizontales de los puntos de la cuadrícula en coordenadas geográficas y elevaciones de los puntos;

b) el tipo de superficie;

c) los valores de las líneas de contorno, si se suministran; y

d) los nombres de ciudades y otras características topográficas destacadas.

5.5.2.6 Deberán vincularse con la característica del terreno representada, otros atributos del terreno especificados en la Norma Aeronáutica DAN 15, Apéndice 7, Tabla 3, y suministrados en la base o bases de datos.

5.5.3 Características de los obstáculos

- 5.5.3.1 Las características de los obstáculos y sus correspondientes atributos representados o vinculados en la base de datos con el plano se basarán en conjuntos de datos electrónicos sobre los obstáculos que satisfagan los requisitos de la Norma Aeronáutica DAN 15, Capítulo 10 y Apéndice 7.
- 5.5.3.2 Cada obstáculo se representará mediante un símbolo apropiado y un identificador del obstáculo.
- 5.5.3.3 La característica del obstáculo representada se vinculará con los siguientes atributos asociados en la base o bases de datos:
- a) la posición horizontal en coordenadas geográficas y la elevación correspondiente;
 - b) el tipo de obstáculo; y
 - c) la extensión del obstáculo, si corresponde.
- 5.5.3.4 Deberá vincularse con la característica del obstáculo representada, otros atributos del obstáculo especificados en la Norma Aeronáutica DAN 15, Apéndice 7, Tabla 3, y suministrados en la base o bases de datos.

5.5.4 Características del aeródromo

- 5.5.4.1 Las características del aeródromo y sus correspondientes atributos representados y vinculados en la base de datos con el plano se basarán en datos del aeródromo que satisfagan los requisitos de la Norma Aeronáutica DAN 14 154, Apéndice B, y de la DAN 15, Apéndice 6.
- 5.5.4.2 Las siguientes características del aeródromo se representarán mediante un símbolo apropiado:
- a) el punto de referencia de aeródromo;
 - b) las pistas, con sus números de designación y, si existen, las zonas de parada y zonas libres de obstáculos; y
 - c) las calles de rodaje, plataformas, edificios grandes y otras características prominentes del aeródromo.
- 5.5.4.3 Las características del aeródromo representadas se vincularán con los siguientes atributos correspondientes en la base o bases de datos:
- a) las coordenadas geográficas del punto de referencia del aeródromo;
 - b) la variación magnética del aeródromo, el año de información y el cambio anual;
 - c) la longitud y anchura de las zonas de parada y zonas libres de obstáculos;
 - d) el tipo de superficie de las pistas y las zonas de parada;

- e) las marcaciones magnéticas de las pistas al grado más próximo;
- f) las elevaciones de cada extremo de las pistas, zonas de parada y zonas libres de obstáculos y en cada modificación importante en la pendiente de las pistas y zonas de parada;
- g) las distancias declaradas en la dirección de cada pista o la abreviatura “NU” cuando no pueda utilizarse una dirección de pista para el despegue o el aterrizaje, o en ambos casos.

5.5.5 Características de las radioayudas para la navegación

La característica de cada radioayuda para la navegación situada dentro de la cobertura del plano se representará con un símbolo apropiado.

5.6 EXACTITUD Y DEFINICIÓN

5.6.1 El orden de exactitud de los datos aeronáuticos será el especificado en la Norma Aeronáutica DAN 11, Apéndice E y DAN 14 154, Apéndice 2, y DAN 155, Anexo A. El orden de exactitud de los datos topográficos y de obstáculos serán los especificados en la DAN 15, Apéndice 7.

5.6.2 La definición de los datos aeronáuticos será la especificada en la Norma Aeronáutica DAN 15, Apéndice 6, mientras la definición de los datos topográficos y de obstáculos serán los especificados en la DAN 15, Apéndice 7.

5.7 FUNCIONALIDAD ELECTRÓNICA

5.7.1 Será posible variar la escala con la que se mire el plano. El tamaño de los símbolos y del texto variará con la escala del plano para mejorar su legibilidad.

5.7.2 La información en el plano estará georreferenciada y será posible determinar la posición del cursor al segundo más próximo, por lo menos.

5.7.3 El plano será compatible con los soportes técnicos de escritorio, soportes lógicos y medios ampliamente disponibles.

5.7.4 El plano deberá incluir su propio soporte lógico “lector”.

5.7.5 No será posible eliminar información del plano sin una actualización autorizada.

5.7.6 Cuando no puedan mostrarse con suficiente claridad en una sola visión amplia del plano los detalles necesarios para que éste cumpla su función, debido a la congestión de la información, se suministrarán capas de información seleccionables para permitir la combinación de información apropiada para el interesado.

5.7.7 Será posible imprimir el plano sobre papel de acuerdo con las especificaciones de contenido y la escala que se determine.

5.8 ESPECIFICACIONES DEL PRODUCTO DE DATOS CARTOGRÁFICOS

- 5.8.1 Se suministrará una amplia exposición de los conjuntos de datos que contiene el plano en forma de especificaciones de datos en las cuales podrán basarse los usuarios de la navegación aérea para evaluar el producto de datos cartográficos y determinar si cumple con los requisitos del uso para el que está destinado (aplicación).
- 5.8.2 Las especificaciones de datos cartográficos incluirán una reseña general, un alcance de la especificación, una identificación del producto de datos, información sobre el contenido de los datos, los sistemas de referencia utilizados, los requisitos de calidad de los datos e información sobre la recopilación de los datos, el mantenimiento de los datos, la representación de los datos, la entrega de los datos y toda información adicional disponible, y los metadatos.
- 5.8.3 La reseña general de las especificaciones de datos cartográficos brindará una descripción oficiosa del producto y contendrá información general acerca de los datos. El alcance de especificación de las especificaciones de datos cartográficos contendrá la extensión espacial (horizontal) de la cobertura del plano. La identificación de los datos cartográficos incluirá el título del producto, un breve resumen narrativo de su contenido y finalidad y una descripción de la zona geográfica cubierta por el plano.
- 5.8.4 El contenido de datos de las especificaciones de datos cartográficos identificará claramente el tipo de cobertura y/o imágenes y ofrecerá una descripción narrativa de cada uno de ellos.
- 5.8.5 Las especificaciones del producto de datos cartográficos contendrán información que defina los sistemas de referencia utilizados. Esto incluirá el sistema de referencia espacial (horizontal y vertical) y, si corresponde, el sistema de referencia temporal. Las especificaciones de producto de datos cartográficos identificarán los requisitos de la calidad de los datos. Esto incluirá una declaración de los niveles aceptables de calidad de la conformidad y las correspondientes medidas de calidad de los datos. Esa declaración comprenderá todos los elementos de calidad de los datos y subelementos de calidad de los datos, aunque sólo sea para declarar que no es aplicable un elemento o subelemento específico de calidad de los datos.
- 5.8.6 Las especificaciones del producto de datos cartográficos incluirán una declaración de la recopilación de los datos que será una descripción general de las fuentes y de los procedimientos aplicados para recopilar los datos cartográficos. Los principios y criterios aplicados para el mantenimiento de la carta también se suministrarán en las especificaciones de los datos cartográficos, incluso la frecuencia con la que se actualiza el plano. De particular importancia será la información sobre el mantenimiento de los conjuntos de datos sobre los obstáculos incluidos en la carta y una indicación de los principios, métodos y criterios aplicados para el mantenimiento de los datos sobre obstáculos.
- 5.8.7 Las especificaciones del producto de datos cartográficos contendrán información acerca de cómo se representan los datos en el plano, según se detalla en 5.5.1.1. Las especificaciones del producto de datos cartográficos también tendrán información sobre la entrega de productos de datos, que comprenderá formatos de entrega e información sobre medios de entrega.

- 5.8.8 Se incluirán los elementos centrales de metadatos del plano en las especificaciones del producto de datos cartográficos. Todo elemento de metadatos adicional que se requiera suministrar se declarará en las especificaciones del producto junto con el formato y la codificación de los metadatos.
-

CAPÍTULO 6

CARTA TOPOGRÁFICA PARA APROXIMACIONES DE PRECISIÓN - OACI

6.1 FUNCIÓN

Esta carta deberá facilitar información detallada sobre el perfil del terreno de determinada parte del área de aproximación final, para que las empresas aéreas puedan evaluar el efecto del terreno al determinar la altura de decisión empleando radioaltímetros.

6.2 DISPONIBILIDAD

6.2.1 Se elaborarán Cartas Topográficas para Aproximaciones de Precisión – OACI que conciernan a todas las pistas para aproximaciones de precisión de categorías II y III. Podrán asimismo, ser elaboradas y publicadas con carácter informativo en aquellos aeródromos que cuenten con aproximaciones de precisión Categoría I, cuando la DGAC así lo determine.

6.2.2 La Carta Topográfica para Aproximaciones de Precisión – OACI se revisará siempre que se produzcan cambios significativos.

6.3 ESCALA

6.3.1 La escala horizontal estará comprendida entre 1: 2.500 y la escala vertical de 1:500.

6.3.2 Cuando la carta incluya un perfil del terreno hasta una distancia de más de 900 m (3.000 ft) desde el umbral de la pista, la escala horizontal deberá ser de 1:5.000.

6.4 IDENTIFICACIÓN

Esta carta se identificará con el nombre CHILE, el de la ciudad, población o área a la que preste servicio, el del aeródromo y el designador de pista.

6.5 INFORMACIÓN SOBRE LA VISTA DE PLANTA Y PERFIL

6.5.1 En la carta se incluirá:

a) una vista de planta en la que figuren las curvas de nivel a intervalos de 1 m (3 ft) en un área delimitada a 60 m (200 ft) a cada lado de la prolongación del eje de la pista y que cubra la misma distancia que el perfil; las curvas de nivel deberán tener como referencia el umbral de la pista;

b) una indicación de los puntos del terreno o todo objeto sobre el mismo, comprendidos dentro de la vista en planta definida en a), que tengan una diferencia de altura de ± 3 m (10 ft) a partir del perfil de la prolongación del eje de la pista y que puedan afectar al radioaltímetro;

c) el perfil del terreno hasta una distancia de 900 m (3.000 ft) desde el umbral, a lo largo de la prolongación del eje de la pista.

6.5.2 Cuando a una distancia de más de 900 m (3.000 ft) desde el umbral de la pista el terreno sea montañoso o presente características importantes para los usuarios de la carta, deberá representarse el perfil del terreno hasta una distancia máxima de 2.000 m (6.500 ft) desde el umbral de la pista.

6.5.3 Se deberá indicar la altura de la referencia ILS redondeada al medio metro o pie más próximo.

CAPÍTULO 7

CARTA DE NAVEGACIÓN EN RUTA

7.1 FUNCIÓN

Esta carta proporcionará a la tripulación de vuelo información para facilitar la navegación a lo largo de las rutas ATS, de conformidad con los procedimientos de los servicios de tránsito aéreo.

7.2 DISPONIBILIDAD

7.2.1 Se proporcionarán Cartas de Navegación en Ruta en la forma estipulada en 1.3.2 para todas las áreas en que se han establecido Regiones de Información de Vuelo.

7.2.2 Cuando existan diferentes rutas de servicios de tránsito aéreo, requisitos de notificación de posición o límites laterales de Regiones de Información de Vuelo o de Áreas de Control en distintas capas del espacio aéreo y no puedan indicarse con suficiente claridad en una carta, se proporcionarán cartas por separado.

7.3 COBERTURA Y ESCALA

7.3.1 No se especificará una escala uniforme para este tipo de cartas, debido al grado variable de la aglomeración de información en ciertas áreas.

7.3.2 Se indicará una escala lineal basada en la escala media de cada carta.

7.3.3 Se deberá determinar la disposición de los límites de las hojas según la densidad y configuración de la estructura de rutas ATS.

7.3.4 Se evitarán las variaciones considerables de escala entre cartas adyacentes con una estructura de rutas continua.

7.3.5 Se proporcionará la superposición suficiente entre las cartas para mantener la continuidad de la navegación.

7.4 PROYECCIÓN

7.4.1 Se deberá usar una Proyección Conforme, en la que una línea recta represente aproximadamente un círculo máximo;

7.4.2 Los paralelos y meridianos se indicarán a intervalos apropiados;

7.4.3 Se colocarán las indicaciones de graduación a intervalos regulares a lo largo de paralelos y meridianos seleccionados.

7.5 IDENTIFICACIÓN

Cada hoja se identificará mediante la serie y el número de la misma.

7.6 CONSTRUCCIONES Y TOPOGRAFÍA

- 7.6.1 Se indicarán las líneas generales de costa de todas las áreas de mar abierto, grandes lagos y ríos, salvo cuando esto afecte a datos más propios de la función de la carta.
- 7.6.2 Dentro de cada cuadrilátero formado por los paralelos y los meridianos, se indicará la altitud mínima de área, salvo en los casos previstos en 7.6.3.
- 7.6.3 En las zonas de elevada latitud en que la DGAC haya dictaminado que no es práctico tomar como referencia el norte verdadero, se deberá indicar la altitud mínima de área dentro de cada cuadrilátero formado por las líneas de referencia del canevas (cuadrícula) utilizado.
- 7.6.4 Cuando las cartas no estén orientadas según el norte verdadero, se indicará claramente ese hecho y la orientación escogida.

7.7 DECLINACIÓN MAGNÉTICA

Se deberán indicar las isógonas y el año de información isogónica.

7.8 MARCACIONES, DERROTAS Y RADIALES

- 7.8.1 Las marcaciones, derrotas y radiales serán magnéticas, salvo en los casos previstos en 7.8.2. Cuando se proporcionen adicionalmente como valores verdaderos para los tramos RNAV, las marcaciones y las derrotas se mostrarán en paréntesis redondeadas a la décima de grado más próxima, p. ej., 290° (294,9° T).
- 7.8.2 En las zonas de elevada latitud en que la DGAC haya dictaminado que no es práctico tomar como referencia el norte magnético, se deberá utilizar otra referencia más apropiada, a saber, el norte verdadero o el de cuadrícula.
- 7.8.3 Se señalará claramente si las marcaciones, derrotas o radiales se indican con referencia al norte verdadero o al de cuadrícula. Si se emplea el norte de cuadrícula, se indicará el meridiano de cuadrícula de referencia.

7.9 DATOS AERONÁUTICOS

7.9.1 Aeródromos

Se indicarán todos los aeródromos utilizados por la aviación en los que pueda efectuarse una aproximación por instrumentos.

7.9.2 Zonas prohibidas, restringidas o peligrosas

Se representarán las zonas prohibidas, las restringidas y las peligrosas correspondientes a la capa del espacio aéreo, con su identificación y límites verticales.

7.9.3 Sistema de los Servicios de Tránsito Aéreo

7.9.3.1 Cuando sea apropiado, se indicarán los componentes del sistema del servicio de tránsito aéreo establecido.

7.9.3.1.1 Dichos componentes incluirán lo siguiente:

- a) las radioayudas para la navegación relacionadas con el sistema de los servicios de tránsito aéreo, junto con sus nombres, identificaciones, frecuencias y coordenadas geográficas en grados, minutos y segundos;
- b) con respecto al DME, además la elevación de la antena transmisora del DME redondeada a los 30 m (100 ft) más próximos;
- c) una indicación de todo el espacio aéreo designado, incluyendo los límites laterales y verticales y las clases de espacio aéreo apropiadas;
- d) todas las rutas ATS de vuelo en ruta, incluyendo los designadores de ruta, la derrota en ambos sentidos a lo largo de cada tramo de las rutas redondeada al grado más próximo y, cuando se establezca, la designación de la o las especificaciones para la navegación, incluida cualquier limitación y el sentido del movimiento del tránsito;
- e) todos los puntos significativos que definen las rutas ATS y que no estén señalados por la posición de una radioayuda para la navegación, junto con sus nombres-claves y coordenadas geográficas en grados, minutos y segundos;
- f) con respecto a los puntos de recorrido que definen las rutas de navegación de área VOR/DME, además:
 - 1) la identificación de la estación y la radiofrecuencia del VOR/DME de referencia;
 - 2) la marcación, redondeada a la décima de grado más próxima y la distancia redondeada a las dos décimas de kilómetro (décima de milla marina) más próximas desde el VOR/DME de referencia, si el punto de recorrido no se halla en el mismo emplazamiento;
- g) una indicación de todos los puntos de notificación obligatoria y facultativa, así como los puntos de notificación ATS/ MET;
- h) las distancias entre los puntos significativos que constituyan puntos de viraje o puntos de notificación, redondeadas a la milla náutica más próxima;

- i) los puntos de cambio en los tramos de ruta definidos por referencia a radiofaros omnidireccionales de muy alta frecuencia, indicando la distancia a las radioayudas para la navegación; redondeada a la milla náutica más próxima;
- j) las altitudes/niveles mínimos en ruta y las altitudes mínimas de franqueamiento de obstáculos en rutas ATS, redondeadas a los 50 m o 100 ft superiores más próximos (véase la Norma Aeronáutica DAN 11, 2.22);
- k) las instalaciones de radiocomunicaciones enumeradas con sus canales y, si corresponde, la dirección de conexión y el número de comunicación oral por satélite (SATVOICE).

7.9.4 Información suplementaria

- 7.9.4.1 Se indicarán los detalles de las rutas de salida y llegada y de los correspondientes circuitos de espera en las áreas terminales, salvo que estén indicados en una carta de área, en una carta de salida normalizada - vuelo por instrumentos (SID) o en una carta de llegada normalizada - vuelo por instrumentos (STAR).
- 7.9.4.2 Se indicarán e identificarán las regiones de reglaje de altímetro cuando estén establecidas.

CAPÍTULO 8

CARTA DE ÁREA

8.1 FUNCIÓN

En esta carta se proporcionará a la tripulación de vuelo, información que facilite las siguientes fases del vuelo por instrumentos:

- a) la transición entre la fase en ruta y la aproximación a un aeródromo;
- b) la transición entre el despegue o aproximación frustrada y la fase en ruta del vuelo; y
- c) los vuelos por áreas de estructura compleja de rutas ATS, o del espacio aéreo.

8.2 DISPONIBILIDAD

- 8.2.1 Se elaborará la carta de área en la forma prescrita en 1.3.2, cuando las rutas del servicio de tránsito aéreo o los requisitos de notificación de posición sean complejos y no puedan presentarse adecuadamente en una carta de navegación en ruta.
- 8.2.2 Cuando las rutas del servicio de tránsito aéreo o los requisitos de notificación de posición para los vuelos de llegada sean distintos de los correspondientes a los vuelos de salida y no puedan indicarse con suficiente claridad en una carta, se proporcionarán cartas por separado.

8.3 COBERTURA Y ESCALA

- 8.3.1 La cobertura de cada carta se extenderá hasta los puntos que indiquen efectivamente las rutas de llegada y de salida.
- 8.3.2 La carta se dibujará a escala y presentará un gráfico de escala.

8.4 PROYECCIÓN

- 8.4.1 Se deberá usar una Proyección Conforme, en la que una línea recta represente aproximadamente un círculo máximo.
- 8.4.2 Los paralelos y meridianos se deberán indicar en intervalos apropiados.
- 8.4.3 Se colocarán las indicaciones de graduación a intervalos regulares a lo largo de los bordes de la carta, según corresponda.

8.5 IDENTIFICACIÓN

La carta se identificará mediante el nombre correspondiente al espacio aéreo representado.

8.6 CONSTRUCCIONES Y TOPOGRAFÍA

8.6.1 Se indicarán las líneas generales de costa de todas las áreas de mar abierto, grandes lagos y ríos, salvo cuando esto afecte a datos más propios de la función de la carta.

8.6.2 Para mejorar la comprensión de la situación en las áreas donde existe un relieve significativo, todo relieve que exceda 300 m (1.000 ft) por encima de la elevación del aeródromo principal, se deberá indicar por curvas de nivel suavizadas, valores de curvas de nivel y tintas de capas impresas en color pardo. También se deberá indicar en color negro las cotas correspondientes, comprendida la elevación máxima de cada curva de nivel superior. Asimismo deberán incluirse los obstáculos.

8.7 DECLINACIÓN MAGNÉTICA

Se deberá indicar la declinación magnética media del área abarcada en la carta, redondeada al grado más próximo.

8.8 MARCACIONES, DERROTAS Y RADIALES

8.8.1 Las marcaciones, derrotas y radiales serán magnéticos, salvo en los casos previstos en 8.8.2. Cuando se proporcionen adicionalmente como valores verdaderos para los tramos RNAV, las marcaciones y las derrotas se mostrarán en paréntesis redondeadas a la décima de grado más próxima, p. ej., 290° (294,9° T).

8.8.2 En las zonas de elevada latitud en que la DGAC haya dictaminado que no es práctico tomar como referencia el norte magnético, se deberá utilizar otra referencia más apropiada, a saber, el norte verdadero o el de cuadrícula.

8.8.3 Se señalará claramente si las marcaciones, derrotas o radiales se indican con referencia al norte verdadero o al de cuadrícula. Si se emplea el norte de cuadrícula, se indicará el meridiano de cuadrícula de referencia.

8.9 DATOS AERONÁUTICOS

8.9.1 Aeródromos

Se indicarán todos los aeródromos que afecten las trayectorias terminales. Cuando corresponda, se empleará un símbolo de trazado de las pistas.

8.9.2 Zonas prohibidas, restringidas o peligrosas

Se representarán las zonas prohibidas, restringidas y las peligrosas con su identificación y límites verticales.

8.9.3 Altitudes/niveles mínimos de área

Las altitudes mínimas de área se indicarán dentro de cuadriláteros formados por los paralelos y los meridianos.

8.9.4 Sistema de los Servicios de Tránsito Aéreo

8.9.4.1 Se indicarán los componentes del sistema del servicio de tránsito aéreo establecido.

8.9.4.1.1 Los componentes incluirán lo siguiente:

- a) las radioayudas para la navegación relacionadas con el sistema de los servicios de tránsito aéreo, junto con sus nombres, identificaciones, frecuencias y coordenadas geográficas en grados, minutos y segundos;
- b) con respecto al DME, además la elevación de la antena transmisora del DME redondeada a los 30 m (100 ft) más próximos;
- c) las radioayudas terminales necesarias para el tránsito de entrada y salida y para los circuitos de espera;
- d) los límites laterales y verticales de todo el espacio aéreo designado y las clases de espacio apropiadas;
- e) la designación de la o las especificaciones para la navegación, incluida cualquier limitación, cuando se establezca;
- f) los circuitos de espera y las trayectorias terminales, junto con los designadores de ruta y la derrota a lo largo de cada tramo de las aerovías prescritas y de las trayectorias terminales, redondeadas al grado más próximo;
- g) todos los puntos significativos que definen las trayectorias terminales y que no están señalados por la posición de una radioayuda para la navegación, junto con sus nombres-claves y coordenadas geográficas en grados, minutos y segundos;
- h) con respecto a los puntos de recorrido que definen las rutas de navegación de área VOR/DME, además se incluirá:
 - 1) la identificación de la estación y la radiofrecuencia del VOR/DME de referencia;
 - 2) la marcación redondeada a la décima de grado más próxima y la distancia redondeada a las dos décimas de kilómetro (décima de milla náutica) más próximas, desde el VOR/DME de referencia, si el punto de recorrido no se halla en el mismo emplazamiento;
- i) una indicación de todos los puntos de notificación obligatoria y facultativa;
- j) las distancias entre los puntos significativos que constituyan puntos de viraje o puntos de notificación, redondeadas a la milla náutica más próxima;

- k) los puntos de cambio en tramos de ruta definidos por referencia a radiofaros omnidireccionales VHF, indicando la distancia a las radioayudas para la navegación, redondeada al kilómetro o milla náutica más próxima;
 - l) las altitudes/niveles mínimos en ruta y las altitudes/niveles mínimos de franqueamiento de obstáculos en rutas ATS, redondeadas a los 50 m o 100 ft superiores más próximos (véase la DAN 11, 2.24);
 - m) las altitudes/niveles mínimos de guía vectorial establecidas, redondeadas a los 50 m o 100 ft superiores más próximos, claramente identificadas;
 - n) las restricciones de velocidad y de nivel/altitud por zonas, si se han establecido; y
 - o) las instalaciones de comunicaciones enumeradas con sus canales y, si corresponde, la dirección de conexión y el número SATVOICE; y
 - p) una indicación de los puntos significativos de “sobrevuelo”.
-

CAPÍTULO 9

CARTA DE SALIDA NORMALIZADA – VUELO POR INSTRUMENTOS (SID)

9.1 FUNCIÓN

- 9.1.1 En esta carta se proporcionará a la tripulación de vuelo información que le permita seguir la ruta designada de Salida Normalizada – Vuelo por Instrumentos, desde la fase de despegue hasta la fase en ruta.
- 9.1.2 Las disposiciones que rigen la identificación de las rutas normalizadas de salida, están establecidas en la Norma Aeronáutica, DAN 11, Servicios de Tránsito Aéreo.

9.2 DISPONIBILIDAD

Se dispondrá de la Carta de Salida Normalizada – Vuelo por Instrumentos, cuando se haya establecido una ruta normalizada de salida para vuelos que operen bajo reglas de vuelo por instrumentos y ello no pueda indicarse con suficiente claridad en la carta de área.

9.3 COBERTURA Y ESCALA

- 9.3.1 La cobertura de la carta será suficiente para indicar el punto en que se inicia la ruta de salida y el punto significativo especificado en que puede comenzarse la fase en ruta del vuelo, a lo largo de una ruta designada de los servicios de tránsito aéreo.
- 9.3.2 Si la carta se dibuja a escala, se presentará un gráfico de escala.
- 9.3.3 Cuando la carta no se dibuje a escala, figurará la anotación "NO SE AJUSTA A ESCALA", y se empleará el símbolo de interrupción de escala en las derrotas y otros elementos de la carta que por sus grandes dimensiones no pueden dibujarse a escala.

9.4 PROYECCIÓN

- 9.4.1 Se deberá usar una Proyección Conforme, en la que una línea recta represente aproximadamente un círculo máximo.
- 9.4.2 Cuando la carta se dibuje a escala, los paralelos y meridianos deberán indicarse a intervalos apropiados.

- 9.4.3 Se colocarán las indicaciones de graduación a intervalos regulares a lo largo de los bordes de la carta, según corresponda.

9.5 IDENTIFICACIÓN

La carta se identificará por el nombre de la ciudad, población o área a la que presta servicio el aeródromo, el nombre de éste y la identificación de la ruta o rutas de salida normalizadas - por instrumentos, según lo establecido con arreglo a los Procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea — Operación de Aeronaves (PANS-OPS, Doc. 8168), Volumen II, Parte I, Sección 3, Capítulo 5.

9.6 CONSTRUCCIONES Y TOPOGRAFÍA

- 9.6.1 Cuando la carta se dibuje a escala, se indicarán las líneas generales de costa de todas las áreas de mar abierto, grandes lagos y ríos, salvo cuando esto afecte a datos más propios de la función de la carta.
- 9.6.2 Para mejorar la comprensión de la situación en áreas donde existe un relieve significativo, se deberá dibujar la carta a escala y todo relieve que exceda 300 m (1.000 ft) por encima de la elevación del aeródromo, deberá indicarse por curvas de nivel suavizadas, valores de curvas de nivel y tintas de capas impresas en color pardo. También se deberá indicar en color negro las cotas correspondientes, comprendida la elevación máxima de cada curva de nivel superior. Asimismo, deberán incluirse los obstáculos.

9.7 DECLINACIÓN MAGNÉTICA

Se indicará la declinación magnética utilizada para determinar las marcaciones, derrotas y radiales magnéticos, redondeada al grado más próximo.

9.8 MARCACIONES, DERROTAS Y RADIALES

- 9.8.1 Las marcaciones, derrotas y radiales serán magnéticas, salvo en los casos previstos en 9.8.2. Cuando se proporcionen adicionalmente como valores verdaderos para los tramos RNAV, las marcaciones y las derrotas se mostrarán en paréntesis redondeadas a la décima de grado más próxima, p. ej., 290° (294,9° T).
- 9.8.2 En las zonas de elevada latitud en que la DGAC haya dictaminado que no es práctico tomar como referencia el norte magnético, deberá utilizarse otra referencia apropiada como el norte verdadero o el de cuadrícula.
- 9.8.3 Se señalará claramente si las marcaciones, derrotas o radiales se indican con referencia al norte verdadero o al de cuadrícula. Si se emplea el norte de cuadrícula, se indicará el meridiano de cuadrícula de referencia.

9.9 DATOS AERONÁUTICOS

9.9.1 Aeródromos

- 9.9.1.1 Se indicará el aeródromo de salida, mediante el trazado de las pistas.
- 9.9.1.2 Se identificarán e indicarán todos los aeródromos a los que afecten las rutas normalizadas de salida por instrumentos designadas. Cuando corresponda, se indicará el trazado de las pistas del aeródromo.

9.9.2 Zonas Prohibidas, Restringidas o Peligrosas

Se deberá indicar las zonas prohibidas, las restringidas y las peligrosas que puedan afectar a la ejecución de los procedimientos, con su identificación y límites verticales.

9.9.3 Altitud/nivel mínimo de sector

- 9.9.3.1 Se mostrará la altitud/nivel mínimo de sector establecida, indicando claramente el sector al que se aplica.
- 9.9.3.2 Cuando no se haya establecido la altitud/nivel mínimo de sector, se dibujarán las cartas a escala y las altitudes mínimas de área se indicarán dentro de cuadriláteros formados por los paralelos y los meridianos. Las altitudes mínimas de área se indicarán también en aquellas partes de la carta que no están cubiertas por la altitud mínima de sector.

9.9.4 Sistema de los Servicios de Tránsito Aéreo

- 9.9.4.1 Se deberán indicar los componentes del sistema establecido de los Servicios de Tránsito Aéreo.
 - 9.9.4.1.1 Los componentes deberán incluir lo siguiente:
 - a) una representación gráfica de cada ruta normalizada de salida - vuelo por instrumentos, que contenga:
 - 1. para los procedimientos de salida específicamente diseñados para helicópteros, se indicará el término "CAT H" en la vista de planta de la carta de salida;
 - 2. el designador de la SID;
 - 3. los puntos significativos que definen la ruta;
 - 4. la derrota o radial a lo largo de cada tramo de las rutas, redondeados al grado más próximo;
 - 5. las distancias entre puntos significativos, redondeadas al kilómetro o milla náutica más próximo;
 - 6. las altitudes/niveles mínimos de franqueamiento de obstáculos a lo largo de la ruta o tramos de la ruta, y las altitudes requeridas por el procedimiento

redondeadas a los 50 m o 100 ft superiores más próximos y las restricciones de nivel de vuelo, si se han establecido;

7. si la carta se dibuja a escala y se proporciona guía vectorial para la salida, las altitudes mínimas de guía vectorial establecidas, redondeadas a los 50 m o 100 ft superiores más próximos, claramente identificadas;
- b) las radioayudas para la navegación relacionadas con las rutas, con indicación de:
1. su nombre en lenguaje claro;
 2. su identificación;
 3. su frecuencia;
 4. sus coordenadas geográficas en grados, minutos y segundos.
 5. para los equipos radiotelemétricos, el canal y la elevación de la antena transmisora del DME redondeada a los 30 m (100 ft) más próximos;
- c) los nombres claves de los puntos significativos que no estén señalados por la posición de una radioayuda para la navegación, sus coordenadas geográficas en grados, minutos y segundos y la marcación redondeada a la décima de grado más próxima y distancia redondeada a las dos décimas de milla náutica más próximas desde la radioayuda para la navegación utilizada como referencia;
- d) los circuitos de espera correspondientes;
- e) la altitud/nivel de transición, redondeada a los 300 m o 1.000 ft superiores más próximos;
- f) la posición y la altura de los obstáculos muy próximos que penetran la superficie de identificación de obstáculos (OIS). Cuando haya obstáculos muy próximos que penetran en la OIS que no hayan sido considerados en la pendiente de diseño del procedimiento publicada, se deberán indicar mediante una nota;
- g) las restricciones de velocidad por zonas, si se han establecido;
- h) la designación de la o las especificaciones para la navegación, incluida cualquier limitación, cuando se establezca;
- i) todos los puntos de notificación obligatoria o “facultativa”;
- j) los procedimientos de radiocomunicación, entre ellos:
1. los distintivos de llamada de las dependencias ATS;
 2. la frecuencia, y, si corresponde, el número SATVOICE;
 3. el reglaje del transpondedor, cuando corresponda;
- k) una indicación de los puntos significativos de “sobrevuelo”.

9.9.4.2 Se deberá proporcionar un texto descriptivo de las rutas de salida normalizada – vuelo por instrumentos (SID) y de los procedimientos pertinentes en caso de falla de las comunicaciones y el texto deberá, cuando sea factible, figurar en la carta o en la página donde está la carta.

9.9.4.3 **Requisitos de la base de datos aeronáuticos**

Los datos apropiados para apoyar la codificación de la base de datos de navegación se publicarán al dorso de la carta o en una hoja aparte, con las debidas referencias.

CAPÍTULO 10

CARTA DE LLEGADA NORMALIZADA - VUELO POR INSTRUMENTOS (STAR)

10.1 **FUNCIÓN**

10.1.1 En esta carta se proporcionará a la tripulación de vuelo información que le permita seguir la ruta designada de llegada normalizada - vuelo por instrumentos, desde la fase en ruta hasta la fase de aproximación.

10.1.2 Las disposiciones que rigen la identificación de las rutas normalizadas de llegada, están establecidas en la Norma Aeronáutica, DAN 11, Servicios de Tránsito Aéreo.

10.2 **DISPONIBILIDAD**

Se dispondrá de la carta normalizada – vuelo por instrumentos (STAR), cuando se haya establecido una ruta normalizada de llegada – vuelo por instrumentos y ello no pueda indicarse con suficiente claridad en la carta de área.

10.3 **COBERTURA Y ESCALA**

10.3.1 La cobertura de la carta será suficiente para indicar los puntos en que termina la fase en ruta y se inicia la fase de aproximación.

10.3.2 Si la carta se dibuja a escala, se presentará un gráfico de escala.

10.3.3 Cuando la carta no se dibuje a escala, figurará la anotación "NO SE AJUSTA A ESCALA", y cuando parte de ella se ajuste a escala, se empleará el símbolo de interrupción de escala en las derrotas y otros elementos de la carta que por sus grandes dimensiones no pueden dibujarse a escala.

10.4 **PROYECCIÓN**

10.4.1 Se deberá usar una Proyección Conforme, en la que una línea recta represente aproximadamente un círculo máximo.

10.4.2 Cuando la carta se dibuje a escala, los paralelos y meridianos deberán indicarse a intervalos apropiados.

10.4.3 Se colocarán las indicaciones de graduación a intervalos regulares a lo largo de los bordes de la carta.

10.5 IDENTIFICACIÓN

La carta se identificará por el nombre de la ciudad, población o área a la que presta servicio el aeródromo, el nombre de éste y, cuando proceda, el o los designadores de la pista y el o los designadores de las rutas normalizadas de llegada por instrumentos.

10.6 CONTRUCCIONES Y TOPOGRAFÍA

10.6.1 Cuando la carta se dibuja a escala, se indicarán las líneas generales de costa de todas las áreas de mar abierto, grandes lagos y ríos, salvo cuando esto afecte a datos más propios de la función de la carta.

10.6.2 Para mejorar la comprensión de la situación en las áreas donde existe un relieve significativo, se deberá dibujar la carta a escala y todo relieve que exceda 300 m (1.000 ft) por encima de la elevación del aeródromo, deberá indicarse por curvas de nivel suavizadas, valores de curvas de nivel y tintas de capas impresas en color pardo. También se deberá incluir en color negro las cotas correspondientes, comprendida la elevación máxima de cada curva de nivel superior. Asimismo, deberán incluirse los obstáculos.

10.7 DECLINACIÓN MAGNÉTICA

Se indicará la declinación magnética utilizada para determinar las marcaciones, derrotas y radiales magnéticos, redondeada al grado más próximo.

10.8 MARCACIONES, DERROTAS Y RADIALES

10.8.1 Las marcaciones, derrotas y radiales serán magnéticas, salvo en los casos previstos en 10.8.2. Cuando se proporcionen adicionalmente como valores verdaderos para los tramos RNAV, las marcaciones y las derrotas se mostrarán en paréntesis redondeadas a la décima de grado más próxima, p. ej., 290° (294,9° T).

10.8.2 En las zonas de elevada latitud en que la DGAC hayan dictaminado que no es práctico tomar como referencia el norte magnético, se deberá utilizar otra referencia más apropiada, a saber, el norte verdadero o el de cuadrícula.

10.8.3 Se señalará claramente si las marcaciones, derrotas o radiales se indican con referencia al norte verdadero o al de cuadrícula. Si se emplea el norte de cuadrícula, se indicará el meridiano de cuadrícula de referencia.

10.9 DATOS AERONÁUTICOS

10.9.1 Aeródromos

- 10.9.1.1 Se indicará el aeródromo de aterrizaje mediante el trazado de las pistas.
- 10.9.1.2 Se indicarán e identificarán todos los aeródromos a los que afecten las rutas normalizadas de llegada de vuelo por instrumentos designadas. Cuando corresponda, se indicará el trazado de las pistas del aeródromo.

10.9.2 Zonas prohibidas, restringidas o peligrosas

Se indicarán las zonas prohibidas, las restringidas y las peligrosas que puedan afectar la ejecución de los procedimientos, con su identificación y límites verticales.

10.9.3 Altitud/nivel mínimo de sector

- 10.9.3.1 Se mostrará la altitud/nivel mínimo de sector establecida, indicando claramente el sector al que se aplica.
- 10.9.3.2 Cuando no se ha establecido la altitud/nivel mínimo de sector, las cartas se dibujarán a escala y las altitudes mínimas de área se indicarán dentro de cuadriláteros formados por los paralelos y los meridianos. Las altitudes mínimas de área se indicarán también en aquellas partes de la carta que no están cubiertas por la altitud mínima de sector.

10.9.4 Sistema de los Servicios de Tránsito Aéreo

- 10.9.4.1 Se indicarán los componentes del sistema establecido del Servicio de Tránsito Aéreo.
- 10.9.4.1.1 Los componentes deberán incluir lo siguiente:
- a) una representación gráfica de cada ruta normalizada de llegada – vuelo por instrumentos, que contenga:
 1. el designador de la ruta;
 2. los puntos significativos que definen la ruta;
 3. la derrota o radial a lo largo de cada tramo de la ruta, redondeados al grado más próximo;
 4. las distancias entre puntos significativos redondeadas a la milla náutica más próxima;
 5. las altitudes/niveles mínimos de franqueamiento de obstáculos a lo largo de la ruta o tramos de la ruta y las altitudes requeridas por el procedimiento, redondeadas a los 50 m o 100 pies y las restricciones de niveles de vuelo, si se han establecido;
 6. si la carta se dibuja a escala y se proporciona guía vectorial para la llegada, las altitudes/niveles mínimos de guía vectorial establecidas, redondeadas a los 50 m o 100 pies superiores más próximos, claramente identificados;

- b) las radioayudas para la navegación relacionadas con las rutas, con indicación de:
 - 1. su nombre en lenguaje claro;
 - 2. su identificación;
 - 3. su frecuencia;
 - 4. sus coordenadas geográficas en grados, minutos y segundos;
 - 5. los equipos radiotelemétricos, el canal y la elevación de la antena transmisora del DME redondeada a los 30 m (100 ft) más próximos.
- c) los nombres claves de los puntos significativos que no estén señalados por la posición de una radioayuda para la navegación, sus coordenadas geográficas en grados, minutos y segundos y la marcación redondeada a la décima de grado de más próxima y distancia redondeada a la décima de milla náutica más próxima, desde la radioayuda para la navegación utilizada como referencia;
- d) los circuitos correspondientes de espera;
- e) la altitud/nivel de transición redondeada a los 300 m (1.000 ft) superiores más próximos;
- f) las restricciones de velocidad por zonas, si se han establecido;
- g) la designación de la o las especificaciones para la navegación, incluida cualquier limitación, cuando se establezca;
- h) todos los puntos de notificación obligatoria o “facultativa”;
- i) los procedimientos de radiocomunicación, entre ellos:
 - 1. los distintivos de llamada de las dependencias ATS;
 - 2. la frecuencia y, si corresponde, el número SATVOICE;
 - 3. el reglaje del traspondedor, cuando corresponda;
- j) una indicación de los puntos significativos de “sobrevuelo”; y
- k) para los procedimientos de llegada con una aproximación por instrumentos designada específicamente para helicópteros, se indicará el término “CAT H” en la vista de planta de la carta de llegada.

10.9.4.2 Se deberá proporcionar un texto descriptivo de las rutas de llegada normalizada – vuelo por instrumentos (STAR) y de los procedimientos pertinentes en caso de falla de las comunicaciones y el texto deberá, cuando sea factible, figurar en la carta o en la página donde está la carta.

10.9.4.3 Requisitos de la base de datos aeronáuticos

Los datos apropiados para apoyar la codificación de la base de datos de navegación se publicarán al dorso de la carta o en una hoja aparte, con las debidas referencias, de acuerdo con los Procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea — Operación de aeronaves (PANS-OPS, Doc. 8168), Volumen II, Parte III, Sección 5, Capítulo 2, 2.2.

CAPÍTULO 11

CARTA DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS

11.1 FUNCIÓN

Mediante esta carta se proporcionará a las tripulaciones de vuelo información que les permita efectuar un procedimiento aprobado de aproximación por instrumentos a la pista de aterrizaje, incluyendo el procedimiento de aproximación frustrada y, cuando proceda, los circuitos de espera correspondientes.

11.2 DISPONIBILIDAD

- 11.2.1 Se proporcionarán cartas de aproximación por instrumentos en todos los aeródromos que la DGAC así lo determine utilizados por la aviación y en los que se hayan establecido procedimientos de aproximación por instrumentos.
- 11.2.2 Se proporcionará normalmente una carta de aproximación por instrumentos separada para cada procedimiento de aproximación de precisión.
- 11.2.3 Se proporcionará normalmente una carta de aproximación por instrumentos separada para cada procedimiento de aproximación que no sea de precisión.
- 11.2.4 Se proporcionará más de una carta, cuando en los tramos diferentes al de aproximación final de un procedimiento por instrumentos, los valores de la derrota, el tiempo o la altitud, sean distintos para diferentes categorías de aeronaves, y su inclusión en una sola carta pueda causar desorden o confusión.
- 11.2.5 Las cartas de aproximación por instrumentos se revisarán siempre que se haga anticuada la información esencial para la seguridad de los vuelos.

11.3 COBERTURA Y ESCALA

- 11.3.1 La cobertura de la carta será suficiente para incluir todos los tramos del procedimiento de aproximación por instrumentos y las áreas adicionales que sean necesarias para el tipo de aproximación que se trate de efectuar.
- 11.3.2 La escala seleccionada asegurará su óptima legibilidad y será compatible con:
- a) el procedimiento indicado en la carta;
 - b) el tamaño de la hoja.
- 11.3.3 Se indicará la escala.
- 11.3.3.1 Se indicará la escala y cuando no sea factible, se indicará un círculo de distancia de 20 km (10 MN) de radio con centro en un DME situado en el aeródromo o sus cercanías, o con centro en el punto de referencia de aeródromo. Si no existe un DME conveniente se utilizará la radioayuda que sirve como base al procedimiento y su radio se indicará en la circunferencia.
- 11.3.3.2 Se deberá indicar una escala de distancias precisamente debajo del perfil.

11.4 FORMATO

El tamaño de la hoja deberá ser de 215 x 145 mm.

11.5 PROYECCIÓN

- 11.5.1 Se usará una Proyección Conforme, en la que una línea recta represente aproximadamente un círculo máximo.
- 11.5.2 Las indicaciones de graduación se colocarán a intervalos regulares a lo largo de los bordes de la carta.

11.6 IDENTIFICACIÓN

La carta se identificará por el nombre de la ciudad, población o área a que presta servicio el aeródromo, el nombre de éste y del procedimiento de aproximación por instrumentos, según lo establecido con arreglo a los Procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea — Operación de Aeronaves (PANS-OPS, Doc. 8168), Volumen II, Parte I, Sección 4, Capítulo 9.

11.7 CONSTRUCCIONES Y TOPOGRAFÍA

- 11.7.1 Se proporcionará la información topográfica y de construcciones pertinente a la ejecución de los procedimientos de aproximación por instrumentos, incluyendo el procedimiento de aproximación frustrada, los procedimientos correspondientes de espera y las maniobras de aproximación visual (en circuito), cuando se hayan establecido. Se indicará el nombre de tal información topográfica únicamente cuando sea necesario para facilitar la comprensión de tal información, y la mínima será una delineación de las masas terrestres, lagos y ríos importantes.

11.7.2 El relieve se indicará en la forma que mejor se adapte a las características especiales de elevación del área. En las áreas donde el relieve exceda de 1.200 m (4.000 ft) por encima de la elevación del aeródromo dentro de la cobertura de la carta, o 600 m (2.000 ft), dentro de 11 km (6 MN) del punto de referencia del aeródromo, o cuando la pendiente del procedimiento de aproximación final o de aproximación frustrada es más pronunciada que la óptima debido al terreno, todo relieve que exceda de 150 m (500 ft) por encima de la elevación del aeródromo, deberá indicarse por curvas de nivel suavizadas, valores de curvas de nivel y tintas de capas impresas en color pardo. También se indicarán en color negro las cotas correspondientes, comprendida la elevación máxima de cada curva de nivel superior.

11.7.3 En las áreas donde el relieve es más bajo que el prescrito en el párrafo anterior, todo el que exceda de 150 m (500 ft) por encima de la elevación del aeródromo, deberá indicarse por curvas de nivel, valores de curvas de nivel y tintas de capas impresas en color pardo. También se deberá indicar en color negro las cotas correspondientes, comprendida la elevación máxima de cada curva de nivel superior.

11.8 DECLINACIÓN MAGNÉTICA

11.8.1 Se deberá indicar la variación magnética.

11.8.2 Cuando se indique el valor de la declinación, redondeado al grado más próximo, coincidirá con el usado para determinar las marcaciones, derrotas y radiales magnéticos.

11.9 MARCACIONES, DERROTAS Y RADIALES

11.9.1 Las marcaciones, derrotas y radiales serán magnéticas, salvo en los casos previstos en 11.9.2. Cuando se proporcionen adicionalmente como valores verdaderos para los tramos RNAV, las marcaciones y las derrotas se mostrarán en paréntesis redondeadas a la décima de grado más próxima, p. ej., 290° (294,9° T).

11.9.2 En las zonas de elevada latitud en que la DGAC haya dictaminado que no es práctico tomar como referencia el norte magnético, deberá utilizarse otra referencia más apropiada, a saber, el norte verdadero o el de cuadrícula.

11.9.3 Se señalará claramente si las marcaciones, derrotas o radiales se indican con referencia al norte verdadero o al de cuadrícula. Si se emplea el norte de cuadrícula, se indicará el meridiano de cuadrícula de referencia.

11.10 DATOS AERONÁUTICOS

11.10.1 Aeródromos

11.10.1.1 Se deberá indicar con el símbolo apropiado, todos los aeródromos que muestren desde el aire una configuración visible. Los aeródromos abandonados se marcarán con una indicación de "Abandonado".

- 11.10.1.2 Se graficará el trazado de las pistas a una escala lo suficientemente grande para mostrar claramente:
- a) el aeródromo a que corresponde el procedimiento; y
 - b) los aeródromos que afecten al circuito de tránsito o estén situados de tal modo que, en condiciones meteorológicas adversas, puedan probablemente confundirse con el aeródromo de aterrizaje previsto.
- 11.10.1.3 Se deberá indicar la elevación del aeródromo en un lugar destacado de la carta, redondeada al metro o pie más próximo.
- 11.10.1.4 Deberá indicarse la elevación sobre el umbral o, si corresponde, la elevación máxima en la zona de toma de contacto redondeada al metro o pie más próximo.

11.10.2 Obstáculos

- 11.10.2.1 Se indicarán los obstáculos en la vista de planta de la carta.
- 11.10.2.2 Si uno o más obstáculos son los factores determinantes de una altitud/altura de franqueamiento de obstáculos, esos obstáculos deberán identificarse.
- 11.10.2.3 La elevación de la cima de los obstáculos se indicará redondeada al metro o pie superior más próximo.
- 11.10.2.4 Se deberán indicar las alturas de los obstáculos por encima de un plano que no sea el nivel medio del mar (véase 11.10.2.3). Cuando se indiquen, se deberán dar entre paréntesis en la carta.
- 11.10.2.5 Cuando se indiquen las alturas de los obstáculos por encima de un plano de referencia que no sea el del nivel medio del mar, la referencia será la elevación del aeródromo, excepto en los aeródromos con una pista de vuelo por instrumentos o pistas con una elevación de umbral a más de 2 m (7 ft) por debajo de la elevación del aeródromo, en los que la referencia de las cartas será la elevación del umbral de la pista correspondiente a la aproximación por instrumentos.
- 11.10.2.6 Cuando se utilice un plano de referencia distinto del nivel medio del mar, se indicará en un lugar destacado de la carta.
- 11.10.2.7 Se indicarán las zonas despejadas de obstáculos que no se hayan establecido para pistas de aproximación de precisión de Categoría I.
- 11.10.2.8 Los obstáculos que penetren la superficie de tramo visual (VSS) se identificarán en la carta.

11.10.3 Zonas prohibidas, restringidas o peligrosas

Se indicarán las zonas prohibidas, las restringidas y las peligrosas que puedan afectar a la ejecución de los procedimientos, con su identificación y límites verticales.

11.10.4 Instalaciones de radiocomunicaciones y radioayudas para la navegación

- 11.10.4.1 Se deberán indicar las radioayudas para la navegación que se requieran para los procedimientos, junto con sus frecuencias, identificaciones y características de definición de derrota, si las tienen. En el caso de un procedimiento en que haya más de una estación localizada en la derrota de aproximación final, se identificará claramente la instalación que ha de utilizarse como guía. Asimismo, se considerará la eliminación de la carta de aproximación de las instalaciones que no se utilizan en el procedimiento.
- 11.10.4.2 Se indicarán e identificarán el punto de referencia de aproximación final (IAF), el punto de referencia intermedio (IF), el punto de referencia de aproximación final (FAF) [o el punto de aproximación final (FAP) para procedimientos de aproximación ILS], el punto de aproximación frustrada (MAPt) cuando se establezca, y otros puntos de referencia o puntos esenciales incluidos en el procedimiento.
- 11.10.4.3 El punto de referencia de aproximación final o el punto de aproximación final para procedimientos de aproximación de precisión se identificará con sus coordenadas geográficas en grados, minutos y segundos.
- 11.10.4.4 Se mostrarán o indicarán en la carta, las radioayudas para la navegación que puedan usarse en los procedimientos de desviación, junto con sus características de definición de derrota, si las tienen.
- 11.10.4.5 Se indicarán las radiofrecuencias de comunicaciones, incluidas las señales distintivas, necesarias para la ejecución de los procedimientos.
- 11.10.4.6 Cuando lo requieran los procedimientos, se indicarán las distancias al aeródromo desde cada radioayuda para la navegación usada en la aproximación final, redondeadas al kilómetro o milla náutica más próximo. Cuando ninguna ayuda definidora de derrota indique la marcación del aeródromo, se indicará también la marcación, redondeada al grado más próximo.

11.10.5 Altitud mínima de sector o altitud de llegada a terminal

Se indicará la altitud mínima de sector o la altitud de llegada a terminal establecidas por la DGAC, de forma que se vea claramente a qué sector se aplican.

11.10.6 Representación de las derrotas reglamentarias

- 11.10.6.1 La vista de planta dará la siguiente información, de la manera indicada:
- a) la derrota del procedimiento de aproximación por medio de una línea continua con flecha que indique el sentido de vuelo;
 - b) la derrota del procedimiento de aproximación frustrada, por una línea de trazos con flecha;
 - c) toda otra derrota reglamentaria salvo las especificadas en a) y b), por una línea de puntos con flecha;
 - d) las marcaciones, derrotas, radiales redondeados al grado más próximo y distancias redondeadas a las dos décimas de kilómetro o décima de milla náutica más próxima o tiempos requeridos para el procedimiento;

- e) cuando no se disponga de ayuda definidora de derrota, la marcación magnética, redondeada al grado más próximo desde las radioayudas para la navegación que se usen en la aproximación final, hasta el aeródromo;
 - f) los límites de cualquier sector en que estén prohibidas las maniobras de aproximación visual (en circuito);
 - g) si se especifican, el circuito de espera y la altitud/nivel mínimo de espera relativos a la aproximación y a la aproximación frustrada;
 - h) notas de advertencia, cuando sean necesarias que destaquen claramente en el anverso de la carta; e
 - i) una indicación de los puntos significativos de “sobrevuelo”.
- 11.10.6.2 La vista de planta deberá indicar la distancia al aeródromo desde cada radioayuda para la navegación correspondiente a la aproximación final.
- 11.10.6.3 Se proporcionará un perfil, normalmente debajo de la vista de planta, en el que figure lo siguiente:
- a) el aeródromo mediante un trazo grueso, en la línea de elevación del mismo;
 - b) el perfil de los segmentos del procedimiento de aproximación, mediante una línea continua con flecha que indique el sentido del vuelo;
 - c) el perfil de los segmentos del procedimiento de aproximación frustrada, mediante una línea de trazos con flecha y una descripción del procedimiento;
 - d) todo otro perfil de segmento reglamentario, salvo los especificados en b) y c), mediante una línea de puntos con flechas;
 - e) las marcaciones, derrotas, radiales, redondeados al grado más próximo y distancias redondeadas a las dos décimas de kilómetro o décima de milla náutica más próxima o tiempos requeridos para el procedimiento;
 - f) las altitudes/niveles requeridos por los procedimientos, incluso la altitud de transición, y las altitudes/alturas del procedimiento y la altura de franqueamiento del helipuerto (HCH), donde se haya establecido;
 - g) la distancia límite en el viraje reglamentario si está especificada, redondeada al kilómetro o milla náutica más próxima;
 - h) en los procedimientos en que no se autorice la inversión del rumbo, el punto de referencia de aproximación intermedia o punto de aproximación intermedia;
 - i) una línea que represente la elevación del aeródromo o la elevación del umbral, según corresponda, que se extienda a través del ancho de la carta, incluyendo una escala de distancia con su origen en el umbral de la pista.
- 11.10.6.4 Las alturas requeridas por los procedimientos se deberán indicar entre paréntesis, utilizando la referencia de una altura seleccionada de conformidad con 11.10.2.5.

- 11.10.6.5 En la vista de perfil se deberá incluir el perfil del terreno o la representación de la altitud/altura del modo siguiente:
- a) el perfil del terreno indicado mediante una línea gruesa, representando los puntos de más elevación del relieve dentro del área primaria del segmento de aproximación final. Los puntos de más elevación del relieve en las áreas secundarias del segmento de aproximación final indicados mediante una línea de trazos; o
 - b) las altitudes/alturas en los terrenos de aproximación intermedia y final indicadas dentro de bloques sombreados limitadores.

11.10.7 Mínimos de utilización de aeródromo

- 11.10.7.1 Se indicarán los mínimos de utilización de aeródromo cuando hayan sido establecidos por la DGAC.
- 11.10.7.2 Se indicarán las altitudes/alturas de franqueamiento de obstáculos para las categorías de aeronaves para las cuales esté diseñado el procedimiento. Para los procedimientos de aproximación de precisión, se publicarán, cuando sea necesario, OCA/H adicionales para las aeronaves de categoría DL (envergadura entre 65 m y 80 m o distancia vertical entre la trayectoria de vuelo de las ruedas y la trayectoria de planeo de las ruedas (entre 7 m y 8 m).

11.10.8 Información suplementaria

- 11.10.8.1 Cuando el punto de aproximación frustrada está determinado por:
- una distancia desde el punto de referencia de aproximación final, o
 - una instalación o un punto de referencia y la distancia correspondiente desde el punto de referencia de aproximación final,
- se indicarán la distancia redondeada a las dos décimas de km o décima de milla náutica más próxima y una tabla en que figuren las velocidades respecto al suelo y los tiempos desde el punto de referencia de aproximación final al punto de aproximación frustrada.
- 11.10.8.2 Si se requiere DME en el tramo de aproximación final, se incluirá una tabla con las altitudes/alturas cada tramo de 2 km o 1 MN según corresponda. La tabla no incluirá distancias que puedan corresponder a altitudes/alturas por debajo de la OCA/H.
- 11.10.8.3 En cuanto a los procedimientos para el tramo de aproximación final que no requieran un DME, pero se cuente con un DME debidamente emplazado para proporcionar información sobre el perfil de descenso, se deberá incluir una tabla en la que se indiquen las altitudes/alturas.
- 11.10.8.4 Se deberá dar una tabla de velocidades verticales de descenso.
- 11.10.8.5 Para los procedimientos de aproximaciones que no son de precisión con un punto de referencia de aproximación final, se indicará la pendiente de descenso para la aproximación final redondeada a la décima de porcentaje más próxima, y entre paréntesis el ángulo de descenso redondeado a la décima de grado más próxima.

- 11.10.8.6 Para los procedimientos de aproximación de precisión y los de aproximación con guía vertical, se indicará la altura del punto de referencia redondeada al medio metro o pie más próximo y el ángulo de la trayectoria de planeo/trayectoria vertical redondeado a la décima de grado más próxima.
- 11.10.8.7 Cuando se determina un punto de referencia de aproximación final en el punto de aproximación final para ILS, se indicará claramente si aplica al ILS, al procedimiento asociado al localizador del ILS solamente, o a ambos.
- 11.10.8.8 Si la pendiente/ángulo de descenso de la aproximación final para cualquier tipo de procedimientos de aproximación por instrumentos excede el valor máximo especificado en los Procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea — Operación de Aeronaves (PANS-OPS, Doc. 8168), Volumen II, deberá incluirse una nota de cautela.

11.10.9 Requisitos de la base de datos aeronáuticos

Los datos apropiados para apoyar la codificación de la base de datos de navegación se publicarán al dorso de la carta o en una hoja aparte, con las debidas referencias de acuerdo con los Procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea - Operación de Aeronaves (PANS-OPS, Doc. OACI 8168), Volumen II, Parte III, Sección 5, Capítulo 2, 2.3, para los procedimientos RNAV, y Volumen II, Parte I, Sección 4, Capítulo 9, 9.4.1.3, para los procedimientos que no son RNAV.

CAPÍTULO 12

CARTA DE APROXIMACIÓN VISUAL

12.1 FUNCIÓN

En esta carta se deberá proporcionar información que permita a las tripulaciones de vuelo pasar de las fases de vuelo en ruta y de descenso a las de aproximación hasta la pista de aterrizaje prevista mediante referencia visual.

12.2 DISPONIBILIDAD

Se elaborará la Carta de Aproximación Visual para todos aquellos aeródromos en que la DGAC lo estime necesario y cuando:

- a) sean sólo limitadas las instalaciones para la navegación; o
- b) no se disponga de instalaciones de radiocomunicación; o
- c) no se disponga de cartas aeronáuticas apropiadas del aeródromo y sus proximidades a escala 1:500.000 o superior; o
- d) se hayan establecido procedimientos para la aproximación visual.

12.3 ESCALA

12.3.1 La escala será lo suficientemente grande para poder representar las características importantes e indicar la disposición del aeródromo.

12.3.2 La escala estará comprendida entre 1:250.000 y 1:500.000.

12.3.3 Cuando se disponga de una carta de aproximación por instrumentos para un aeródromo determinado, la carta de aproximación visual deberá trazarse a la misma escala.

12.4 FORMATO

El tamaño de la hoja deberá ser de 215 mm x 145 mm.

12.5 PROYECCIÓN

12.5.1 Se usará una Proyección Conforme, en la que una línea recta represente aproximadamente un círculo máximo.

12.5.2 Las indicaciones de graduación deberán colocarse a intervalos regulares a lo largo de los bordes de la carta.

12.6 IDENTIFICACIÓN

La carta se identificará mediante el nombre de la ciudad o población a la que presta servicio el aeródromo y el nombre de éste.

12.7 CONSTRUCCIONES Y TOPOGRAFÍA

12.7.1 Se indicarán los puntos de referencia naturales o artificiales como farallones, acantilados, dunas de arena, ciudades, poblaciones, caminos, ferrocarriles, faros aislados y otros.

12.7.1.1 Los nombres geográficos deberán incluirse únicamente cuando sean necesarios para evitar confusiones o ambigüedad.

12.7.2 Se indicarán las líneas de las costas, lagos, ríos y arroyos.

12.7.3 El relieve se indicará del modo más apropiado a las características especiales de elevación y obstáculos del área representada en la carta.

12.7.4 Cuando se indiquen las cotas, éstas deberán seleccionarse cuidadosamente.

12.7.5 Las cifras relativas a los diferentes niveles de referencia se diferenciarán claramente en su presentación.

12.8 DECLINACIÓN MAGNÉTICA

Se indicará la declinación magnética.

12.9 MARCACIONES, DERROTAS Y RADIALES

- 12.9.1 Se indicarán las marcaciones, derrotas y radiales, las cuales serán magnéticas, salvo en los casos previstos en 12.9.2.
- 12.9.2 En las zonas de elevada latitud en que la DGAC haya dictaminado que no es práctico tomar como referencia el norte magnético, se deberá utilizar otra referencia más apropiada a saber, el norte verdadero o el de cuadrícula.
- 12.9.3 Se señalará claramente si las marcaciones, derrotas o radiales se indican con referencia al norte verdadero o al de cuadrícula. Si se emplea el norte de cuadrícula, se indicará el meridiano de cuadrícula de referencia.

12.10 DATOS AERONÁUTICOS

12.10.1 Aeródromos

12.10.1.1 Respecto de los aeródromos, en esta carta se indicarán:

- a) todos los aeródromos, mediante el trazado de las pistas;
- b) toda restricción al uso de cualquier sentido de aterrizaje si la hubiera;
- c) si existe riesgo de confusión entre dos aeródromos vecinos; y
- d) los aeródromos abandonados se identificarán como tales.

11.10.1.2 La elevación del aeródromo se indicará en un lugar destacado de la carta.

12.10.2 Obstáculos

12.10.2.1 En esta carta se indicarán los obstáculos, los cuales deberán ser identificados.

12.10.2.2 La elevación de la cima de los obstáculos se indicará redondeada al metro o pie (superior) más próximo.

12.10.2.3 Se deberá indicar la altura de los obstáculos por encima de la elevación del aeródromo.

12.10.2.3.1 Cuando se indiquen las alturas de los obstáculos, el plano de referencia de éstas se indicará en un lugar destacado de la carta y las alturas estarán entre paréntesis.

12.10.3 Zonas prohibidas, restringidas o peligrosas

Las zonas prohibidas, restringidas o peligrosas, deberán indicarse con su identificación y límites verticales.

12.10.4 Espacio aéreo designado

Cuando corresponda, se trazarán las zonas de control y las zonas de tránsito de aeródromo, con sus límites verticales y las clases de espacio aéreo según sea su clasificación.

12.10.5 Información sobre la aproximación visual

- 12.10.5.1 Se indicarán los procedimientos para la aproximación visual cuando corresponda.
- 12.10.5.2 Se indicarán debidamente las ayudas visuales para la navegación.
- 12.10.5.3 Se indicarán el emplazamiento y tipo de los sistemas visuales indicadores de pendiente de aproximación, con sus correspondientes ángulos nominales de pendiente de aproximación, las alturas mínimas de los ojos del piloto sobre el umbral de las señales en la pendiente y donde el eje del sistema no es paralelo al eje de la pista, el ángulo y la dirección de desplazamiento, es decir, izquierda o derecha.

12.10.6 Información suplementaria

- 12.10.6.1 Se indicarán las debidas radioayudas para la navegación junto con sus frecuencias e identificaciones.
- 12.10.6.3 Se indicarán las debidas instalaciones de radiocomunicaciones con sus frecuencias.

CAPÍTULO 13

PLANO DE AERÓDROMO/HELIPUERTO

13.1 FUNCIÓN

En este plano se proporcionará a las tripulaciones de vuelo información que facilite el movimiento de las aeronaves en tierra:

- a) desde el puesto de estacionamiento de aeronave hasta la pista; y
- b) desde la pista hasta el puesto de estacionamiento de aeronave;

y el movimiento de los helicópteros:

- a) desde el puesto de estacionamiento de helicópteros hasta el área de toma de contacto y de elevación inicial y hasta el área de aproximación final y de despegue;
- b) desde el área de aproximación final y de despegue hasta el área de toma de contacto y de elevación inicial hasta el puesto de estacionamiento de helicópteros;
- c) a lo largo de la calle de rodaje en tierra para helicópteros y la calle de rodaje aéreo; y
- d) a lo largo de las rutas de desplazamiento aéreo.

Se proporcionará asimismo información fundamental relativa a las operaciones en el aeródromo y helipuerto.

13.2 DISPONIBILIDAD

- 13.2.1 Se proporcionará el Plano de Aeródromo/Helipuerto para todos aquellos aeródromos y helipuertos en la forma prescrita en 1.3.2 para todos aquellos aeródromos/helipuertos utilizados regularmente por la aviación.
- 13.2.2 El Plano de Aeródromo/ Helipuerto también se elaborará para todos aquellos aeródromos y helipuertos en que la DGAC lo estime conveniente.

13.3 COBERTURA Y ESCALA

- 13.3.1 La cobertura y la escala serán suficientemente grandes para indicar en forma clara todos los elementos mencionados en 13.6.1.
- 13.3.2 Se indicará una escala lineal.

13.4 IDENTIFICACIÓN

El plano se identificará mediante el nombre de la ciudad, población o área a la que presta servicios el aeródromo/helipuerto y el nombre del aeródromo.

13.5 DECLINACIÓN MAGNÉTICA

Se indicarán las flechas de los nortes verdadero y magnético y la declinación magnética redondeada al grado más próximo, y el cambio anual de la declinación magnética.

13.6 DATOS DE AERÓDROMO/HELIPUERTO

- 13.6.1 En este plano se indicarán:
- a) las coordenadas geográficas del punto de referencia de aeródromo/helipuerto, en grados, minutos y segundos;
 - b) las elevaciones del aeródromo/helipuerto, la elevación y la ondulación geoidal de los umbrales y el centro geométrico del área de toma de contacto y de elevación inicial de las pistas para aproximaciones que no son de precisión y elevación de plataforma (emplazamiento de los puntos de verificación del altímetro) cuando corresponda, redondeadas al metro o pie más próximo;
 - c) la elevación y ondulación geoidal de los umbrales, del centro geométrico del área de toma de contacto y de elevación inicial y máxima elevación de la zona de toma de contacto de las pistas de aproximación de precisión, redondeadas al medio metro o pie más próximo;
 - d) todas las pistas, incluso las que estén en construcción con los números que las designen, su longitud y ancho redondeados al metro más próximo, resistencia, umbrales desplazados, zonas de parada, zonas libres de obstáculos, la orientación de las pistas redondeada al grado magnético más próximo, tipo de superficie y señales de pista;

- e) todas las plataformas, con sus puestos de estacionamiento de aeronave/helicóptero, la iluminación, señales y demás ayudas visuales para guía y control cuando corresponda, incluso el emplazamiento y tipo de los sistemas visuales de guía de atraque, tipo de la superficie para helipuertos y la resistencia de los pavimentos o las restricciones debidas al tipo de aeronave cuando la resistencia sea inferior a la de las pistas correspondientes. Las resistencias deberán indicarse en forma de tabla en el anverso o en el reverso del plano;
- f) las coordenadas geográficas en grados minutos y segundos de los umbrales, del centro geométrico del área de toma de contacto y de elevación inicial o umbrales del área de aproximación final y de despegue, si corresponde;
- g) todas las calles de rodaje, calles de rodaje aéreo y de rodaje en tierra para helicópteros con su tipo de superficie, las rutas de desplazamiento aéreo para helicópteros, con sus designaciones, ancho, la iluminación, señales, incluso los puntos de espera de la pista en rodaje y, donde se establezcan, los puntos de espera intermedios, barras de parada y demás ayudas visuales para guía y control; y la resistencia de los pavimentos o las restricciones debidas al tipo de aeronave cuando la resistencia sea inferior a la de las pistas correspondientes;
- h) donde se establezcan, los lugares críticos con la información adicional debidamente anotada;
- i) las coordenadas geográficas en grados, minutos, segundos y centésimas de segundo de los puntos apropiados de eje de calle de rodaje cuando se establezcan y puestos de estacionamientos de aeronave;
- j) cuando se establezcan, las rutas normalizadas para el rodaje de aeronaves, con sus designadores;
- k) los límites del servicio de control de tránsito aéreo;
- l) la posición de los lugares de observación del alcance visual en la pista (RVR);
- m) la iluminación de aproximación y de pistas;
- n) el emplazamiento y tipo de los sistemas visuales indicadores de pendiente de aproximación, y sus ángulos nominales de pendiente de aproximación, las alturas mínimas de los ojos del piloto sobre el umbral de las señales en la pendiente, y donde el eje del sistema no es paralelo al eje de la pista, el ángulo y la dirección del desplazamiento, es decir, izquierda o derecha.
- o) las instalaciones pertinentes de comunicaciones enunciadas con sus canales y, si corresponde, la dirección de conexión y el número SATVOICE;
- p) los obstáculos para el rodaje;
- q) las zonas de servicio para las aeronaves y edificios de importancia para las operaciones;
- r) el punto de verificación del VOR y la radiofrecuencia de la ayuda correspondiente; y

s) toda parte del área de movimiento representada que sea permanentemente inapropiada para el tránsito de aeronaves, claramente identificada como tal.

13.6.2 Además de los datos que se enumeran en 13.6.1 con relación a los helipuertos, en el plano se indicará:

- a) tipo de helipuerto;
- b) área de toma de contacto y de elevación inicial con las dimensiones redondeadas al metro más próximo, pendiente, tipo de la superficie y resistencia del pavimento en toneladas.
- c) área de aproximación final y de despegue con el tipo, marcación verdadera, número de designación (cuando corresponda), longitud y ancho redondeados al metro más próximo, pendiente y tipo de la superficie;
- d) área de seguridad con la longitud, ancho y tipo de la superficie;
- e) zona libre de obstáculos para helicópteros, con su longitud y perfil en tierra;
- f) obstáculos con el tipo y la elevación de la parte superior del obstáculo redondeada al metro o pie inmediatamente superior;
- g) ayudas visuales para procedimientos de aproximación, señales y luces del área de aproximación final y de despegue y del área de toma de contacto y de elevación inicial; y
- h) distancias declaradas en los helipuertos, cuando corresponda, redondeadas al metro más próximo, con:
 1. distancia de despegue disponible
 2. distancia de despegue interrumpido disponible;
 3. distancia de aterrizaje disponible.

CAPÍTULO 14

PLANO DE AERÓDROMO PARA MOVIMIENTOS EN TIERRA

14.1 FUNCIÓN

En este plano suplementario se proporcionará a las tripulaciones de vuelo información detallada que facilite el movimiento de las aeronaves en tierra, desde y hacia los puestos de estacionamiento de aeronave, y estacionamiento y atraque de las aeronaves.

14.2 DISPONIBILIDAD

Se elaborará el Plano de Aeródromo para movimientos en tierra para todos aquellos aeródromos en que la DGAC lo estime necesario, en la forma prescrita en 1.3.2 cuando, debido a la congestión de la información, no puedan indicarse con suficiente claridad en el plano de aeródromo/helipuerto los detalles necesarios para el movimiento en tierra de las aeronaves a lo largo de las calles de rodaje hacia y desde sus puestos de estacionamiento.

14.3 COBERTURA Y ESCALA

14.3.1 La cobertura y escala serán suficientemente grandes para indicar claramente todos los elementos mencionados en 14.6.

14.3.2 Se deberá indicar una escala lineal.

14.4 IDENTIFICACIÓN

El plano se identificará mediante el nombre de la ciudad o población o área a la que presta servicio el aeródromo y el nombre del mismo.

14.5 DECLINACIÓN MAGNÉTICA

14.5.1 Se indicará la flecha del norte verdadero.

14.5.2 Se deberá indicar la declinación magnética redondeada al grado más próximo y su variación anual. Este plano no necesariamente debe estar orientado según el norte verdadero.

14.6 DATOS DE AERÓDROMO

En este plano se deberá indicar, de manera similar, toda la información que figure en el Plano de Aeródromo/Helipuerto correspondiente a la zona representada, incluyendo:

- a) la elevación de la plataforma redondeada al metro o pie más próximo;
- b) las plataformas, con sus puestos de estacionamiento de aeronave, su resistencia o las restricciones debidas al tipo de aeronave, la iluminación, señales y demás ayudas visuales para guía y control cuando corresponda, incluso el emplazamiento y tipo de los sistemas visuales de guía de atraque;
- c) las coordenadas geográficas en grados, minutos, segundos y centésimas de segundo, de los puestos de estacionamiento de aeronave.
- d) las calles de rodaje con sus designaciones, ancho redondeado al metro más próximo, resistencia o las restricciones debidas al tipo de aeronave cuando corresponda, la iluminación, señales, incluso los puntos de espera en rodaje y, donde se establezcan, los puntos de espera intermedios, barras de parada, y demás ayudas visuales de guía y control;
- e) donde se establezcan, los lugares críticos con la información adicional debidamente anotada. La información adicional sobre los lugares críticos podrá presentarse en forma de tabla en el anverso o en el reverso del plano;
- f) cuando se establezcan, las rutas normalizadas para el rodaje de aeronaves, con sus designadores;
- g) las coordenadas geográficas en grados, minutos, segundos y centésimas de segundo, de los puntos apropiados de eje de calle de rodaje;
- h) los límites del servicio de control de tránsito aéreo;
- i) las instalaciones pertinentes de radiocomunicaciones, enunciadas con sus canales y, si corresponde, la dirección de conexión;

- j) los obstáculos para el rodaje;
 - k) las zonas de servicios para las aeronaves y edificios de importancia para las operaciones;
 - l) el punto de verificación del VOR y la radiofrecuencia, de la ayuda correspondiente; y
 - m) toda parte del área de movimiento representada que sea permanentemente inapropiada para el tránsito de aeronaves, claramente identificada como tal.
-

CAPÍTULO 15

PLANO DE ESTACIONAMIENTO Y ATRAQUE DE AERONAVES

15.1 FUNCIÓN

En este plano suplementario se proporcionará a las tripulaciones de vuelo información detallada que facilite el movimiento de las aeronaves en tierra entre las calles de rodaje y los puestos de estacionamiento de aeronaves, y el estacionamiento y atraque de las aeronaves.

15.2 DISPONIBILIDAD

Se proporcionará el plano de estacionamiento y atraque de aeronaves para todos aquellos aeródromos que la DGAC lo estime necesario, en la forma prescrita en 1.3.2 cuando, debido a la complejidad de las instalaciones terminales, no pueda indicarse con suficiente claridad la información en el plano de aeródromo/helipuerto o en el plano de aeródromo para movimientos en tierra.

15.3 COBERTURA Y ESCALA

15.3.1 La cobertura y escala serán suficientemente grandes para indicar claramente todos los elementos mencionados en 15.6.

15.3.2 Se deberá indicar una escala lineal.

15.4 IDENTIFICACIÓN

El plano se identificará mediante el nombre de la ciudad o población o área a la que presta servicio el aeródromo y el nombre del mismo.

15.5 DECLINACIÓN MAGNÉTICA

15.5.1 Se indicará la flecha del norte verdadero.

15.5.2 Se deberá indicar la declinación magnética redondeada al grado más próximo y su variación anual.

15.6 DATOS DE AERÓDROMO

En este plano se indicará, de manera similar, toda la información que figure en el Plano de Aeródromo/Helipuerto y en el Plano de Aeródromo para Movimientos en Tierra correspondientes a la zona representada, incluyendo:

- a) la elevación de la plataforma redondeada al metro o pie más próximo;
- b) las plataformas, con sus puestos de estacionamiento de aeronaves, su resistencia o las restricciones debidas al tipo de aeronave, la iluminación, señales y demás ayudas visuales para guía y control, cuando corresponda, incluso el emplazamiento y tipo de los sistemas visuales de guía de atraque;
- c) las coordenadas geográficas en grados, minutos, segundos y centésimas de segundo, de los puestos de estacionamiento de aeronave;
- d) los accesos de las calles de rodaje, con sus designaciones, incluso los puntos de espera de la pista y, donde se establezcan, los puntos de espera intermedios, y barras de parada;
- e) donde se establezcan, los lugares críticos con la información adicional debidamente anotada. La información adicional sobre los lugares críticos podrá presentarse en forma de tabla en el anverso o en el reverso del plano;
- f) las coordenadas geográficas en grados, minutos, segundos y centésimas de segundo, de los puntos apropiados de eje de calle de rodaje;
- g) los límites del servicio de control de tránsito aéreo;
- h) las instalaciones pertinentes de comunicaciones enunciadas con sus canales y, si corresponde, la dirección de conexión;
- i) los obstáculos para el rodaje;
- j) las zonas de servicios para las aeronaves y edificios de importancia para las operaciones;
- k) el punto de verificación del VOR y la radiofrecuencia de la ayuda correspondiente;

- l) toda parte del área de movimiento representada que sea permanentemente inapropiada para el tránsito de aeronaves, claramente identificada como tal.

CAPÍTULO 16

CARTA AERONÁUTICA MUNDIAL 1:1.000.000.

16.1 FUNCIÓN

Esta carta facilitará información para satisfacer las necesidades de la navegación aérea visual.

16.2 DISPONIBILIDAD

La carta aeronáutica mundial 1:1.000.000 se proporcionará señalando como mínimo información hasta los límites fronterizos.

16.3 ESCALA

16.3.1 Se indicarán en el margen las escalas lineales para kilómetros y millas náuticas, dispuestos en el orden siguiente:

- kilómetros,
- millas náuticas,

con sus puntos cero en la misma línea vertical.

16.3.1.1 La longitud de las escalas lineales representará 200 km (110 MN) por lo menos.

16.3.2 Se indicará en el margen una escala de conversión (metro/pies)

16.4 FORMATO

16.4.1 El título y las notas marginales aparecerán en español.

16.4.2 La información relativa al número de las hojas adyacentes y la unidad de medida para expresar elevaciones deberán indicarse de modo que queden bien visibles cuando esté doblada la hoja.

16.4.3 El área representada en la carta deberá extenderse en la parte superior y en el lado derecho, más allá de los límites del área a que se refiere el índice, para que se superponga a cartas adyacentes. En esta parte de la superposición, se deberá incluir toda la información aeronáutica topográfica, hidrográfica y de construcciones. La parte de superposición deberá extenderse, si es posible, hasta 28 km (15 MN), pero en todo caso desde los meridianos y paralelos límites de cada carta hasta el borde de la misma.

16.5 PROYECCIÓN

16.5.1 La proyección de la carta será la siguiente:

- a) entre el Ecuador y los 80° de latitud, la proyección cónica conforme de Lambert, en bandas separadas para cada serie de cartas. Los paralelos automecoicos de cada banda de 4° se situarán 40' al sur del paralelo norte de la carta y 40' al norte del paralelo sur.
- b) entre 80° y 90° de latitud, la proyección estereográfica polar, de manera que la escala corresponda a la escala de la proyección cónica conforme de Lambert a la latitud de 80°, si bien, en el hemisferio meridional podrá utilizarse la proyección cónica conforme de Lambert entre los 80° y los 84° de latitud y la proyección estereográfica polar entre 84° y 90°, de manera que las escalas casen a los 84° de latitud sur.

16.5.2 El caneavá y las graduaciones se indicarán del modo siguiente:

a) Paralelos:

Latitud	Distancia entre paralelos	Graduación en los paralelos
0° a 72°	30'	1'
72° a 84°	30'	5'
84° a 89°	30'	1°
89° a 90°	30'	5° (Sólo en los paralelos de grado de 72° a 89°)

b) Meridianos:

Latitud	Distancia entre meridianos	Graduación en los meridianos
0° a 52°	30'	1'
52° a 72°	30'	1' (Sólo en los meridianos pares)
72° a 84°	1°	1'
84° a 89°	5°	1'
89° a 90°	15°	1' (Sólo en cada cuarto meridiano)

- 16.5.3 Las indicaciones de graduación de los intervalos de 1' y 5' se extenderán partiendo del meridiano de Greenwich y el Ecuador. Cada intervalo de 10' se indicará mediante una marca que se extienda a ambos lados de la línea de caneavá.
- 16.5.3.1 La longitud de las indicaciones de graduación deberá ser de 1,3 mm (0,05 pulgadas) aproximadamente en los intervalos de 1' y 2 mm (0,08 pulgadas) en los intervalos de 5', extendiéndose 2 mm (0,08 pulgadas) a ambos lados de la línea de caneavá en los intervalos de 10'.
- 16.5.4 Todos los meridianos y paralelos se numerarán en los márgenes de las cartas. Además, cada paralelo se numerará dentro del cuerpo de la carta y una vez cerca del centro de cada dobléz, excepto en los dobleces finales que vaya a tener la carta.
- 16.5.5 Se indicarán en el margen el nombre y los parámetros básicos de la proyección.

16.6 IDENTIFICACIÓN

La numeración de las hojas se identificará mediante código alfa numérico.

16.7 CONSTRUCCIONES Y TOPOGRAFÍA

16.7.1 Áreas edificadas

- 16.7.1.1 Las ciudades, poblaciones y pueblos se seleccionarán e indicarán de acuerdo con la importancia relativa que tengan para la navegación aérea visual.
- 16.7.1.2 Las ciudades y poblaciones de bastante extensión deberán indicarse por el contorno de sus áreas edificadas y no por el de los límites establecidos de la ciudad.

16.7.2 Ferrocarriles

- 16.7.2.1 Se indicarán todos los ferrocarriles que tengan importancia como punto de referencia.
- 16.7.2.2 Deberán indicarse los túneles importantes.

16.7.3 Autopistas y carreteras

16.7.3.1 La red de carreteras se representará con suficiente detalle para indicar sus configuraciones características vistas desde el aire.

16.7.3.2 Las carreteras no deberán representarse en zonas edificadas, a menos que puedan distinguirse desde el aire como referencias bien definidas.

16.7.4 Puntos de referencia

Deberán indicarse los puntos de referencia naturales o artificiales, tales como puentes, líneas de alta tensión fácilmente visibles, instalaciones permanentes de teleféricos, turbinas eólicas, minas, fuertes, ruinas, diques, líneas de tuberías, rocas, farallones, acantilados, dunas de arena, faros aislados y faros flotantes, cuando se considere que son de importancia para la navegación aérea visual.

16.7.5 Fronteras políticas

Se indicarán las fronteras internacionales. Las fronteras no marcadas o mal definidas se indicarán mediante notas descriptivas.

16.7.6 Hidrografía

16.7.6.1 Se mostrarán todas las características hidrográficas compatibles con la escala de la carta, como líneas de costa, lagos, ríos y corrientes, incluso las de naturaleza no permanente, salares, glaciares y nieves perpetuas.

16.7.6.2 La tinta que cubra grandes extensiones de agua deberá ser muy clara.

16.7.6.3 Los arrecifes bajos, incluidos los bancos rocosos, las superficies expuestas por la marea baja, rocas aisladas, arena, grava y áreas similares deberán indicarse mediante un símbolo cuando sean útiles como punto de referencia.

16.7.7 Curvas de nivel

16.7.7.1 Se presentarán las curvas de nivel. La selección de intervalos (equidistancias) se regirá por la necesidad de representar claramente las características de relieve requeridas en la navegación aérea.

16.7.7.2 Se indicarán los valores de las curvas de nivel utilizadas.

16.7.8 Tintas hipsométricas

16.7.8.1 Cuando se usen tintas hipsométricas, se indicará la gama de elevaciones de las tintas.

16.7.8.2 Se indicará en el margen la escala de las tintas hipsométricas empleadas en la carta.

16.7.9 Cotas

- 16.7.9.1 Las cotas se representarán en los puntos críticos seleccionados. Las cotas seleccionadas serán siempre las más elevadas que existan en la proximidad inmediata e indicarán generalmente la cumbre de un cerro. Se indicarán las elevaciones de los valles y de la superficie de los lagos que sean de utilidad especial para los aviadores. La posición de cada elevación seleccionada se indicará con un punto.
- 16.7.9.2 Se indicará en el margen la elevación (en metros o pies) del punto más alto representado en la carta y su posición geográfica redondeada a los 5 minutos más próximos.
- 16.7.9.3 La cota del punto más elevado en cada hoja deberá estar libre de tintas hipsométricas.

16.7.10 Relieve incompleto o dudoso

- 16.7.10.1 Las áreas en que no se hayan hecho levantamientos topográficos para obtener información de curvas de nivel se rotularán "Datos de relieve incompletos".
- 16.7.10.2 Las cartas en que las cotas no sean en general fiables, ostentarán una nota de advertencia bien destacada en el anverso de la carta, en el color usado para información aeronáutica, como sigue:
"Advertencia - La información de relieve dada en esta carta es dudosa y las cotas de elevación deben usarse con prudencia".

16.7.11 Acantilados

Los acantilados deberán indicarse cuando constituyan puntos de referencia visibles o cuando el detalle de las construcciones aparezca muy esparcido.

16.7.12 Extensiones de bosques

- 16.7.12.1 Se deberán indicar las extensiones de bosques.
- 16.7.12.2 Cuando se indiquen, los límites norte y sur aproximados del crecimiento forestal se representarán mediante una línea punteada negra y se rotularán adecuadamente.

16.7.13 Fecha de la información topográfica

- 16.7.13.1 Se señalará en el margen la fecha de la última información indicada en la base topográfica.
- 16.7.13.2 Se señalará la fecha de la última información aeronáutica incorporada.

16.8 DECLINACIÓN MAGNÉTICA

Se indicarán las isógonas y en el margen de la carta se señalará la fecha de la información isogónica.

16.9 DATOS AERONÁUTICOS

16.9.1 Generalidades

Los datos aeronáuticos indicados serán los mínimos compatibles con el uso de la carta para la navegación visual y con el ciclo de revisión.

16.9.2 Aeródromos

16.9.2.1 Los aeródromos terrestres y helipuertos, se indicarán con sus nombres, en la medida en que esto no llegue a producir una aglomeración excesiva de datos, dando prioridad a aquellos que tengan la mayor importancia aeronáutica.

16.9.2.2 Se indicará la elevación del aeródromo, iluminación disponible, tipo de superficie de la pista y longitud de la pista o canal más largo, en forma abreviada respecto a cada aeródromo ajustándose al ejemplo que figura en el Anexo A, siempre que con ello no se recargue innecesariamente la carta.

16.9.2.3 Se indicarán los aeródromos abandonados que desde el aire, conserven el aspecto de aeródromos, marcados con la identificación de "Abandonado".

16.9.3 Obstáculos

16.9.3.1 Se indicarán los obstáculos.

16.9.3.2 Cuando se considere de importancia para el vuelo visual, se indicarán las líneas prominentes de alta tensión, las instalaciones permanentes de teleféricos y turbinas eólicas que constituyan obstáculos.

16.9.4 Zonas prohibidas, restringidas o peligrosas

Se indicarán las zonas prohibidas, las restringidas y las peligrosas.

16.9.5 Sistema del Servicio de Tránsito Aéreo

Se indicarán los elementos importantes del sistema del servicio de tránsito aéreo incluyendo, cuando sea posible, las zonas de control, zonas de tránsito de aeródromo, áreas de control, límites de las regiones de información de vuelo y otras partes del espacio aéreo en que operen vuelos VFR, junto con las clases de espacio aéreo correspondientes.

16.9.6 Radioayudas para la navegación

Se indicarán las radioayudas mediante la simbología apropiada y su nombre, pero incluyendo su frecuencia, designadores en clave, horas de servicio y otras características, excepto cuando algunos de estos datos o todos se mantengan al día por medio de nuevas ediciones de la carta.

16.9.7 Información suplementaria

16.9.7.1 Se indicarán las luces aeronáuticas de superficie, junto con sus características, sus identificaciones, o ambas.

- 16.9.7.2 Se indicarán las luces marítimas de las partes externas sobresalientes de la costa o de características aisladas, cuyo alcance no sea inferior a 28 km (15 MN):
- a) cuando no sean menos distinguibles que las luces marítimas más potentes instaladas en las proximidades;
 - b) cuando sean fácilmente distinguibles de otras luces marítimas o de otros tipos de luces en la proximidad de áreas costeras pobladas;
 - c) cuando sean las únicas luces importantes disponibles.
-

CAPÍTULO 17

CARTA AERONÁUTICA 1:500.000

17.1 FUNCIÓN

- 17.1.1 Esta carta deberá proporcionar la información que satisfaga las necesidades de la navegación aérea visual en vuelos a baja velocidad, a distancias cortas y medias, y a altitudes bajas e intermedias.
- 17.1.2 Esta carta podrá emplearse para:
- a) servir como carta aeronáutica básica;
 - b) proporcionar un medio adecuado para la instrucción básica de pilotaje y navegación;
 - c) suplementar cartas sumamente especializadas que no proporcionan información visual esencial;
 - d) el planeamiento previo al vuelo

17.2 DISPONIBILIDAD

La carta aeronáutica 1:500.000 se elaborará cuando la DGAC lo determine de acuerdo con lo prescrito en 1.3.2.

17.3 ESCALA

17.3.1 Se indicarán en el margen las escalas lineales para kilómetros y millas náuticas, dispuestas en el orden siguiente:

- kilómetros,
- millas náuticas,

con sus puntos cero en la misma línea vertical.

17.3.1.1 La longitud de la escala lineal no debería ser inferior a 200 mm (8 pulgadas).

17.3.2 Se indicará en el margen una escala de conversión (metros/pies).

17.4 FORMATO

17.4.1 El título y las notas marginales se darán en idioma español y en inglés, este último si se considera necesario.

17.4.2 La información relativa al número de las hojas adyacentes y la unidad de medida para expresar elevaciones se indicarán de modo que queden bien visibles cuando esté doblada la hoja.

17.4.3 Siempre que sea posible, las hojas deberán ser de una cuarta parte del tamaño de las hojas de la carta aeronáutica mundial 1:1.000.000. Se deberá incluir un índice adecuado de las hojas adyacentes en el anverso o en el reverso de la carta, que muestre la relación entre las dos series de cartas.

17.4.4 El área representada en la carta deberá extenderse en la parte superior y en lado derecho más allá de los límites del área a que se refiere el índice, para que se superponga a cartas adyacentes. En esta parte de la superposición se deberá incluir toda la información aeronáutica, topográfica, hidrográfica y de construcciones. La parte de superposición deberá extenderse hasta 15 Km (8 MN), si es posible, pero en todo caso desde los paralelos y meridianos límites de cada carta hasta el borde la misma.

17.5 PROYECCIÓN

17.5.1 Se empleará una Proyección Conforme (ortomórfica).

17.5.2 Se deberá emplear la proyección de la carta aeronáutica mundial 1:1.000 000.

17.5.2 Los paralelos se trazarán a intervalos de 30 minutos.

17.5.2.1 Los meridianos se indicarán normalmente a intervalos de 30 minutos.

17.5.3 Las indicaciones de graduación aparecerán a intervalos de 1 minuto a lo largo de cada grado entero de meridiano y paralelo, extendiéndose a partir del meridiano de

Greenwich y del Ecuador. Cada intervalo de 10 minutos se indicará mediante una marca que se extienda a ambos lados de la línea de canevá.

- 17.5.3.1 La longitud de los trazos de graduación deberá ser de 1,3 mm (0,05 pulgadas) aproximadamente en los intervalos de 1', y de 2 mm (0,08 pulgadas) en los intervalos de 5', extendiéndose 2 mm (0,08 pulgadas) a ambos lados de la línea de canevá en los intervalos de 10'.
- 17.5.4 Todos los meridianos y paralelos representados se numerarán en los márgenes y en el cuerpo de la carta.
- 17.5.4.1 Los meridianos y paralelos deberán numerarse dentro del cuerpo de la carta cuando se necesiten estos datos para las operaciones.
- 17.5.5 Se indicarán en el margen el nombre y los parámetros básicos de la proyección.

17.6 IDENTIFICACIÓN

Cada hoja se identificará por un nombre que deberá ser el de la ciudad principal o el del accidente geográfico más importante que aparezca en la hoja.

17.7 CONSTRUCCIONES Y TOPOGRAFÍA

17.7.1 Áreas edificadas

- 17.7.1.1 Las ciudades, poblaciones y pueblos se seleccionarán e indicarán de acuerdo con la importancia relativa que tengan para la navegación aérea visual.
- 17.7.1.2 Las ciudades y poblaciones de bastante extensión deberán representarse por el contorno de sus áreas edificadas y no por el de los límites establecidos de la ciudad.

17.7.2 Ferrocarriles

- 17.7.2.1 Se indicarán todos los ferrocarriles que tengan importancia como punto de referencia.
- 17.7.2.2 Los túneles se indicarán cuando constituyan un punto de referencia importante.

17.7.3 Autopistas y carreteras

- 17.7.3.1 La red de carreteras se representará con suficiente detalle para indicar su configuración característica vista desde el aire.
- 17.7.3.2 No se deberán representar las carreteras en zonas edificadas, a menos que puedan distinguirse desde el aire como referencias bien definidas.

17.7.4 Puntos de referencia

Deberán indicarse los puntos de referencia naturales o artificiales tales como puentes, líneas de alta tensión fácilmente visibles, instalaciones permanentes de teleféricos, turbinas eólicas, minas, torres de observación, fuertes, ruinas, diques,

líneas de tuberías, rocas, farallones, acantilados, dunas de arena, faros aislados y faros flotantes, cuando se considere que son de importancia para la navegación aérea visual.

17.7.5 Fronteras políticas

Se representarán las fronteras internacionales. Las fronteras no marcadas o mal definidas se indicarán mediante notas descriptivas.

17.7.6 Hidrografía

17.7.6.1 Se indicarán todas las características hidrográficas compatibles con la escala de la carta, como líneas de costa, lagos, ríos y corrientes, incluso las de naturaleza no permanente, salares, glaciares y nieves perpetuas.

17.7.6.2 La tinta que cubra grandes extensiones de agua debería ser muy clara.

17.7.6.3 Los arrecifes, bajos, incluidos los bancos rocosos, las superficies expuestas en marea baja, rocas aisladas, arena, grava y áreas similares deberían indicarse mediante un símbolo cuando sean útiles como punto de referencia.

17.7.7 Curvas de nivel

17.7.7.1 Se representarán las curvas de nivel. La selección de intervalos (equidistancias) se regirá por la necesidad de representar claramente las características de relieve requeridas en la navegación aérea.

17.7.7.2 Se indicarán las cotas de las curvas de nivel utilizadas.

17.7.8 Tintas hipsométricas

17.7.8.1 Cuando se usen tintas hipsométricas, se mostrará la gama de elevaciones para dichas tintas.

17.7.8.2 Se indicará en el margen la escala de las tintas hipsométricas empleadas en la carta.

17.7.9 Cotas

17.7.9.1 Las cotas se representarán en los puntos críticos seleccionados. Las cotas seleccionadas serán siempre las más elevadas que existan en la proximidad inmediata e indicarán generalmente la cumbre de un cerro. Se indicarán elevaciones seleccionadas de los valles y de la superficie de los lagos que sean de utilidad para la navegación. La posición de cada elevación seleccionada se indicará como un punto.

17.7.9.2 Se indicará en el margen la elevación (en metros o pies) del punto más alto representado en la carta y su posición geográfica redondeada al minuto más próximos.

17.7.9.3 La cota del punto más elevado en cualquier hoja deberá mostrarse libre de tintas hipsométricas.

17.7.10 Relieve incompleto o dudoso

17.7.10.1 Las áreas en que no se haya hecho levantamiento topográfico para obtener información de curvas de nivel se rotularán "Datos de relieve incompletos".

17.7.10.2 Las cartas en que las cotas no sean en general fiables, ostentarán una nota de advertencia bien destacada en el anverso de la carta, en el color usado para información aeronáutica, como sigue:
"Advertencia – La información de relieve dada en esta carta es dudosa y las cotas de elevación deben utilizarse con prudencia".

17.7.11 Acantilados

Los acantilados deberán indicarse cuando constituyan puntos de referencia visibles o cuando el detalle de las construcciones aparezca muy esparcido.

17.7.12 Extensiones de bosques

17.7.12.1 Se deberán indicar las extensiones de bosques.

17.7.12.2 Cuando se indiquen, los límites norte y sur aproximados del arbolado se representarán mediante una línea de trazos cortos negros y se rotularán adecuadamente.

17.7.13 Fecha de la información topográfica

Se señalará en el margen la fecha de la última información indicada en la base topográfica.

17.8 DECLINACIÓN MAGNÉTICA

Se indicarán las isógonas y en el margen de la carta se señalará la fecha de la información isogónica.

17.9 DATOS AERONÁUTICOS

17.9.1 Generalidades

La información aeronáutica se indicará en forma compatible con el uso de la carta y con el ciclo de revisión de la misma.

17.9.2 Aeródromos

17.9.2.1 Los aeródromos terrestres, hidroaeródromos y helipuertos, se indicarán con sus nombres, en la medida en que esto no llegue a producir una aglomeración excesiva de datos, dando prioridad a aquellos que tengan la mayor importancia aeronáutica.

17.9.2.2 Se indicará la elevación del aeródromo, iluminación disponible, tipo de superficie de la pista y longitud de la pista o canal más largo, en forma abreviada respecto a cada aeródromo ajustándose al ejemplo que figura en el Anexo A, siempre que con ello no se recargue innecesariamente la carta.

17.9.2.3 Los aeródromos abandonados que, desde el aire, conserven el aspecto de aeródromos, se señalarán con la anotación correspondiente según sea el caso.

17.9.3 Obstáculos

17.9.3.1 Se indicarán los obstáculos.

17.9.3.2 Cuando se considere de importancia para el vuelo visual, se indicarán las líneas prominentes de alta tensión, las instalaciones permanentes de teleféricos y las turbinas eólicas que constituyan obstáculos.

17.9.4 Zonas prohibidas, restringidas o peligrosas

Se indicarán las zonas prohibidas, las restringidas y las peligrosas.

17.9.5 Sistema de los Servicios de Tránsito Aéreo

Se indicarán los elementos importantes del sistema del servicio de tránsito aéreo incluyendo las zonas de control, zonas de tránsito de aeródromo, áreas de control, límites de las regiones de información de vuelo y otras partes del espacio aéreo en que operen vuelos VFR, junto con las clases de espacio aéreo correspondientes.

17.9.6 Radioayudas para la navegación

Se indicarán las radioayudas mediante la simbología apropiada y su nombre, pero sin incluir su frecuencia, designadores en clave, horas de servicio y otras características, excepto cuando algunos de estos datos o todos se mantengan al día por medio de nuevas ediciones de la carta.

17.9.7 Información suplementaria

17.9.7.1 Se indicarán las luces aeronáuticas de superficie junto con sus características, sus identificaciones, o ambas.

17.9.7.2 Se indicarán las luces marítimas de las partes externas sobresalientes de la costa o de características aisladas, cuyo alcance no sea inferior a 28 km (15 MN):

a) cuando no sean menos distinguibles que las luces marítimas más potentes instaladas en las proximidades;

b) cuando sean fácilmente distinguibles de otras luces marítimas o de otros tipos de luces en la proximidad de áreas costeras pobladas;

c) cuando sean las únicas luces importantes disponibles.

CAPÍTULO 18

CARTA DE ALTITUD/NIVEL DE VUELO MÍNIMO DE VIGILANCIA ATC

18.1 FUNCIÓN

- 18.1.1 Esta carta complementaria proporcionará a la tripulación de vuelo información que le permita vigilar y verificar las altitudes/niveles de vuelo asignados por un controlador que usa un sistema de vigilancia ATS.
- 18.1.2 En el anverso de la carta deberá presentarse de manera destacada una nota en la cual se indique que ésta puede utilizarse únicamente para verificar las altitudes/niveles de vuelo asignados cuando la aeronave está identificada.

18.2 DISPONIBILIDAD

La Carta de altitud mínima de vigilancia ATC deberá ponerse a disposición, en la forma prescrita en 1.3.2, donde se hayan establecido procedimientos de guía vectorial y las altitudes/niveles de vuelo mínimos de guía vectorial no puedan indicarse con suficiente claridad en la Carta de área, la Carta de salida normalizada - vuelo por instrumentos (SID) o la Carta de llegada normalizada - vuelo por instrumentos (STAR).

18.3 COBERTURA Y ESCALA

- 18.3.1 La cobertura de la carta será suficiente para indicar claramente la información relacionada con los procedimientos de guía vectorial.
- 18.3.2 La carta se dibujará a escala.
- 18.3.3 La carta se deberá dibujar a la misma escala utilizada para la Carta de área relacionada.

18.4 PROYECCIÓN

- 18.4.1 Se deberá usar una Proyección Conforme, en la que una línea recta represente aproximadamente una línea geodésica.
- 18.4.2 Se deberá colocar indicaciones de graduación a intervalos regulares a lo largo de los bordes de la carta, según corresponda.

18.5 IDENTIFICACIÓN

La carta se identificará mediante el nombre correspondiente al aeródromo para el cual se han establecido los procedimientos de guía vectorial o, cuando los procedimientos se apliquen a más de un aeródromo, el nombre asociado al espacio aéreo representado.

18.6 CONSTRUCCIONES Y TOPOGRAFÍA

- 18.6.1 Se indicarán las líneas generales de costa de todas las áreas de mar abierto, grandes lagos y ríos, salvo cuando esto afecte a datos más propios de la función de la carta.
- 18.6.2 Se representarán las cotas y obstáculos apropiados.

18.7 DECLINACIÓN MAGNÉTICA

Se indicará la declinación magnética media del área cubierta por la carta redondeada al grado más próximo.

18.8 MARCACIONES, DERROTAS Y RADIALES

- 18.8.1 Las marcaciones, derrotas y radiales serán magnéticos, salvo en los casos previstos en 18.8.2.
- 18.8.2 En las zonas de elevada latitud, en las que la DGAC haya determinado que no es práctico tomar como referencia el norte magnético, se deberá utilizar otra referencia más apropiada, a saber, el norte verdadero o de cuadrícula.
- 18.8.3 Se señalará claramente si las marcaciones, derrotas o radiales se indican con referencia al norte verdadero o al de cuadrícula. Si se emplea el norte de cuadrícula, se indicará el meridiano de cuadrícula de referencia.

18.9 DATOS AERONÁUTICOS

18.9.1 Aeródromos

18.9.1.1 Se indicarán todos los aeródromos que afecten a las trayectorias terminales. Cuando corresponda, se empleará un símbolo de trazado de las pistas.

18.9.1.2 Se indicará la elevación del aeródromo principal redondeada al metro o pie más próximo.

18.9.2 Zonas prohibidas, restringidas o peligrosas

Se indicarán las zonas prohibidas, las restringidas y peligrosas con su identificación.

18.9.3 Sistema del Servicio de Tránsito Aéreo

18.9.3.1 Se indicarán los componentes del sistema del servicio de tránsito aéreo establecido, incluyendo:

- a) las radioayudas para la navegación pertinentes junto con sus identificaciones;
- b) los límites laterales de todo el espacio aéreo designado pertinente;
- c) los puntos de recorrido pertinentes relacionados con los procedimientos normalizados de salida y llegada por instrumentos;
- d) la altitud/nivel de transición, si se ha establecido;
- e) información relativa a la guía vectorial, incluyendo:
 1. altitudes/niveles mínimos de guía vectorial redondeados a los 100 ft superiores más próximos, indicados claramente;
 2. niveles de vuelo mínimos de guía vectorial, expresados a los 500 ft superiores más próximos (FL 100, FL 105, etc.).
 3. los límites laterales de los sectores de altitud/nivel de vuelo mínimo de guía vectorial normalmente determinados por marcaciones y radiales respecto a ayudas de radionavegación redondeados al grado más próximo o, de no ser posible, mediante coordenadas geográficas en grados, minutos y segundos indicados por trazos gruesos a fin de diferenciar claramente entre los sectores establecidos.
 4. círculos de distancia a intervalos de 10 o 5 NM, indicados con trazos interrumpidos delgados con el radio indicado en la circunferencia y centrado en la principal radioayuda para la navegación VOR del aeródromo identificado, y si no se dispone de éste, en el punto de referencia del aeródromo o helipuerto;
 5. notas relacionadas con la corrección por los efectos de bajas temperaturas, si corresponde;

f) los procedimientos de comunicaciones incluyendo los distintivos de llamada y los canales de las dependencias ATC pertinentes.

18.9.3.2 Se deberá proporcionar un texto descriptivo de los procedimientos pertinentes en caso de falla de las comunicaciones y el texto deberá figurar, de ser posible, en la carta o en la página donde está la carta.

IV. VIGENCIA

La presente DAN entrará en vigencia en la fecha de la Resolución aprobatoria.

V. ANEXOS

ANEXO A. SÍMBOLOS CARTOGRÁFICOS

1. ÍNDICE POR CATEGORÍA

TOPOGRAFÍA (1 - 18)	Símbolo número
Áreas cuyos datos de relieve sean desconocidos o incompletos	18
Características topográficas especiales debidamente indicadas	10
Coníferos	15
Cota	13
Cota (de precisión incierta)	14
Cota máxima del mapa	12
Curvas de nivel	1
Curvas de nivel aproximadas	2
Desfiladero	11
Dique o sedimentos de glaciares	9
Dunas	6
Farallones, riscos y acantilados	4
Otros árboles	16
Palmeras	17
Relieve mediante sombreado	3
Torrente de lava	5

Zona arenosa	7
Zona de grava	8
HIDROGRAFÍA (19 - 46)	Símbolo número
Arrecifes y bancos de coral	22
Arrozal	36
Bajos	41
Bajos descubiertos con marea baja	21
Canal	29
Canal abandonado	30
Características hidrográficas especiales debidamente indicadas	46
Cataratas, cascadas y saltos de agua	28
Curva de peligro (línea de 2 m o una braza)	43
Depósitos de aluviones	40
Estanque	38
Glaciares y nieves perpetuas	42
Lago salado	33
Lagos (no permanentes)	32
Lagos (permanentes)	31
Lecho de lago seco	39
Línea de costa (cierta)	19
Línea de costa (incierto)	20
Manantial, pozo o fuente	37
Pantano	35
Rápidos	27
Río grande (permanente)	23
Río pequeño (permanente)	24
Ríos y arroyos (no levantados)	26
Ríos y arroyos (no permanentes)	25
Roca a flor de agua	45
Roca aislada señalada	44
Salinas	34
CONSTRUCCIONES (47- 83)	Símbolo número
Zonas edificadas (47 - 50)	
Ciudad	48
Edificios	50
Gran aglomeración urbana	47
Pueblo	49
Ferrocarriles (51 - 56)	
Estación de ferrocarril	56
Ferrocarril (dos o más vías)	52
Ferrocarril (en construcción)	53
Ferrocarril (vía única)	51
Puente de ferrocarril	54
Túnel de ferrocarril	55
Autopistas y carreteras (57- 62)	
Autopista	57
Camino	60
Carretera principal	58
Carretera secundaria	59
Puente de carretera	61
Túnel de carretera	62

Varios (63 - 83)	
Cerca	65
Estación de energía nuclear	72
Fortaleza	79
Fronteras (internacionales)	63
Grupo de depósitos	71
Hipódromo, autódromo	77
Iglesia	80
Líneas telefónicas o telegráficas (cuando sirven de referencia)	66
Mezquita	81
Mina	75
Otros límites	64
Pagoda	82
Presa	67
Puesto de guardabosques	76
Puesto de guardacostas	73
Ruinas	78
Templo	83
Torre de observación	74
Transbordador	68
Tubería (oleoducto)	69
Yacimientos petrolíferos o de gas	70
AERÓDROMOS (84 - 95)	Símbolo número
Aeródromo abandonado o cerrado	91
Aeródromo de emergencia o aeródromo sin instalaciones	90
Aeródromo utilizado en las cartas en las que no es necesario indicar la clasificación del aeródromo	93
Anclaje resguardado	92
Civil — Hidro	85
Civil — Terrestre	84
Disposición de la pista del aeródromo en vez del símbolo	95
Helipuerto	94
Militar — Hidro	87
Militar — Terrestre	86
Mixto, civil y militar — Hidro	89
Mixto, civil y militar — Terrestre	88
Datos abreviados sobre aeródromos que pueden utilizarse en relación con los símbolos de aeródromo	96
Símbolos de aeródromo para las cartas de aproximación (97 y 98)	
El aeródromo en que se basa el procedimiento	98
Los aeródromos que afecten a los circuitos de tránsito del aeródromo en que se basa el procedimiento	97
RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN (99 - 110)	Símbolo número
Distancia DME	104
Equipo radiotelemétrico - DME	102
Radial VOR	105
Radioayuda táctica UHF para la navegación - TACAN	106
Radioayudas VOR y DME instaladas conjuntamente - VOR/DME	103
Radioayudas VOR y TACAN instaladas conjuntamente - VORTAC	107
Radiobaliza	109

Radiofaro no direccional - NDB	100
Radiofaro omnidireccional VHF - VOR	101
Rosa de los vientos	110
Símbolo básico de radioayuda para la navegación	99
Sistema de aterrizaje por instrumentos - ILS	108
SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO (111 - 144)	Símbolo número
Altitudes/niveles de vuelo	125
Área de control, aerovía, ruta controlada	113
Espacio aéreo con servicios de asesoramiento - ADA	115
Interrupción de escalas (en rutas ATS)	120
Notificación y funcionalidad "de paso/sobrevuelo"	121
Punto de cambio superpuesto — COP	122
Punto de notificación ATS/MET - MRP	123
Punto de referencia de aproximación final - FAF	124
Región de información de vuelo - FIR	111
Ruta con servicio de asesoramiento - ADR	118
Ruta no controlada	114
Trayectoria de vuelo visual	119
Zona de control - CTR	116
Zona de identificación de defensa aérea - ADIZ	117
Zona de tránsito de aeródromo - ATZ	112
Clasificación del espacio aéreo (126 y 127)	
Clasificación del espacio aéreo	126
Datos aeronáuticos en forma abreviada que deben utilizarse asociados con los símbolos de clasificación del espacio aéreo	127
Restricciones del espacio aéreo (128 y 129)	
Espacio aéreo restringido (Zona prohibida, restringida o peligrosa)	128
Frontera internacional cerrada al paso de aeronaves, salvo a través de un corredor aéreo	129
Obstáculos (130–136)	
Elevación de cúspide/Altura sobre la referencia especificada	136
Grupo de obstáculos	132
Grupo de obstáculos iluminados	133
Obstáculo	130
Obstáculo excepcionalmente alto - iluminado (símbolo facultativo)	135
Obstáculo excepcionalmente alto (símbolo facultativo)	134
Obstáculo iluminado	131
Varios (137–141)	
Barco de estación oceánica (posición habitual)	139
Línea isógona	138
Línea prominente de alta tensión	137
Turbina eólica - no iluminada e iluminada	140
Turbinas eólicas — pequeño grupo y grupo en área principal, iluminadas	141
Ayudas visuales (142–144)	
Buque-faro	144
Luz marina	142
Luz terrestre aeronáutica	143
SÍMBOLOS PARA PLANOS DE AERÓDROMO/HELIPUERTO (145–161)	Símbolo número
Área de aterrizaje de helicópteros en un aeródromo	150
Barra de parada	158

Calle de rodaje y área de estacionamiento	149
Emplazamiento de punto de observación del alcance visual en la pista (RVR)	153
Indicador de sentido de aterrizaje (iluminado)	156
Indicador de sentido de aterrizaje (no iluminado)	157
Luz de obstáculo	155
Luz puntiforme	154
Pista de acero perforado o de malla de acero	146
Pista de superficie dura	145
Pistas sin pavimentar	141
Punto crítico	161
Punto de espera en la pista	159
Punto de espera intermedio	160
Punto de referencia de aeródromo	151
Punto de verificación del VOR	152
Zona de parada	148
SÍMBOLOS PARA PLANOS DE OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO TIPOS A, B Y C (162 - 170)	Símbolo número
Acantilados	168
Árbol o arbusto	162
Edificio o estructura grande	164
Ferrocarril	165
Línea de alta tensión o cables suspendidos	166
Poste, torre, aguja, antena, etc.	163
Terreno que sobresale del plano de obstáculos	167
Zona de parada	169
Zona libre de obstáculos	170
SÍMBOLOS ADICIONALES PARA UTILIZARLOS EN CARTAS ELECTRÓNICAS E IMPRESAS (171-180)	Símbolo número
Altitud de llegada a terminal	172
Altitud mínima de sector	171
Circuito de espera	173
Derrota de aproximación frustrada	174
Pista	175
Punto de referencia DME	179
Punto de referencia DME y radiobaliza instalados conjuntamente	180
Radioayuda para la navegación	176
Radioayuda y radiobaliza instaladas conjuntamente	178
Radiobaliza	177

2. ÍNDICE ALFABÉTICO

A		Número símbolo
Acantilados		4
Acantilados (en los planos de obstáculos de aeródromo)		168
Aeródromo abandonado o cerrado		91
Aeródromo de emergencia o sin instalaciones		90
Aerovía — AWY		113
Aguja		163
Altitud de llegada a terminal - TAA		172
Altitud mínima de sector - MSA		171
Altitudes/niveles de vuelo		125
Anclaje resguardado		92
Antena		163
Árboles	Coníferos	15
	En los planos de obstáculos de aeródromo	162
	Otros	16
Arbusto		162
Área de aterrizaje de helicópteros en un aeródromo		150
Área de control — CTA		113
Área de estacionamiento		149
Áreas cuyos datos de relieve sean desconocidos o incompletos		18
Arrecifes y bancos de coral		22
Arroyos		25, 26
Arrozal		36
Autódromo		77
Autopista		57
Autopistas y carreteras		57, 62
Ayudas visuales		142 - 144
B		Número símbolo
Bajos		41
Bancos de coral		22
Bajos descubiertos con marea baja		21
Barco de estación oceánica		139
Barra de parada		158
Buque-faro		144
C		Número símbolo
Cables suspendidos		166
Calle de rodaje		149
Camino		60
Canal		29
Canal abandonado		30
Características hidrográficas especiales debidamente indicadas		46
Características topográficas especiales debidamente indicadas		10
Carretera principal		58
Carretera secundaria		59
Cascadas		28
Cataratas		28
Cerca		65
Circuito de espera		173

Ciudad		48
Clasificación del espacio aéreo		126, 127
Coníferos		15
Construcciones		47 - 83
Construcciones, varios		63 - 83
Cota		13
Cota (de precisión incierta)		14
Cota máxima del mapa		12
Curva de peligro		43
Curvas de nivel		1
Curvas de nivel aproximadas		2
D		Número símbolo
Datos abreviados sobre aeródromos		96
Depósitos de aluviones		40
Derrota de aproximación frustrada		174
Desfiladero		11
Dique		9
Distancia DME		104
Dunas		6
E		Número símbolo
Edificios		50
Edificio (en los planos de obstáculos de aeródromo)		164
Emplazamiento de punto de observación del alcance visual en la pista (RVR)		153
Equipo radiotelemétrico — DME		102, 110, 176, 177
Espacio aéreo con servicio de asesoramiento — ADA		115
Espacio aéreo restringido (zona prohibida, restringida o peligrosa) y límite común a dos zonas		128
Estación de energía nuclear		72
Estanque		38
Estructura grande		164
F		Número símbolo
Farallones		4
Ferrocarril (en los planos de obstáculos de aeródromo)		165
Ferrocarriles (en construcción)		51 – 56
Fortaleza		79
Frontera internacional cerrada al paso de aeronaves, salvo a través de un corredor aéreo		129
Fronteras	Internacionales	63
	Otros límites	64
Fuente (permanente o intermitente)		37
G		Número símbolo
Glaciares		42
Gran aglomeración urbana		47
Grupo de depósitos		71
H		Número símbolo
Hidro	Civil	85
	Militar	87
	Mixto, civil y militar	89
Hidrografía		19 – 46
Helipuerto		94
Hipódromo		77
I		Número símbolo
Iglesia		80
Indicador de sentido de	Iluminado	156

aterrijaje	No iluminado	157
Interrupción de escalas (en rutas ATS)		120
Intersección INT		121
L		Número símbolo
Lago salado		33
Lagos	No permanentes	32
	Permanentes	31
Lecho de lago seco		39
Línea de alta tensión	En los planos de obstáculos de aeródromo	166
	Prominente	137
Línea de costa	Cierta	19
	Incierta	20
Línea isógona		138
Línea de alta tensión		166
Líneas telefónicas o telegráficas (cuando sirven de referencia)		66
Luz de obstáculo		155
Luz puntiforme		154
Luz marina		142
Luz terrestre aeronáutica		143
M		Número símbolo
Manantial (permanente o intermitente)		37
Mezquita		81
Mina		75
N		Número símbolo
NDB		121
Nieves perpetuas		42
Niveles de vuelo		125
Notificación y funcionalidad "de paso/sobrevuelo"		121
Nuclear, estación de energía		72
O		Número símbolo
Obstáculos		130 - 136
P		Número símbolo
Pagoda		82
Palmeras		17
Pantano		35
Pista		175
Pista de superficie dura		145
Pista sin pavimentar		147
Pista de acero perforado o de malla de acero		146
Planos de aeródromo/helipuerto		145 - 161
Planos de obstáculos de aeródromo		162 - 170
Poste		163
Pozo (permanente o intermitente)		37
Presa		67
Pueblo		49
Puente de carretera		61
Puesto de guardabosques		76
Puesto de guardacostas		73
Punto crítico		161
Punto de cambio superpuesto - COP		122
Punto de espera de la pista		159
Punto de espera intermedio		160
Punto de notificación ATS/MET - MRP (obligatorio, facultativo)		123
Punto de notificación VFR		121

Punto de recorrido - WPT		121
Punto de referencia DME		179
Punto de referencia DME y radiobaliza instalados conjuntamente		180
Punto de referencia de aproximación final - FAF		124
Punto de referencia de aeródromo		151
Punto de verificación del VOR		152
R		Número símbolo
Radial VOR		105
Radioayuda táctica UHF para la navegación - TACAN		106, 110
Radioayuda para la navegación		176
Radioayuda para la navegación	Básica	99
	Radioayuda y radiobaliza instaladas conjuntamente	178
	VOR y DME instaladas conjuntamente	103
	VOR y TACAN instaladas conjuntamente	107
Radioayudas para la navegación		99 - 110, 176, 178
Radioayudas VOR y DME instaladas conjuntamente - VOR/DME		103, 110
Radioayudas VOR y TACAN instaladas conjuntamente - VORTAC		107, 110
Radiobaliza		109, 177
Radiofaro no direccional - NDB		100
Radiofaro omnidireccional VHF - VOR		101, 110
Rápidos		27
Región de información de vuelo - FIR		111
Relieve mediante sombreado		3
Restricciones de espacio aéreo		128, 129
Río	(Permanente), grande	24
	(Permanente), pequeño	23
Ríos y arroyos	No permanentes	25
	No levantados	26
Riscos		4
Roca a flor de agua		45
Roca aislada señalada		44
Rosa de los vientos		110
Ruinas		78
Ruta	Con servicio de asesoramiento - ADR	118
	Controlada	113
	No controlada	114
S		Número símbolo
Salinas		34
Saltos de agua		28
Sedimentos de glaciares		9
Servicios de tránsito aéreo - ATS		111 - 144
Símbolo básico de radioayuda para la navegación		99
Símbolos de aeródromos para las cartas de aproximación		97, 98
Símbolos en las cartas electrónicas		108, 143, 171 - 180
Símbolos varios	Construcciones	63 - 83
	Servicios de tránsito aéreo	137 - 141
Sistema de aterrizaje por instrumentos - ILS		108
T		Número símbolo
TACAN		121
TACAN (Radioayuda táctica UHF para la navegación)		106, 110
Templo		83
Terreno que sobresale del plano de obstáculos		167
Terrestre	Civil	84
	Militar	86

	Mixto, civil y militar	88
Topografía		1 – 18
Torre en los planos de obstáculos de aeródromo		163
Torre	De observación	74
	En los planos de obstáculos de aeródromo	163
Torrente de lava		5
Transbordador		68
Trayectoria del vuelo visual		119
Tubería (oleoducto)		69
Túnel de carretera		62
Turbina eólica, no iluminada e iluminada		140
Turbinas eólicas, pequeño grupo y grupo en área principal, iluminadas		141
V		Número símbolo
VOR		121
VOR/DME		121
VOR/DME (radioayudas VOR y DME instaladas conjuntamente)		103
VOR (Radiofaro omnidireccional VHF)		101
VORTAC		121
VORTAC (radioayudas VOR y TACAN instaladas conjuntamente)		107
Y		Número símbolo
Yacimientos petrolíferos o de gas		70
Z		Número símbolo
Zonas	Área cuyos datos de relieve son desconocidos e incompletos	18
	Edificadas	47 – 50
	Peligrosas	128
	Prohibidas	128
	Restringidas	128
Zona arenosa		7
Zona de control - CTR		116
Zona de grava		8
Zona de identificación de defensa aérea - ADIZ		117
Zona de parada	- SWY (en los planos de aeródromo/helipuerto)	148
	- SWY (en los planos de obstáculos de aeródromos)	169
Zona de tránsito de aeródromo - ATZ		112
Zona libre de obstáculos - CWY		170

TOPOGRAFÍA

1	Curvas de nivel	
2	Curvas de nivel aproximadas	
3	Relieve mediante sombreado	
4	Farallones, riscos y acantilados	
5	Torrente de lava	
6	Dunas	
7	Zona arenosa	

8	Zona de grava	
9	Dique o sedimentos de glaciares	
10	Características topográficas especiales debidamente indicadas	
11	Desfiladero	

12	Cota máxima del mapa	Opciones	17456
			.17456
13	Cota		.6397 .8975
14	Cota (de precisión incierta)		.6370±
15	Coníferos		
16	Otros árboles		
17	Palmeras		

18	Áreas cuyos datos de relieve sean desconocidos o incompletos	Precaución
----	--	------------

HIDROGRAFÍA

19	Línea de costa (cierta)		
20	Línea de costa (incierta)		
21	Bajos descubiertos con marea baja		
22	Arrecifes y bancos de coral		
23	Río grande (permanente)		
24	Río pequeño (permanente)		
25	Ríos y arroyos (no permanentes)	Opciones	
26	Ríos y arroyos (no levantados)		
27	Rápidos		
28	Cataratas, cascadas y saltos de agua		
29	Canal		

30	Canal abandonado Nota.— Canal seco que sea útil como punto de referencia		
31	Lagos (permanentes)		
32	Lagos (no permanentes)	Opciones	
33	Lago salado		
34	Salinas		
35	Pantano		
36	Arrozal	Opciones	
37	Manantial, pozo o fuente	permanente	
		intermitente	

38	Estanque		
39	Lecho de lago seco	Opciones	
40	Depósitos de aluviones	Opciones	
41	Bajos		
42	Glaciares y nieves perpetuas		
43	Curva de peligro (línea de 2 m o una braza)		
44	Roca aislada señalada		
45	Roca a flor de agua		
46	Características hidrográficas especiales debidamente indicadas		

CONSTRUCCIONES

ZONAS EDIFICADAS

47	Gran aglomeración urbana	
48	Ciudad	
49	Pueblo	
50	Edificios	

AUTOPISTAS Y CARRETERAS

57	Autopista	
58	Carretera principal	
59	Carretera secundaria	
60	Camino	
61	Puente de carretera	
62	Túnel de carretera	

VARIOS (Cont.)

69	Tubería (oleoducto)	
70	Yacimientos petrolíferos o de gas	
71	Grupo de depósitos	
72	Estación de energía nuclear	
73	Puesto de guardacostas	
74	Torre de observación	
75	Mina	
76	Puesto de guardabosques	
77	Hipódromo, autódromo	
78	Ruinas	
79	Fortaleza	
80	Iglesia	
81	Mezquita	
82	Pagoda	
83	Templo	

FERROCARRILES

51	Ferrocarril (vía única)	
52	Ferrocarril (dos o más vías)	
53	Ferrocarril (en construcción)	
54	Puente de ferrocarril	
55	Túnel de ferrocarril	
56	Estación de ferrocarril	

VARIOS

63	Fronteras (internacionales)	
64	Otros límites	
65	Cerca	
66	Líneas telefónicas o telegráficas (cuando sirven de referencia)	
67	Presa	
68	Transbordador	

AERÓDROMOS

84	Civil	Terrestre	
85	Civil	Hidro	
86	Militar	Terrestre	
87	Militar	Hidro	

88	Mixto, civil y militar	Terrestre	
89	Mixto, civil y militar	Hidro	
90	Aeródromo de emergencia o aeródromo sin instalaciones		
91	Aeródromo abandonado o cerrado		

92	Anclaje resguardado	
93	Aeródromo utilizado en las cartas en las que no es necesario indicar la clasificación del aeródromo, p. ej., Cartas de navegación en ruta	
94	Helipuerto Nota.— Aeródromo para uso exclusivo de helicópteros	

95	Nota.— Cuando la función de la carta así lo exija, se indicará la disposición de la pista del aeródromo en vez del símbolo de éste, por ejemplo:	
----	--	--

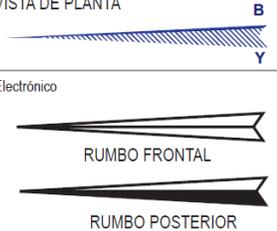
AERÓDROMOS (Cont.)
DATOS ABREVIADOS SOBRE AERÓDROMOS QUE PUEDEN UTILIZARSE
EN RELACIÓN CON LOS SÍMBOLOS DE AERÓDROMO
 (Referencia: 16.9.2.2 y 17.9.2.2)



SÍMBOLOS DE AERÓDROMO PARA LAS CARTAS DE APROXIMACIÓN

97	Los aeródromos que afecten a los circuitos de tránsito del aeródromo en que se basa el procedimiento		98	El aeródromo en que se basa el procedimiento	
----	--	---	----	--	---

RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN*

99	Símbolo básico de radioayuda para la navegación <i>Nota.— Este símbolo puede utilizarse con recuadro o sin él para insertar datos.</i>		107	Radioayudas VOR y TACAN instaladas conjuntamente	VORTAC													
100	Radiofaro no direccional NDB		108	Sistema de aterrizaje por instrumentos ILS	<p>VISTA DE PLANTA</p>  <p>Electrónico</p> <p>RUMBO FRONTAL</p> <p>RUMBO POSTERIOR</p> <p>PERFIL</p>  <p>Electrónico</p> <p>TRAYECTORIA DE PLANEEO</p>													
101	Radiofaro omnidireccional VHF VOR		109	Radiobaliza	<p>Elíptica</p>  <p>En forma de hueso</p> 													
102	Equipo radiotelemétrico DME		<i>Nota.— Las radiobalizas pueden indicarse mediante delineación o punteado o de ambas maneras.</i>															
103	Radioayudas VOR y DME instaladas conjuntamente VOR/DME		<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 5%; text-align: center; vertical-align: middle;">104</td> <td style="width: 20%; padding: 5px;">Distancia DME</td> <td style="width: 30%; padding: 5px;">Distancia en kilómetros (millas marinas) a la DME → 15 km Identificación de la radioayuda para la navegación → K A V</td> <td style="width: 45%;"></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center; vertical-align: middle;">105</td> <td style="padding: 5px;">Radial VOR</td> <td style="padding: 5px;">Marcación radial desde el VOR y su identificación → R 090 K A V</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center; vertical-align: middle;">106</td> <td style="padding: 5px;">Radioayuda táctica UHF para la navegación TACAN</td> <td style="text-align: center; vertical-align: middle;">  </td> <td></td> </tr> </table>				104	Distancia DME	Distancia en kilómetros (millas marinas) a la DME → 15 km Identificación de la radioayuda para la navegación → K A V		105	Radial VOR	Marcación radial desde el VOR y su identificación → R 090 K A V		106	Radioayuda táctica UHF para la navegación TACAN		
104	Distancia DME	Distancia en kilómetros (millas marinas) a la DME → 15 km Identificación de la radioayuda para la navegación → K A V																
105	Radial VOR	Marcación radial desde el VOR y su identificación → R 090 K A V																
106	Radioayuda táctica UHF para la navegación TACAN																	
105	Radial VOR	Marcación radial desde el VOR y su identificación → R 090 K A V																
106	Radioayuda táctica UHF para la navegación TACAN																	

110	Rosa de los vientos Para proporcionar orientación en la carta de acuerdo con la alineación de la estación (normalmente el norte magnético)		La rosa de los vientos se utilizará según sea apropiado, en combinación con los siguientes símbolos:	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; padding: 2px;">VOR</td> <td style="width: 50%; text-align: center; vertical-align: middle;">  </td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">VOR/DME</td> <td style="text-align: center; vertical-align: middle;">  </td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">TACAN</td> <td style="text-align: center; vertical-align: middle;">  </td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">VORTAC</td> <td style="text-align: center; vertical-align: middle;">  </td> </tr> </table>	VOR		VOR/DME		TACAN		VORTAC	
VOR												
VOR/DME												
TACAN												
VORTAC												
<i>Nota.— Podrán añadirse otros puntos de la brújula según se requiera.</i>												

SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO

111	Región de información de vuelo	FIR	
112	Zona de aeródromo	ATZ	
113	Área de control Aerovía Ruta controlada	CTA AWY	Opciones
114	Ruta no controlada		
115	Espacio aéreo con servicios de asesoramiento	ADA	
116	Zona de control	CTR	

117	Zona de identificación de defensa aérea	ADIZ	
118	Ruta con servicio de asesoramiento	ADR	Opciones
119	Trayectoria de vuelo visual	Obligatoria con requisito de radiocomunicación	
		Obligatoria sin requisito de radiocomunicación	
		Recomendada	
120	Interrupción de escalas (en rutas ATS)		Opciones

Funcionalidad de puntos significativos							
NOTIFICACIÓN DE PASO/SOBREVUELO	Representación de punto significativo para navegación convencional		Representación de punto significativo para navegación aérea				
	Facultativo (NA)	Obligatorio (NA)	Facultativo de paso	Obligatorio de paso	Facultativo sobrevuelo	Obligatorio sobrevuelo	
Punto de notificación VFR							
Intersección INT							
VORTAC							
TACAN							
VOR							
VOR/DME							
NDB							
Punto de recorrido WPT	No se utiliza	No se utiliza					

221 Simbolos básicos con funcionalidad

Información sobre uso y significado de estos, símbolos, en el párrafo 2.4

122	Punto de cambio superpuesto Sobreimpuesto sobre el símbolo de ruta apropiado, en ángulos rectos respecto a la ruta		123	Punto de notificación ATS/MET MRP	Obligatorio		124	Punto de referencia de aproximación final FAF	
					Facultativo				

SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO (Cont.)

125	Altitudes/niveles de vuelo	"Ventana" de altitud/nivel de vuelo	17 000 10 000	FL 220 10 000
		Altitud/nivel de vuelo "a o por encima de"	7 000	FL 70
		Altitud/nivel de vuelo "a o por debajo de"	5 000	FL 50
		Altitud/nivel de vuelo "obligatoria"	3 000	FL 30
		Altitud de procedimiento/nivel de vuelo "recomendada"	5 000	FL 50
		Altitud/nivel de vuelo "prevista"	Prevista 5 000	Prevista FL 50
Nota.— Para utilizar en las carta SID y STAR únicamente. El propósito no es representar la altitud mínima de franqueamiento de obstáculos.				

CLASIFICACIÓN DEL ESPACIO AÉREO

126	Clasificación del espacio aéreo		Datos aeronáuticos en forma abreviada que deben utilizarse asociados con los símbolos de clasificación del espacio aéreo:	
			<table border="1"> <tr> <td rowspan="2">127</td> <td rowspan="2">Alternativa</td> <td> <p>TMA DONLON 119.1 C 200m AGL - FL 245</p> <p>Tipo Nombre o distintivo de llamada Radio-frecuencias Clasificación del espacio aéreo Límites verticales</p> </td> </tr> <tr> <td> </td> </tr> </table>	127
127	Alternativa	<p>TMA DONLON 119.1 C 200m AGL - FL 245</p> <p>Tipo Nombre o distintivo de llamada Radio-frecuencias Clasificación del espacio aéreo Límites verticales</p>		

RESTRICCIONES DEL ESPACIO AÉREO

128	Espacio aéreo restringido (Zona prohibida, restringida o peligrosa)		Limite común a dos zonas	
Nota.— El ángulo y densidad de los rayados pueden variarse para acomodarlos a la escala, tamaño, forma y orientación de la zona.				
129	Frontera internacional cerrada al paso de aeronaves, salvo a través de un corredor aéreo			

130	Obstáculo		134	Obstáculo excepcionalmente alto (símbolo facultativo)	
131	Obstáculo iluminado		135	Obstáculo excepcionalmente alto — iluminado (símbolo facultativo)	
Nota.— Para obstáculos que tengan una altura del orden de 300 m (1 000 ft) sobre el terreno.					
132	Grupo de obstáculos		136	Elevación de cúspide (bastardilla)	<p>52 ^ (15)</p> <p>Altura sobre la referencia especificada (cifras verticales entre parentesis)</p>
133	Grupo de obstáculos iluminados				

VARIOS

137	Línea prominente de alta tensión		140	Turbina eólica — no iluminada e iluminada	
138	Línea isógona		141	Turbinas eólicas — pequeño grupo y grupo en área principal, iluminadas	
139	Barco de estación oceánica (posición habitual)				

AYUDAS VISUALES

142	Luz marina <i>Nota 2.— Las características han de indicarse en la forma siguiente:</i>	Alt B F	Alternativa Azul Fija	F G Gp	De destellos Verde Grupo	Occ R SEC	De ocultaciones Rojo Sector	sec (U) W	Segunda Sin vigia Blanca	
143	Luz terrestre aeronáutica		Electrónico		144	Buque-faro				

Nota 1.— Las luces marinas alternativas son rojas y blancas, a menos que se indique de otro modo. Las luces marinas son blancas, a menos que se indiquen los colores.

SÍMBOLOS PARA PLANOS DE AERÓDROMO/HELIPUERTO

145	Pista de superficie dura		154	Luz puntiforme	
146	Pista de acero perforado o de malla de acero		155	Luz de obstáculo	
147	Pistas sin pavimentar		156	Indicador de sentido de aterrizaje (iluminado)	
148	Zona de parada SWY		157	Indicador de sentido de aterrizaje (no iluminado)	
149	Calle de rodaje y área de estacionamiento		158	Barra de parada	
150	Área de aterrizaje de helicópteros en un aeródromo		159	Punto de espera en la pista <i>Nota.— Con respecto a la aplicación, véase el Anexo 14, Volumen I, 5.2.10.</i>	Diseño A: Diseño B:
151	Punto de referencia de aeródromo ARP		160	Punto de espera intermedio <i>Nota.— Con respecto a la aplicación, véase el Anexo 14, Volumen I, 5.2.11.</i>	
152	Punto de verificación del VOR		161	Punto crítico <i>Nota.— El lugar correspondiente a un punto crítico debe encerrarse en un círculo.</i>	

SÍMBOLOS PARA PLANOS DE OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO — TIPOS A, B Y C

	Planta	Perfil		Planta	Perfil	
162	Árbol o arbusto		Número de identificación	167	Terreno que sobresale del plano de obstáculos	
163	Poste, torre, aguja, antena, etc.			168	Acantilados	
164	Edificio o estructura grande			169	Zona de parada SWY	
165	Ferrocarril			170	Zona libre de obstáculos CWY	
166	Línea de alta tensión o cables suspendidos					

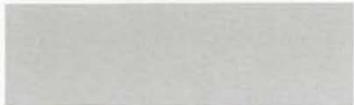
SÍMBOLOS ADICIONALES PARA UTILIZARLOS EN CARTAS ELECTRÓNICAS E IMPRESAS

VISTA DE PLANTA		Electrónico
171	<p>Altitud mínima de sector</p> <p><i>Nota.— Este símbolo puede modificarse para reflejar formas particulares del sector.</i></p>	
172	<p>Altitud de llegada a terminal</p> <p><i>Nota.— Este símbolo puede modificarse para reflejar formas particulares de la TAA.</i></p>	
173	Circuito de espera	
174	Derrota de aproximación frustrada	
PERFIL		
175	Pista	
176	Radioayuda para la navegación (encima del símbolo se anotará el tipo de ayuda y su uso en el procedimiento)	
177	Radiobaliza (encima del símbolo se anotará el tipo de radiobaliza)	
178	Radioayuda y radiobaliza instaladas conjuntamente (encima del símbolo se anotará el tipo de ayuda)	
179	Punto de referencia DME (encima del símbolo se anotará la distancia respecto al DME y el uso del punto de referencia en el procedimiento)	
180	Punto de referencia DME y radiobaliza instalados conjuntamente (encima del símbolo se anotará la distancia respecto al DME y el tipo de radiobaliza)	

ANEXO B. GUÍA DE COLORES

(Referencia 2.11.1)

SÍMBOLOS CARTOGRÁFICOS

Construcciones, excepto carreteras y caminos; perímetros de grandes ciudades; canevas y cuadrículas, cotas; curvas de peligro y rocas fuera de la costa; nombre y rótulos, excepto los que se refieren a características aeronáuticas e hidrográficas.		NEGRO	
Zonas edificadas de las ciudades		NEGRO Punteado	
Carreteras y caminos	Colores optativos	NEGRO Media tinta	
		ROJO	
Zonas edificadas de ciudades (en vez del negro punteado)		AMARILLO	
Curvas de nivel y características topográficas: cuadros 1 a 10 del Apéndice 2. Características hidrográficas: cuadros 39 a 41 del Apéndice 2		PARDO	
Líneas de costa, desagües, ríos, lagos, curvas batimétricas y otras características hidrográficas incluyendo sus nombres o descripción		AZUL	
Zonas de agua abiertas		AZUL Media tinta	
Lagos salados y salinas		AZUL Punteado	
Ríos grandes no permanentes y lagos no permanentes		AZUL Punteado	
Datos aeronáuticos, salvo para las cartas de navegación en ruta y de área —OACI, en las que podrán necesitarse otros colores. Ambos colores pueden usarse en la misma hoja pero cuando solamente se emplee un color es preferible utilizar el azul oscuro.	Colores optativos	MAGENTA	
		AZUL OSCURO	

SÍMBOLOS CARTOGRÁFICOS (Cont.)

Bosques	VERDE	
Áreas respecto a las cuales no se han levantado las curvas de nivel o cuyo relieve no se conoce bastante	AVELLANA DORADO	
	BLANCO	
	Colores optativos	

TINTAS HIPSOMÉTRICAS

	BLANCO	Tinta para grandes elevaciones	SEPIA		
	VIOLETA				
	NARANJA o AVELLANA	Tinta para elevaciones altas	PARDO		
	AMARILLO	Tinta para elevaciones medias	AVELLANA		
	VERDE	Tinta para elevaciones bajas	Colores optativos	VERDE	
				BLANCO	
	VERDE-AZULADO	Tinta para áreas a nivel inferior al del mar	Colores optativos	VERDE AZULADO	
				GRIS CLARO	

Nota.— Las tintas básicas son idénticas a las especificadas para el Mapa Internacional del Mundo.

ANEXO C. GUÍA DE TINTAS HIPSOMÉTRICAS



ANEXO D. REQUISITOS DE CALIDAD DE LOS DATOS AERONÁUTICOS

TABLA 1. LATITUD Y LONGITUD		
Latitud y longitud	Resolución de la carta	Clasificación de datos según la integridad
Puntos de límite de las regiones de información de vuelo	según trazado	ordinaria
Puntos de los límites de las zonas P, R, D (situadas fuera de los límites CTA/CTR)	según trazado	ordinaria
Puntos de los límites de las zonas P, R, D (situadas dentro de los límites CTA/CTR)	según trazado	esencial
Puntos de los límites CTA/CTR	según trazado	esencial
Ayudas para la navegación aérea, intersecciones y puntos de recorrido en ruta, y puntos STAR/SID y de espera	1 s	esencial
Obstáculos en el Área 1 (todo el territorio)	según trazado	ordinaria
Punto de referencia del aeródromo/helipuerto	1 s	ordinaria
Ayudas para la navegación situadas en el aeródromo/helipuerto	según trazado	esencial
Obstáculos en el Área 3	1/10 s	esencial
Obstáculos en el Área 2	1/10 s	esencial
Puntos de referencia/puntos de aproximación final y otros puntos de referencia/puntos esenciales que incluyan los procedimientos de aproximación por instrumentos	1 s	esencial
Umbral de las pistas	1 s	crítica
Puntos de eje/línea de guía en el área de estacionamiento de calle de rodaje	1/100 s	esencial
Extremo de pista	1 s	crítica
Punto de espera de la pista	1 s	crítica
Línea de señal de intersección de calle de rodaje	1 s	esencial
Línea de guía de salida	1 s	esencial
Límites de la plataforma (polígono)	1 s	ordinaria
Polígono de instalación de deshielo/antihielo	1 s	ordinaria
Puntos de los puestos de estacionamiento de aeronave/puntos de verificación del INS	1/100 s	ordinaria
Centro geométrico de los umbrales de la TLOF o de la FATO en los helipuertos	1 s	crítica
Nota. Véanse en la DAN 15, Apéndice 7, las ilustraciones gráficas de las superficies y criterios de recopilación de datos sobre obstáculos utilizados para determinar obstáculos en las zonas definidas.		

TABLA 2. ELEVACIÓN/ALTITUD/ALTURA		
Elevación /altitud/altura	Resolución de la carta	Clasificación de datos según la integridad
Elevación del aeródromo/helipuerto	1 m o 1 ft	esencial
Ondulación geoidal del WGS-84 en la posición de la elevación del aeródromo/helipuerto	1 m o 1 ft	esencial
Umbral de la pista o de la FATO, para aproximaciones que no sean de precisión	1 m o 1 ft	esencial
Ondulación geoidal del WGS-84 en el umbral de la pista o de la FATO, centro geométrico de la TLOF, para aproximaciones que no sean de precisión	1 m o 1 ft	esencial
Umbral de la pista o de la FATO, aproximaciones de precisión	0,5 m o 1 ft	crítica
Ondulación geoidal del WGS-84 en el umbral de la pista o de la FATO, centro geométrico de la TLOF para aproximaciones de precisión	0,5 m o 1 ft	crítica
Altura sobre el umbral, [Altura de referencia (datum)], aproximaciones de precisión	0,5 m o 1 ft	crítica
Altitud/altura de franqueamiento de obstáculos (OCA/H)	según lo especificado en los PANS-OPS	esencial
Obstáculos en el Área 1 (todo el territorio)	3 m (10 ft)	ordinaria
Obstáculos en el Área 2	1 m o 1 ft	esencial
Obstáculos en el Área 3	1 m o 1 ft	esencial
Equipo radiotelemétrico (DME)	30 m (100 ft)	esencial
Altitud para los procedimientos de aproximación por instrumentos	según lo especificado en los PANS-OPS	esencial
Altitudes mínimas	50 m o 100 ft	ordinaria
Altura de franqueamiento del helipuerto, aproximaciones PinS	1 m o 1 ft	esencial
Nota. Véanse en la DAN 15, Apéndice 7, las ilustraciones gráficas de las superficies y criterios de recopilación de datos sobre obstáculos utilizados para determinar obstáculos en las zonas definidas.		

TABLA 3. PENDIENTES Y ÁNGULOS		
Tipo de pendiente/ángulo	Resolución de la carta	Clasificación de datos según la integridad
Pendiente de descenso para la aproximación final que no es de precisión	0,1%	crítica
Ángulo de descenso para la aproximación final (aproximación que no es de precisión o aproximación con guía vertical)	0,1 grado	crítica
Trayectoria de planeo/ángulo de elevación de la aproximación de precisión	0,1 grado	crítica

TABLA 4. DECLINACIÓN MAGNÉTICA		
Declinación magnética	Resolución de la carta	Clasificación de datos según la integridad
Declinación magnética del aeródromo/helipuerto	1 grado	esencial

TABLA 5. MARCACIÓN		
Marcación	Resolución de la carta	Clasificación de datos según la integridad
Tramos de las aerovías	1 grado	ordinaria
Marcación utilizada para la formación de un punto de referencia en ruta y de un punto de referencia de área terminal	1/10 grado	ordinaria
Tramos de rutas de llegada/salida de área terminal	1 grado	ordinaria
Marcación utilizada para la formación de un punto de referencia de procedimientos de aproximación por instrumentos	1/10 grado	esencial
Alineación del localizador ILS	1 grado	esencial
Marcación de la pista y de la FATO	1 grado	ordinaria

TABLA 6. LONGITUD/DISTANCIA/DIMENSIÓN		
Longitud/distancia/dimensión	Resolución de la carta	Clasificación de datos según la integridad
Longitud del tramo de las aerovías	1 km o 1 NM	ordinaria
Distancia utilizada para la formación de un punto de referencia en ruta	2/10 km (1/10 NM)	ordinaria
Longitud del tramo de rutas de llegada/salida de área terminal	1 km o 1 NM	esencial
Distancia utilizada para la formación de un punto de referencia de área terminal y de procedimientos de aproximación por instrumentos	2/10 km (1/10 NM)	esencial
Longitud de la pista y de la FATO, dimensiones de la TLOF	1 m	crítica
Ancho de la pista	1 m	esencial
Longitud y ancho de la zona de parada	1 m	crítica
Distancia de aterrizaje disponible	1 m	crítica
Recorrido de despegue disponible	1 m	crítica
Distancia de despegue disponible	1 m	crítica
Distancia de aceleración - parada disponible	1 m	crítica
Distancia entre antena del localizador ILS - extremo de pista	según trazado	ordinaria
Distancia entre antena de pendiente de planeo ILS - umbral, a lo largo del eje	según trazado	ordinaria
Distancia entre las radiobalizas ILS - umbral	2/10 km (1/10 NM)	esencial
Distancia entre antena DME del ILS - umbral, a lo largo del eje	según trazado	esencial

- FIN -