



CHILE

**DIRECCION GENERAL
DE AERONAUTICA CIVIL**

DAR 03

**SERVICIO METEOROLÓGICO PARA LA
NAVEGACIÓN AÉREA**

HOJA DE VIDA

SERVICIO METEOROLÓGICO PARA LA NAVEGACIÓN AÉREA

DAR 03

EDICIÓN (N°)	ENMIENDA (N°)	PARTE AFECTADA DEL DCTO.		DISPUESTO POR	
		CAPÍTULO	SECCIÓN	RESOLUCIÓN	FECHA
2		Todos	Todas	D/S 330	27/03/2021

MEDIANTE DECRETO SUPREMO Nº 113 DE FECHA 02 DE FEBRERO 1993, SE APROBÓ LA PRIMERA EDICIÓN DEL REGLAMENTO SERVICIO METEOROLÓGICO PARA LA NAVEGACIÓN AÉREA, DAR-03, PUBLICADO EN EL DIARIO OFICIAL Nº 35.545 DEL 20 DE ABRIL DE 1993.

MEDIANTE DECRETO SUPREMO Nº 754 DE FECHA 9 JUNIO DE 2000, SE APROBÓ LA PRIMERA ENMIENDA A LA PRIMERA EDICIÓN DEL REGLAMENTO SERVICIO METEOROLÓGICO PARA LA NAVEGACIÓN AÉREA, DAR-03, PUBLICADO EN EL DIARIO OFICIAL Nº 36.751 DEL 29 DE AGOSTO DE 2000.

MEDIANTE DECRETO SUPREMO Nº 1757 DE FECHA 24 DE NOVIEMBRE 2000, SE APROBÓ LA SEGUNDA ENMIENDA A LA PRIMERA EDICIÓN DEL REGLAMENTO SERVICIO METEOROLÓGICO PARA LA NAVEGACIÓN AÉREA, DAR-03, PUBLICADO EN EL DIARIO OFICIAL Nº 36.899 DEL 27 DE FEBRERO DE 2001.

MEDIANTE DECRETO SUPREMO Nº 123 DE FECHA 05 DE AGOSTO 2004, SE APROBÓ LA TERCERA ENMIENDA A LA PRIMERA EDICIÓN DEL REGLAMENTO SERVICIO METEOROLÓGICO PARA LA NAVEGACIÓN AÉREA, DAR-03, PUBLICADO EN EL DIARIO OFICIAL Nº 37.993 DEL 23 DE OCTUBRE DE 2004.

MEDIANTE DECRETO SUPREMO Nº 65 DE FECHA 12 DE JULIO 2006, SE APROBÓ LA CUARTA ENMIENDA A LA PRIMERA EDICIÓN DEL REGLAMENTO SERVICIO METEOROLÓGICO PARA LA NAVEGACIÓN AÉREA, DAR-03, PUBLICADO EN EL DIARIO OFICIAL Nº 38.648 DEL 27 DE DICIEMBRE DE 2006.

MEDIANTE DECRETO SUPREMO Nº 330 DE FECHA 10 DE DICIEMBRE 2020, SE APROBÓ LA SEGUNDA EDICIÓN DEL REGLAMENTO SERVICIO METEOROLÓGICO PARA LA NAVEGACIÓN AÉREA, DAR-03, PUBLICADO EN EL DIARIO OFICIAL Nº 42.916 DEL 27 DE MARZO DE 2021.

ÍNDICE

CAPÍTULO 1.- DEFINICIONES

- 1.1 Definiciones
- 1.2 Acrónimos
- 1.3 Expresiones de Significado Restringido

CAPÍTULO 2.- DISPOSICIONES GENERALES

- 2.1 Finalidad, determinación y suministro del servicio meteorológico
- 2.2 Suministro, uso y gestión de la calidad e interpretación de la información meteorológica
- 2.3 Notificación por parte de los explotadores

CAPÍTULO 3.- SISTEMAS DE PRONÓSTICOS Y OFICINAS METEOROLÓGICAS

- 3.1 Sistema Nacional de Pronósticos de área
- 3.2 Oficinas meteorológicas de aeródromo
- 3.3 Oficinas de vigilancia meteorológica
- 3.4 Observatorios de volcanes

CAPÍTULO 4.- OBSERVACIONES E INFORMES METEOROLÓGICOS

- 4.1 Estaciones y observaciones meteorológicas aeronáuticas.
- 4.2 Acuerdo entre la autoridad meteorológica y la autoridad ATS competente.
- 4.3 Observaciones e informes ordinarios
- 4.4 Observaciones e informes especiales
- 4.5 Contenido de los informes
- 4.6 Observación y notificación de elementos meteorológicos
- 4.7 Notificación de la información meteorológica a partir de sistemas automáticos de observación.
- 4.8 Observaciones e informes de actividad volcánica

CAPÍTULO 5.- OBSERVACIONES E INFORMES DE AERONAVE

- 5.1 La DGAC
- 5.2 Tipos de observaciones de aeronave
- 5.3 Observaciones ordinarias de aeronave – designación
- 5.4 Observaciones especiales de aeronave
- 5.5 Otras observaciones extraordinarias de aeronave
- 5.6 Notificación de las observaciones de aeronave durante el vuelo
- 5.7 Retransmisión de aeronotificaciones por las dependencias de servicios de tránsito aéreo
- 5.8 Registro y notificaciones posteriores al vuelo de las observaciones de aeronave relativas a actividad volcánica

CAPÍTULO 6.- PRONÓSTICOS

- 6.1 Utilización de los pronósticos
- 6.2 Pronósticos de aeródromo
- 6.3 Pronósticos de aterrizaje
- 6.4 Pronósticos de despegue
- 6.5 Pronósticos de área para vuelos a poca altura

CAPÍTULO 7.- INFORMACIÓN SIGMET Y AIRMET, AVISOS DE AERÓDROMOS Y AVISOS Y ALERTAS DE CIZALLADURA DEL VIENTO

- 7.1 Información SIGMET
- 7.2 Información AIRMET
- 7.3 Aviso de aeródromo
- 7.4 Avisos y alertas de cizalladura del viento

CAPÍTULO 8.- INFORMACIÓN CLIMATOLÓGICA AERONÁUTICA

- 8.1 Disposiciones generales
- 8.2 Tablas climatológicas de aeródromo
- 8.3 Resúmenes climatológicos de aeródromo
- 8.4 Copias de datos de observaciones meteorológicas

CAPÍTULO 9.- SERVICIO PARA EXPLOTADORES Y MIEMBROS DE LAS TRIPULACIONES DE VUELO

- 9.1 Disposiciones generales
- 9.2 Exposición verbal, consulta y presentación de la información
- 9.3 Documentación de vuelo
- 9.4 Sistemas de información automatizada previa al vuelo para exposición verbal, consultas, planificación de vuelos y documentación de vuelo
- 9.5 Información para las aeronaves en vuelo

CAPÍTULO 10.- INFORMACIÓN PARA LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO Y DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO, Y DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA

- 10.1 Información para las dependencias de los servicios de tránsito aéreo
- 10.2 Información para las dependencias de los servicios de búsqueda y salvamento
- 10.3 Información para las dependencias de los servicios de información aeronáutica

CAPÍTULO 11.- NECESIDADES Y UTILIZACIÓN DE LAS COMUNICACIONES

- 11.1 Necesidades en materia de comunicaciones
- 11.2 Utilización de las comunicaciones del servicio fijo aeronáutico y de la internet pública-boletines meteorológicos
- 11.3 Utilización de las comunicaciones del servicio fijo aeronáutico-información elaborada por el sistema mundial de pronósticos de área
- 11.4 Utilización de las comunicaciones del servicio móvil aeronáutico
- 11.5 Utilización del servicio de enlace de datos aeronáuticos-contenido del D-VOLMET
- 11.6 Utilización del servicio de radiodifusión aeronáutica-contenido de las radiodifusiones VOLMET

**REPÚBLICA DE CHILE
MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL
SUBSECRETARÍA DE AVIACIÓN**

APRUEBA "SERVICIO
METEOROLOGICO PARA LA
NAVEGACIÓN AÉREA DAR – 03"

=====

SANTIAGO, 10 DE DICIEMBRE 2020

Nº 330

S.E DECRETO HOY LO QUE SIGUE:

Visto:

- a) Lo dispuesto en el artículo 32, N° 6, de la Constitución Política de la República.
- b) La Ley N° 20.424, Estatuto Orgánico del Ministerio de Defensa Nacional.
- c) El artículo 3° letra t) de la Ley N° 16.752, Orgánica de la Dirección General de Aeronáutica Civil.
- d) El Código Aeronáutico.
- e) El decreto supremo N° 509 bis, de 1957, del Ministerio de Relaciones Exteriores, que "Promulga Convenio de Aviación Civil (OACI)".
- f) El decreto supremo N° 113, de 1993, del Ministerio de Defensa Nacional, que aprueba el Reglamento Aeronáutico "Servicio Meteorológico para la Navegación Aérea" (DAR-03).
- g) Lo dispuesto en la Resolución N° 7, de 2019, de la Contraloría General de la República.
- h) El oficio DGAC N° 04/3/0598/2758, de 13 de mayo 2020, de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

Considerando:

- a) Que, mediante decreto supremo N° 113 de 1993, del Ministerio de Defensa Nacional, se aprobó el Reglamento Aeronáutico "Servicio Meteorológico para la Navegación Aérea" (DAR-03).
- b) Que, el Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional ha adoptado una serie de enmiendas al Anexo 03 denominado "Servicio meteorológico para la navegación aérea internacional", y conforme lo establece el Convenio de Aviación Civil Internacional, las normas y métodos recomendados internacionales, requieren ser incorporados al ordenamiento jurídico nacional.
- c) Que, en mérito de lo expuesto, se hace necesario adecuar y actualizar la reglamentación nacional sobre Servicio Meteorológico para la Navegación Aérea, incorporando las enmiendas del Anexo 03 al Convenio de Aviación Civil Internacional.

Decreto:

Artículo primero: Apruébase el Reglamento Aeronáutico sobre Servicio Meteorológico para la Navegación Aérea, el que se identificará en la Reglamentación Aeronáutica como DAR-03, cuyo texto es el siguiente:

Artículo segundo: Déjase sin efecto el decreto supremo N° 113, de 1993, del Ministerio de Defensa Nacional, que aprueba el Reglamento Aeronáutico sobre Servicio Meteorológico para la Navegación Aérea, DAR-03. **Anótese, tómese razón, comuníquese y publíquese en el Diario Oficial.- SEBASTIÁN PIÑERA ECHENIQUE**, Presidente de la República.- **Mario Desbordes Jiménez**, Ministro de Defensa Nacional.

Lo que se transcribe para su conocimiento.- **Alfonso Vargas Lyng**, Subsecretario para las Fuerzas Armadas.

CAPÍTULO 1

DEFINICIONES

1.1 DEFINICIONES

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

ACUERDO REGIONAL DE NAVEGACIÓN AÉREA

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

AERÓDROMO

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

AERÓDROMO DE ALTERNATIVA

Aeródromo al que podría dirigirse una aeronave cuando fuera imposible o no fuera aconsejable dirigirse al aeródromo de aterrizaje previsto o aterrizar en el mismo, y que cuenta con las instalaciones y los servicios necesarios, que tiene la capacidad de satisfacer los requisitos de performance de la aeronave y que estará operativo a la hora prevista de utilización. Existen los siguientes tipos de aeródromos de alternativa:

- Aeródromo de alternativa posdespegue. Aeródromo de alternativa en el que podría aterrizar una aeronave si esto fuera necesario poco después del despegue y no fuera posible utilizar el aeródromo de salida.
- Aeródromo de alternativa en ruta. Aeródromo de alternativa en el que podría aterrizar una aeronave en el caso de que fuera necesario desviarse mientras se encuentra en ruta.
- Aeródromo de alternativa de destino. Aeródromo de alternativa en el que podría aterrizar una aeronave si fuera imposible o no fuera aconsejable aterrizar en el aeródromo de aterrizaje previsto.

AEROPUERTO

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

AERONAVE

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

AERONOTIFICACIÓN

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

ALCANCE VISUAL EN LA PISTA (RVR)

Distancia hasta la cual el piloto de una aeronave que se encuentra sobre el eje de una pista puede ver las señales de superficie de la pista o las luces que la delimitan o que señalan su eje.

ALTITUD

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

ALTITUD MÍNIMA DE SECTOR

La altitud más baja que puede usarse y que permite conservar un margen vertical mínimo de 300 metros (1.000 pies), sobre todos los obstáculos situados en un área comprendida dentro de un sector circular de 46 kilómetros (25 millas náuticas) de radio, centrado en una radioayuda para la navegación.

ALTURA

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

ÁREA DE CONTROL

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

AUTORIDAD ATS COMPETENTE

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

AUTORIDAD METEOROLÓGICA

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

BOLETÍN METEOROLÓGICO

Texto que contiene información meteorológica precedida de un encabezamiento adecuado.

CENTRO COORDINADOR DE SALVAMENTO (RCC)

Dependencia encargada de promover la adecuada organización del servicio de búsqueda y salvamento y de coordinar la ejecución de las operaciones de ese carácter dentro de una región de búsqueda y salvamento.

CENTRO DE AVISOS DE CENIZAS VOLCÁNICAS (VAAC)

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

CENTRO DE CONTROL DE ÁREA (ACC)

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

CENTRO DE METEOROLOGÍA ESPACIAL (SWXC)

Centro designado para vigilar y proporcionar información de asesoramiento sobre fenómenos meteorológicos espaciales que afectan las radiocomunicaciones de alta frecuencia, las comunicaciones por satélite y los sistemas de navegación y vigilancia basados en el GNSS y/o representan un riesgo de radiación para los ocupantes de la aeronave.

CENTRO MUNDIAL DE PRONÓSTICOS DE ÁREA (WAFIC)

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

CICLÓN TROPICAL

Término genérico que designa un ciclón de escala sinóptica no frontal que se origina sobre las aguas tropicales o subtropicales y presenta una convección organizada y una circulación ciclónica caracterizada por el viento en la superficie.

CONSULTA

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

CONTROL DE CALIDAD

Parte de la gestión de la calidad orientada al cumplimiento de los requisitos de calidad (ISO 9.000*).

CONTROL DE OPERACIONES

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

DATOS RETICULARES EN FORMA DIGITAL

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

DEPENDENCIA DE CONTROL DE APROXIMACIÓN

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

DEPENDENCIA DE LOS SERVICIOS DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO

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

DEPENDENCIA DE SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO

Expresión genérica que se aplica, según el caso, a una dependencia de control de tránsito aéreo, a un centro de información de vuelo o a una oficina de notificación de los servicios de tránsito aéreo.

DOCUMENTACIÓN DE VUELO

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

ELEVACIÓN

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

ELEVACIÓN DEL AERÓDROMO

La elevación del punto más alto del área de aterrizaje.

ESPECIFICACIÓN PARA LA NAVEGACIÓN

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

- Especificación para la performance de navegación requerida (RNP). Especificación para la navegación basada en la navegación de área que incluye el requisito de control y alerta de la performance, designada por medio del prefijo RNP, p. ej., RNP 4, RNP APCH.
- Especificación para la navegación de área (RNAV). Especificación para la navegación basada en la navegación de área que no incluye el requisito de control y alerta de la performance, designada por medio del prefijo RNAV, p. ej., RNAV 5, RNAV1.

ESTACIÓN DE TELECOMUNICACIONES AERONÁUTICAS

Estación del servicio de telecomunicaciones aeronáuticas.

ESTACIÓN METEOROLÓGICA AERONÁUTICA

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

EXPLOTADOR

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

EXPOSICIÓN VERBAL

Comentarios verbales sobre las condiciones meteorológicas existentes o previstas.

GARANTÍA DE CALIDAD

Parte de la gestión de la calidad orientada a proporcionar confianza en que se cumplirán los requisitos de la calidad (ISO 9.000*).

GESTIÓN DE CALIDAD

Actividades coordinadas para dirigir y controlar una organización en lo relativo a la calidad (ISO 9.000*).

HECTOPASCAL (hPa)

Medida internacional de presión atmosférica equivalente a 1.000 dinas/cm². Por consiguiente, un hPa equivale a un milibar.

INFORMACIÓN AIRMET

La información que expide una oficina de vigilancia meteorológica respecto a la presencia real o prevista de determinados fenómenos meteorológicos en ruta que puedan afectar a la seguridad operacional de los vuelos a baja altura, y que no estaba incluida en el pronóstico expedido para

los vuelos a baja altura en la región de información de vuelo de que se trate o en una subzona de la misma.

INFORMACIÓN METEOROLÓGICA

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

INFORMACIÓN SIGMET

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

INFORME METEOROLÓGICO

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

MAPA DE TIEMPO SIGNIFICATIVO

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

MAPA EN ALTITUD

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

MAPA EN TIEMPO REAL

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

MAPA PREVISTO

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

MIEMBRO DE LA TRIPULACIÓN DE VUELO

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

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 basadas en tierra o en el espacio, o dentro de los límites de capacidad de las ayudas autónomas, o 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 CRUCERO

Nivel que se mantiene durante una parte considerable del vuelo.

NIVEL DE VUELO

Superficie de presión atmosférica constante relacionada con determinada referencia de presión, 1.013,2 hectopascales (hPa), separada de otras superficies análogas por determinados intervalos de presión.

Cuando un baroaltímetro calibrado de acuerdo con la atmósfera tipo:

- a) se ajuste al QNH, indicará la altitud;
- b) se ajuste al QFE, indicará la altura sobre la referencia QFE;
- c) se ajuste a la presión de 1.013,2 hPa, podrá usarse para indicar niveles de vuelo.

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

NUBE DE IMPORTANCIA PARA LAS OPERACIONES

Una nube en la que la altura de la base es inferior a 1.500 metros (5.000 pies) o inferior a la altitud mínima de sector más alta, el valor que sea más elevado de esos dos, o una nube cumulonimbus o cumulus en forma de torre a cualquier altura.

OBSERVACIÓN (METEOROLÓGICA)

Evaluación de uno o más elementos meteorológicos.

OBSERVACIÓN DE AERONAVE

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

OBSERVATORIO VULCANOLÓGICO ESTATAL

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

OFICINA DE VIGILANCIA METEOROLÓGICA (MWO)

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

OFICINA METEOROLÓGICA

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

OFICINA METEOROLÓGICA DE AERÓDROMO

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

PILOTO AL MANDO

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

PISTA

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

PLAN OPERACIONAL DE VUELO

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

PLANEAMIENTO OPERATIVO

Planeamiento de las operaciones de vuelo por un explotador.

PRINCIPIOS RELATIVOS A FACTORES HUMANOS

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

PRONÓSTICO

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

PRONÓSTICO DE ÁREA GAMET

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

PUNTO DE NOTIFICACIÓN

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

PUNTO DE REFERENCIA DE AERÓDROMO

Lugar geográfico designado para un aeródromo.

RED DE TELECOMUNICACIONES FIJAS AERONÁUTICAS (AFTN)

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

REGIÓN DE INFORMACIÓN DE VUELO (FIR)

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

RESUMEN CLIMATOLÓGICO DE AERÓDROMO

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

SATÉLITE METEOROLÓGICO

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

SERVICIO FIJO AERONÁUTICO (AFS)

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

SERVICIO MÓVIL AERONÁUTICO

Servicio móvil entre estaciones aeronáuticas y estaciones de aeronave, o entre estaciones de aeronave, en el que también pueden participar las estaciones de embarcación o dispositivo de salvamento; igualmente pueden considerarse incluidas en este servicio las estaciones de radiobaliza de localización de siniestros que operen en las frecuencias de socorro y de urgencia designadas.

SISTEMA MUNDIAL DE PRONÓSTICOS DE ÁREA (WAFS)

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

SUPERFICIE ISOBÁRICA TIPO

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

TABLA CLIMATOLÓGICA DE AERÓDROMO

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

TORRE DE CONTROL DE AERÓDROMO

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

UMBRAL (THR)

Comienzo de la parte de pista utilizable para el aterrizaje.

VIGILANCIA DE LOS VOLCANES EN LAS AEROVÍAS INTERNACIONALES (IAVW)

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

VIGILANCIA DEPENDIENTE AUTOMÁTICA - CONTRATO (ADS-C)

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

VISIBILIDAD

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

- a) la distancia máxima a la que pueda verse y reconocerse un objeto de color negro de dimensiones convenientes, situado cerca del suelo, al ser observado ante un fondo brillante;
- b) la distancia máxima a la que puedan verse e identificarse las luces de aproximadamente 1.000 candelas ante un fondo no iluminado.

VISIBILIDAD REINANTE

El valor máximo de la visibilidad, observado de conformidad con la definición de "visibilidad", al que se llega dentro de un círculo que cubre por lo menos la mitad del horizonte o por lo menos la mitad de la superficie del aeródromo. Estas áreas podrían comprender sectores contiguos o no contiguos. Puede evaluarse este valor mediante observación humana o mediante sistemas por instrumentos. Cuando están instalados instrumentos, se utilizan para obtener la estimación óptima de la visibilidad reinante.

VOLMET

Información meteorológica para aeronaves en vuelo.

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

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

VUELO A GRANDES DISTANCIAS

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

ZONA DE TOMA DE CONTACTO

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

1.2 ACRÓNIMOS

AIRMET : Información relativa a fenómenos meteorológicos en ruta que puedan afectar la seguridad de las operaciones de aeronaves a baja altura.

ATIS : Servicio automático de información terminal.

ATS : Servicio de tránsito aéreo.

GAMET : Pronóstico de área para vuelos a baja altura.

METAR : informe meteorológico aeronáutico ordinario (en clave meteorológica aeronáutica).

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

QFE : Presión atmosférica a la elevación del aeródromo (o en el umbral de la pista).

QNH : Reglaje de la subescala del altímetro para obtener elevación estando en tierra.

SIGWX : Tiempo significativo.

SPECI : Informe meteorológico aeronáutico especial seleccionado (en clave meteorológica aeronáutica).

TAF : Pronóstico de aeródromo (en clave meteorológica aeronáutica).

ISA : Atmósfera tipo internacional.

OPMET : Información meteorológica relativa a las operaciones.

GNSS : Sistema Global de Navegación por Satélite.

1.3 EXPRESIONES DE SIGNIFICADO RESTRINGIDO

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

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

CAPÍTULO 2

Disposiciones Generales

2.1 Finalidad, determinación y suministro del servicio meteorológico

2.1.1 La finalidad del servicio meteorológico para la navegación aérea nacional e internacional será contribuir a la seguridad operacional, regularidad y eficiencia de la navegación aérea.

2.1.2 Se logrará esta finalidad proporcionando a los siguientes usuarios: explotadores, miembros de la tripulación de vuelo, dependencias de los servicios de tránsito aéreo, dependencias de los servicios de búsqueda y salvamento, administraciones de los aeropuertos y demás interesados en la explotación o desarrollo de la navegación aérea internacional, la información meteorológica necesaria para el desempeño de sus respectivas funciones.

2.1.3 La Dirección General de Aeronáutica Civil, en adelante DGAC, determinará el servicio meteorológico que suministrará para satisfacer las necesidades de la navegación aérea nacional e internacional. Hará esta determinación de conformidad con las disposiciones de este Reglamento y de conformidad con los acuerdos regionales de navegación aérea; ello implicará la determinación del servicio meteorológico que ha de suministrar para la navegación aérea internacional sobre aguas internacionales y otras áreas situadas fuera del territorio nacional.

2.1.4 La Dirección Meteorológica de Chile, en adelante "Autoridad Meteorológica", será la encargada de suministrar y hacer arreglos para que se proporcione servicio meteorológico para la navegación aérea nacional e internacional. En la publicación de información aeronáutica se incluirán detalles sobre la Autoridad Meteorológica, de conformidad con el Reglamento Aeronáutico sobre Servicios de Información Aeronáutica, DAR 15.

2.1.5 La DGAC deberá velar que la autoridad meteorológica cumpla con los requisitos de la Organización Meteorológica Mundial, OMM y Organización de Aviación Civil Internacional, OACI, en cuanto a cualificaciones e instrucción del personal de meteorología que suministra servicios para la navegación aérea internacional.

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

2.2.1 Se mantendrá estrecho enlace entre quienes proporcionan y quienes usan la información meteorológica, en todo cuanto afecte al suministro de servicio meteorológico para la navegación aérea internacional.

2.2.2 La DGAC se asegurará de que la autoridad meteorológica designada mencionada en 2.1.4 establezca y aplique un sistema adecuadamente organizado de calidad que comprenda los procedimientos, procesos y recursos requeridos para suministrar la gestión de calidad de la información meteorológica que ha de suministrarse a los usuarios indicados en 2.1.2

2.2.3 El sistema de calidad establecido de conformidad con 2.2.2 deberá ajustarse a las normas de garantía de calidad de la serie 9.000 de la Organización Internacional de Normalización (ISO) y deberá ser objeto de certificación por una organización aprobada.

2.2.4 El sistema de calidad deberá proporcionar a los usuarios la garantía que la información meteorológica suministrada se ajusta a los requisitos indicados en cuanto a cobertura geográfica y espacial, formato y contenido, hora y frecuencia de expedición y período de validez, así como a la exactitud de mediciones, observaciones y pronósticos. Siempre que el sistema de calidad indique que la información meteorológica que se ha de suministrar a los usuarios no cumple con los requisitos indicados, y que los procedimientos de corrección automática de errores no son adecuados, tal información no deberá proporcionarse a los usuarios a menos que la convalide el originador.

2.2.5 En cuanto al intercambio de información meteorológica para fines operacionales, se deberá incluir en el sistema de calidad los procedimientos de verificación y de convalidación y los recursos para supervisar la conformidad con las fechas prescritas de transmisión de los mensajes particulares y/o de los boletines que es necesario intercambiar, y las horas de su presentación para ser transmitidos. El sistema de calidad deberá ser capaz de detectar tiempos de tránsito excesivos de los mensajes y boletines recibidos.

Los requisitos relativos al intercambio de información meteorológica operacional se presentan en el Capítulo 11.

2.2.6 Se demostrará, mediante una auditoría, el cumplimiento del sistema de calidad aplicado. Si se observa que el sistema no cumple, se iniciarán medidas para determinar y corregir la causa. Todas las observaciones que se hagan en una auditoría se basarán en pruebas y se documentarán en forma adecuada.

2.2.7 Debido a la variabilidad de los elementos meteorológicos en el espacio y en el tiempo, a las limitaciones de las técnicas de observación y a las limitaciones causadas por las definiciones de algunos de los elementos, el receptor del informe entenderá que el valor específico de algunos de los elementos dados en un informe representa la mejor aproximación a las condiciones reales en el momento de la observación.

2.2.8 Debido a la variabilidad de los elementos meteorológicos en el espacio y en el tiempo, a las limitaciones de las técnicas de predicción y a las limitaciones impuestas por las definiciones de algunos de los elementos, el receptor del informe entenderá que el valor especificado de cualesquiera de los elementos dados en un pronóstico representa el valor más probable que puede tener dicho elemento durante el período de pronóstico. Análogamente, cuando en un pronóstico se da la hora en que ocurre o cambia un elemento, esta hora se entenderá como la más probable.

2.2.9 La información meteorológica proporcionada a los usuarios indicados en 2.1.2 será consecuente con los principios relativos a factores humanos y presentados de forma que exija un mínimo de interpretación por parte de estos usuarios, como se especifica en los capítulos siguientes.

2.3 Notificación por parte de los explotadores

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

2.3.2 El explotador que necesite servicio meteorológico lo notificará a la autoridad meteorológica respectiva, cuando:

- a) se proyecten nuevas rutas o nuevos tipos de operaciones;
- b) se tengan que hacer cambios de carácter duradero en las operaciones regulares; y
- c) se proyecten otros cambios que afecten al suministro del servicio meteorológico.

Esa información contendrá todos los detalles necesarios para que la autoridad meteorológica planifique y coordine las modificaciones correspondientes.

2.3.3 El explotador o un miembro de la tripulación de vuelo se asegurará de que, cuando se requiera, la Autoridad Meteorológica, en consulta con los usuarios, notifique a la oficina meteorológica de aeródromo que corresponda:

- a) los horarios de vuelo;
- b) cuando tengan que realizarse vuelos no regulares; y
- c) cuando se retrasen, adelanten o cancelen los vuelos.

2.3.4 La notificación de vuelos individuales a la oficina meteorológica de aeródromo deberá contener la información siguiente, aunque en el caso de vuelos regulares puede prescindirse de tal requisito respecto a parte de esa información o a toda ella por acuerdo según lo convenido entre la oficina meteorológica de aeródromo y el explotador interesado.

- a) aeródromo de salida y hora prevista de salida;
- b) destino y hora prevista de llegada;
- c) ruta por la que ha de volar y hora prevista de llegada a, y de salida de, cualquier aeródromo intermedio;
- d) los aeródromos de alternativa necesarios para completar el plan operacional de vuelo, tomados de la lista pertinente contenida en el plan regional de navegación aérea;
- e) nivel de crucero;
- f) tipo de vuelo, ya sea por reglas de vuelo visual o de vuelo por instrumentos;
- g) tipo de información meteorológica requerida para un miembro de la tripulación de vuelo, ya sea documentación de vuelo o exposición verbal o consulta y;
- h) hora(s) a que es preciso dar exposición verbal, consulta o documentación de vuelo.

CAPÍTULO 3

Sistemas de Pronósticos y Oficinas Meteorológicas

3.1 Sistema Nacional de Pronósticos de área

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

3.2 Oficinas meteorológicas de aeródromo

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

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

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

3.2.3 Se determinarán por acuerdo regional de navegación aérea los aeródromos en los que se requieren pronósticos de aterrizaje.

3.2.4 En el caso de que un aeródromo no cuente con una oficina meteorológica de aeródromo localizada en sus dependencias:

- a) la autoridad meteorológica designará una o más oficinas meteorológicas de aeródromo para que proporcionen la información meteorológica que se necesite; y
- b) las autoridades competentes determinarán los medios para poder proporcionar dicha información a los aeródromos de que se trate.

3.3 Oficinas de vigilancia meteorológica

3.3.1 La DGAC tiene la responsabilidad de suministrar servicios de tránsito aéreo dentro de una región de información de vuelo o un área de control, y establecerá, de conformidad con un

acuerdo regional de navegación aérea, una o más oficinas de vigilancia meteorológica (OVM).

3.3.2 Las oficinas de vigilancia meteorológica:

- a) mantendrán la vigilancia continua de las condiciones meteorológicas que afecten a las operaciones de vuelo dentro de su zona de responsabilidad;
- b) prepararán información SIGMET y otra información relativa a su zona de responsabilidad;
- c) proporcionarán información SIGMET y, cuando se requiera, otras informaciones meteorológicas a las dependencias de los servicios de tránsito aéreo asociadas;
- d) difundirán la información SIGMET;
- e) En el caso de que el acuerdo regional de navegación aérea lo requiera, de conformidad con 7.2.1:

- 1) prepararán información AIRMET relativa a su zona de responsabilidad;
- 2) proporcionarán información AIRMET a las dependencias de los servicios de tránsito aéreo asociadas; y
- 3) difundirán la información AIRMET;

f) proporcionarán la información recibida sobre actividad volcánica precursora de erupciones, erupciones volcánicas y nubes de cenizas volcánicas respecto a las cuales todavía no se haya expedido un mensaje SIGMET, a sus ACC asociados, según lo convenido entre las autoridades meteorológicas y ATS interesadas, y al VAAC correspondiente según lo determinado por acuerdo regional de navegación aérea; y

g) proporcionarán la información recibida sobre liberación de materiales radiactivos a la atmósfera, en el área respecto a la cual mantienen la vigilancia o en áreas adyacentes, a sus ACC asociados, según lo convenido entre las autoridades meteorológicas y ATS interesadas, así como a las dependencias del servicio de información aeronáutica, según lo convenido entre las autoridades meteorológicas y las autoridades competentes de aviación civil interesadas. En la información se incluirá el lugar, la fecha y la hora de la liberación, así como las trayectorias pronosticadas de los materiales radiactivos.

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

3.3.4 Una MWO debe coordinar la información SIGMET con las MWO vecinas, en especial cuando los fenómenos meteorológicos en ruta se extiendan o se espera que se extiendan más allá del área de responsabilidad especificada para la MWO, con el propósito de garantizar el suministro armonizado de información SIGMET.

3.4 Observatorios de volcanes

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

- a) una actividad volcánica significativa previa a la erupción o el cese de aquélla;
- b) una erupción volcánica o el cese de ésta, y/o
- c) cenizas volcánicas en la atmósfera, remitan esta información con la mayor rapidez posible a sus ACC asociados, a la OVM y al VAAC.

CAPÍTULO 4

Observaciones e Informes Meteorológicos

4.1 Estaciones y observaciones meteorológicas aeronáuticas

4.1.1 La DGAC establecerá en los aeródromos del territorio nacional las estaciones meteorológicas aeronáuticas que determine que son necesarias. Una estación meteorológica aeronáutica puede ser una estación independiente o puede estar combinada con una estación sinóptica.

En las estaciones meteorológicas aeronáuticas pueden incluirse sensores instalados fuera del aeródromo donde la autoridad meteorológica considere que se justifique.

4.1.2 Las estaciones meteorológicas aeronáuticas efectuarán observaciones ordinarias a intervalos fijos. En los aeródromos, las observaciones ordinarias se completarán con las observaciones especiales cuando ocurran cambios especificados con respecto al viento en la superficie, la visibilidad, el alcance visual en la pista, el tiempo presente, las nubes o la temperatura del aire.

4.1.3 La Autoridad Meteorológica, hará los arreglos necesarios para que sus estaciones meteorológicas aeronáuticas sean inspeccionadas con la frecuencia suficiente para asegurar el mantenimiento de un alto grado de calidad de observación, el correcto funcionamiento de los instrumentos y de todos sus indicadores, y para verificar que la exposición de los instrumentos no haya variado sensiblemente.

4.1.4 En los aeródromos con pistas previstas para operaciones de aproximación y aterrizaje por instrumentos de Categorías II y III, se instalará un equipo automático para medir o evaluar, según corresponda, y para vigilar e indicar a distancia el viento en la superficie, la visibilidad, el alcance visual en la pista, la altura de la base de las nubes, las temperaturas del aire y del punto de rocío y la presión atmosférica en apoyo de operaciones de aproximación, aterrizaje y despegue. Estos dispositivos serán sistemas automáticos integrados para la obtención, tratamiento, difusión y presentación en pantalla en tiempo real de los parámetros meteorológicos que influyan en las operaciones de aterrizaje y de despegue. En el diseño de los sistemas automáticos integrados se observarán los principios relativos a factores humanos y se incluirán procedimientos de reserva.

4.1.5 En los aeródromos con pistas previstas para operaciones de aproximación y aterrizaje por instrumentos de Categoría I, deberá instalarse equipo automático para medir o evaluar, según corresponda, y para vigilar e indicar a distancia el viento en la superficie, la visibilidad, el alcance visual en la pista, la altura de la base de las nubes, las temperaturas del aire y del punto de rocío y la presión atmosférica en apoyo de operaciones de aproximación, aterrizaje y despegue. Estos dispositivos son sistemas automáticos integrados para la obtención, tratamiento, difusión y presentación en pantalla en tiempo real de los parámetros meteorológicos que influyan en las operaciones de aterrizaje y de despegue. En el diseño de los sistemas automáticos integrados deberán observarse los principios relativos a factores humanos y deberían incluirse procedimientos de reserva.

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

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

4.2 Acuerdo entre la autoridad meteorológica y la autoridad ATS competente.

Un acuerdo entre la autoridad meteorológica y la autoridad ATS competente, deberá establecer que se cumplan, entre otras cosas:

a) la provisión, en las dependencias de los servicios de tránsito aéreo, de presentaciones visuales relacionadas con los sistemas automáticos integrados;

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

4.3 Observaciones e informes ordinarios

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

4.3.2 Los informes de las observaciones ordinarias se expedirán como:

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

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

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

4.4 Observaciones e informes especiales

4.4.1 La Autoridad Meteorológica, en coordinación con la autoridad ATS competente, los explotadores y demás interesados, establecerá una lista de los criterios respecto a las observaciones especiales, las cuales se especifican en "Procedimiento Observaciones e Informes Meteorológicos".

4.4.2 Los informes de observaciones especiales se expedirán como:

- a) informes especiales locales solamente para su difusión en el aeródromo de origen (previstos para las aeronaves que lleguen y que salgan); y
- b) SPECI para su difusión a otros aeródromos fuera del aeródromo de origen (previstos principalmente para la planificación del vuelo, radiodifusiones VOLMET y D-VOLMET) a menos que se emitan informes METAR a intervalos de media hora.

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

4.4.3 En los aeródromos que no estén en funcionamiento las 24 horas del día de conformidad con 4.3.1, se expedirán SPECI, según sea necesario, una vez reanudada la expedición de METAR.

4.5 Contenido de los informes

4.5.1 Los informes locales ordinarios, informes locales especiales, los METAR y SPECI contendrán los siguientes elementos en el orden indicado:

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

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

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

4.6 Observación y notificación de elementos meteorológicos

4.6.1 Viento en la superficie

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

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

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

4.6.2 Visibilidad

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

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

observaciones de la visibilidad para estos informes deberán ser representativas de la zona de toma de contacto con la pista.

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

4.6.3 Alcance visual en la pista

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

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

- a) las pistas para aproximaciones de precisión destinadas a operaciones de aproximación y aterrizaje por instrumentos de Categoría I, y
- b) las pistas utilizadas para despegue y dotadas de luces de borde o de eje de pista de alta intensidad.

4.6.3.3 Las evaluaciones del alcance visual en la pista efectuada de conformidad con 4.6.3.1 y 4.6.3.2, se notificarán en metros en el curso de períodos durante los cuales se observe que la visibilidad o el alcance visual en la pista son menores de 1.500 metros.

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

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

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

4.6.4 Tiempo presente

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

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

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

4.6.5 Nubes

DAR-03

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

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

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

4.6.6 Temperatura del aire y temperatura del punto de rocío

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

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

4.6.7 Presión atmosférica.

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

4.6.8 Información suplementaria.

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

4.7 Notificación de la información meteorológica a partir de sistemas automáticos de observación.

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

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

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

4.8 Observaciones e informes de actividad volcánica

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

- a) tipo de mensaje, INFORME DE ACTIVIDAD VOLCÁNICA;
- b) identificador de la estación, indicador de lugar o nombre de la estación;
- c) fecha/hora del mensaje;
- d) emplazamiento del volcán y nombre, si se conociera; y
- e) descripción concisa del suceso, incluso, según corresponda, el grado de intensidad de la

DAR-03

actividad volcánica, el hecho de una erupción, con su fecha y hora, y la existencia en la zona de una nube de cenizas volcánicas junto con el sentido de su movimiento y su altura.

CAPÍTULO 5

Observaciones e Informes de Aeronave

5.1 La DGAC

La DGAC dispondrá, de conformidad con las disposiciones del presente capítulo, las observaciones que harán las aeronaves que vuelen por rutas aéreas nacionales e internacionales, así como el registro y la notificación de dichas observaciones.

5.2 Tipos de observaciones de aeronave

Se harán las siguientes observaciones a bordo de las aeronaves:

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

5.3 Observaciones ordinarias de aeronave - designación

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

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

5.4 Observaciones especiales de aeronave

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

- a) turbulencia moderada o fuerte; o
- b) engelamiento moderado o fuerte; o
- c) onda orográfica fuerte; o
- d) tormentas sin granizo, que se encuentran oscurecidas, inmersas, generalizadas o en líneas de turbonada; o
- e) tormentas con granizo, que se encuentran oscurecidas, inmersas, generalizadas o en líneas de turbonada; o
- f) tempestades de polvo o de arena fuertes; o
- g) una nube de cenizas volcánicas; o
- h) actividad volcánica precursora de erupción o una erupción volcánica.
- i) la eficacia de frenado en la pista no es tan buena como la notificada.

5.5 Otras observaciones extraordinarias de aeronave

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

5.5.1 Aeronotificaciones durante el ascenso inicial y la aproximación

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

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

5.5.2 Aeronotificaciones a solicitud

En las aeronaves se harán también observaciones:

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

5.6 Notificación de las observaciones de aeronave durante el vuelo

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

5.6.2 Las observaciones de aeronave se notificarán durante el vuelo, en el momento en que se haga la observación o tan pronto como sea posible al centro de control de área correspondiente.

5.6.3 Se notificarán las observaciones de aeronave como aeronotificaciones.

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

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

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

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

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

CAPÍTULO 6

Pronósticos

6.1 Utilización de los pronósticos

La expedición de un nuevo pronóstico por una oficina meteorológica de aeródromo, tal como un pronóstico ordinario de aeródromo, se entenderá que cancela automáticamente cualquier pronóstico del mismo tipo expedido previamente para el mismo lugar y para el mismo período de validez o parte del mismo.

6.2 Pronósticos de aeródromo

6.2.1 Los pronósticos de aeródromo serán preparados por la oficina meteorológica de aeródromo designada por la autoridad meteorológica.

6.2.2 Los pronósticos de aeródromo se expedirán a una hora determinada, no más de una hora antes del inicio de su período de validez, y consistirán en una declaración concisa de las condiciones meteorológicas previstas en un aeródromo por un período determinado.

6.2.3 Los pronósticos de aeródromo y las enmiendas de los mismos se expedirán como TAF e incluirán la siguiente información en el orden indicado:

- a) identificación del tipo de pronóstico;
- b) indicador de lugar;
- c) fecha y hora de expedición del pronóstico;
- d) identificación de un pronóstico faltante, cuando corresponda;
- e) fecha y período de validez del pronóstico;
- f) identificación de un pronóstico cancelado, cuando corresponda;
- g) vientos en la superficie;
- h) visibilidad;
- i) condiciones meteorológicas;
- j) nubes; y
- k) cambios significativos previstos de uno o más de estos elementos durante el período de validez.

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

6.2.4 Las oficinas meteorológicas de aeródromo que preparan TAF mantendrán en constante estudio los pronósticos y, cuando sea necesario, expedirán enmiendas sin demora. La longitud de los mensajes de pronósticos y el número de cambios indicados en el pronóstico se mantendrán al mínimo.

6.2.5 Se cancelarán los TAF que no puedan revisarse de forma continua.

6.2.6 El período de validez de los TAF ordinarios no deberá ser menor de 6 horas ni mayor de 30 horas; el período de validez deberá determinarse por acuerdo regional de navegación aérea. Los TAF ordinarios válidos para menos de 12 horas deberán expedirse cada 3 horas, y los válidos para 12 hasta 30 horas cada 6 horas.

6.2.7 Al expedir TAF, las oficinas meteorológicas de aeródromo se asegurarán de que en todo momento no más de un TAF sea válido en un aeródromo.

6.3 Pronósticos de aterrizaje

6.3.1 Los pronósticos de aterrizaje, deberán ser preparados por la oficina meteorológica de aeródromo designada por la autoridad meteorológica. Tales pronósticos tienen por objeto satisfacer las necesidades de los usuarios locales y de las aeronaves que se encuentren aproximadamente a una hora de vuelo del aeródromo.

6.3.2 Los pronósticos de aterrizaje se prepararán en forma de pronóstico de tipo tendencia.

6.3.3 El pronóstico de tendencia consistirá en una declaración concisa de los cambios significativos previstos en las condiciones meteorológicas en ese aeródromo, que se adjuntará a un informe local ordinario, un informe local especial, METAR o SPECI. El período de validez de un pronóstico de tendencia será de 2 horas a partir de la hora del informe que forma parte del pronóstico de aterrizaje.

6.4 Pronósticos de despegue

6.4.1 Los pronósticos para el despegue los preparará la oficina meteorológica de aeródromo designada por la autoridad meteorológica interesada, según lo convenido entre la autoridad meteorológica y los explotadores interesados.

6.4.2 El pronóstico de despegue deberá referirse a un período de tiempo especificado y contener información sobre las condiciones previstas para el conjunto de pistas, respecto a la dirección y velocidad del viento en la superficie, y las variaciones de ambas, la temperatura, la presión (QNH) y cualquier otro elemento que pueda convenirse localmente.

6.4.3 A solicitud, deberá proporcionarse a los explotadores y miembros de la tripulación de vuelo un pronóstico de despegue, dentro de las 3 horas anteriores a la hora prevista de salida.

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

6.5 Pronósticos de área para vuelos a poca altura

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

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

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

CAPÍTULO 7

Información SIGMET y AIRMET, Avisos de Aeródromos y Avisos y Alertas de Cizalladura del Viento

7.1 Información SIGMET

7.1.1 La información SIGMET será expedida por una oficina de vigilancia meteorológica designada por la autoridad meteorológica y dará una descripción concisa en lenguaje claro abreviado de la existencia real y/o prevista de determinados fenómenos meteorológicos en ruta y de otros fenómenos en la atmósfera que puedan afectar a la seguridad operacional de las aeronaves, y de la evolución de esos fenómenos en el tiempo y en el espacio.

7.1.2 La información SIGMET se cancelará cuando los fenómenos dejen de acaecer o ya no se espere que vayan a ocurrir en el área.

7.1.3 El período de validez de los mensajes SIGMET no será superior a 4 horas. En el caso especial de los mensajes SIGMET para nubes de cenizas volcánicas y ciclones tropicales, el período de validez se extenderá a 6 horas.

7.1.4 Los mensajes SIGMET relacionados con las nubes de cenizas volcánicas deberán basarse en la información de asesoramiento entregada por los VAAC, respectivamente, designados en virtud de un acuerdo regional de navegación aérea.

7.1.5 Se mantendrá estrecha coordinación entre la oficina de vigilancia meteorológica y el centro de control de área para asegurar que la información acerca de cenizas volcánicas que se incluye en los mensajes SIGMET y NOTAM sea coherente.

7.1.6 Los mensajes SIGMET se expedirán no más de 4 horas antes de comenzar el periodo de validez. En el caso especial de los mensajes SIGMET para cenizas volcánicas y ciclones tropicales, dichos mensajes se expedirán tan pronto como sea posible pero no más de 12 horas antes del inicio del período de validez. Los mensajes SIGMET relativos a nubes de cenizas volcánicas y ciclones tropicales se actualizarán cada 6 horas como mínimo.

7.2 Información AIRMET

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

7.2.2 La información AIRMET se cancelará cuando los fenómenos dejen de producirse o ya no se espere que ocurran en la zona.

7.2.3 El período de validez de los mensajes AIRMET no será superior a 4 horas.

7.3 Aviso de aeródromo

7.3.1 La oficina meteorológica designada por la autoridad meteorológica competente emitirá avisos de aeródromo con información concisa acerca de las condiciones meteorológicas que podrán tener un efecto adverso en las aeronaves en tierra, inclusive las aeronaves estacionadas, y en las instalaciones y servicios del aeródromo.

7.3.2 Deberán cancelarse los avisos de aeródromo cuando ya no ocurran tales condiciones o cuando ya no se espere que ocurran en el aeródromo.

7.4 Avisos y alertas de cizalladura del viento

7.4.1 La oficina meteorológica de aeródromo designada por la autoridad meteorológica preparará los avisos de cizalladura del viento para los aeródromos en los que la cizalladura del viento se considera como un factor a tener en cuenta, de acuerdo con los arreglos locales establecidos con la dependencia de servicios de tránsito aéreo apropiada y los explotadores interesados. Los avisos de cizalladura del viento darán información concisa sobre la presencia observada o prevista de cizalladura del viento que pudiera afectar adversamente a las aeronaves en la trayectoria de aproximación o en la trayectoria de despegue, o durante la aproximación en circuito entre el nivel de la pista y una altura de 500 metros (1.600 pies) sobre éste, o afectar a las aeronaves en la pista en el recorrido de aterrizaje o la carrera de despegue. Cuando la topografía local haya demostrado que se origina cizalladura del viento notable a alturas por encima de los 500 metros (1.600 pies) sobre el nivel de la pista, los 500 metros (1.600 pies) sobre el nivel de la pista no se considerarán como límite restrictivo.

7.4.2 Cuando los informes de aeronaves indiquen que ya no hay cizalladura del viento o, después de un tiempo acordado sin notificaciones, deberán cancelarse los avisos de cizalladura del viento para aeronaves que llegan o aeronaves que salen. Deberán fijarse localmente para cada aeródromo los criterios que regulan la cancelación de un aviso de cizalladura del viento por acuerdo entre las autoridades meteorológicas, las autoridades ATS competente y los explotadores interesados.

CAPÍTULO 8

Información Climatológica Aeronáutica

8.1 Disposiciones generales

8.1.1 La información climatológica aeronáutica necesaria para la planificación de operaciones de vuelo, se preparará en forma de tablas climatológicas de aeródromo y resúmenes climatológicos de aeródromo.

Esta información se proporcionará a los usuarios aeronáuticos según se convenga entre la autoridad meteorológica y los usuarios interesados.

8.1.2 La información climatológica aeronáutica deberá basarse normalmente en observaciones efectuadas a lo largo de un período de cinco años como mínimo, y dicho período deberá indicarse en la información proporcionada.

8.1.3 Los datos climatológicos relativos a los emplazamientos de nuevos aeródromos y a pistas nuevas en los aeródromos existentes deberán recopilarse a partir de la fecha más temprana posible, antes de la puesta en servicio de dichos aeródromos o pistas.

8.2 Tablas climatológicas de aeródromo

La DGAC deberá disponer lo necesario para recopilar y retener los datos de observación necesarios, pudiendo:

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

8.3 Resúmenes climatológicos de aeródromo

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

8.4 Copias de datos de observaciones meteorológicas

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

CAPÍTULO 9

Servicio para Explotadores y Miembros de las Tripulaciones de Vuelo

9.1 Disposiciones generales

9.1.1 Se proporcionará información meteorológica a los explotadores y a los miembros de las tripulaciones de vuelo para:

- a) El planeamiento previo al vuelo de los explotadores;
- b) El replaneamiento durante el vuelo que efectúan los explotadores utilizando control de operaciones centralizado de las operaciones de vuelo;
- c) uso de los miembros de la tripulación de vuelo antes de la salida; y
- d) las aeronaves en vuelo.

9.1.2 En la información meteorológica proporcionada a los explotadores y a los miembros de las tripulaciones de vuelo se tendrán en cuenta la hora, la altitud y la extensión geográfica. En consecuencia, la información será válida para la hora fijada o para un período apropiado y se extenderá hasta el aeródromo de aterrizaje previsto abarcando además las condiciones meteorológicas previstas entre el aeródromo de aterrizaje previsto y los aeródromos de alternativa designados por el explotador.

9.1.3 La información meteorológica proporcionada a los explotadores y a los miembros de las tripulaciones de vuelo estará actualizada e incluirá la siguiente información, según lo convenido entre la autoridad meteorológica y los explotadores de que se trate:

a) pronósticos de

- 1) viento y temperatura en altitud;
- 2) humedad en altitud;
- 3) altitud geopotencial de los niveles de vuelo;
- 4) nivel de vuelo y temperatura de la tropopausa;
- 5) dirección, velocidad y nivel de vuelo del viento máximo;
- 6) fenómenos SIGWX; y
- 7) nubes cumulonimbus, engelamiento y turbulencia.

b) METAR o SPECI (incluidos los pronósticos de tendencia expedidos de conformidad con el acuerdo regional de navegación aérea) para los aeródromos de salida y de aterrizaje previsto, y para los de alternativa pos despegue, en ruta y de destino;

c) TAF o enmiendas de los mismos para los aeródromos de salida y de aterrizaje previstos, y para los de alternativa pos despegue, en ruta y de destino;

d) pronósticos para el despegue;

e) información SIGMET y aeronotificaciones especiales apropiadas relacionadas con toda la ruta;

f) información de asesoramiento sobre cenizas volcánicas y ciclones tropicales relevante a toda la ruta;

g) según se determine mediante acuerdo regional de navegación aérea, pronóstico de área GAMET y/o pronósticos de área para vuelos a poca altura preparados en forma cartográfica como complemento a la expedición de información AIRMET, así como información AIRMET para vuelos a poca altura relacionados con toda la ruta;

h) avisos de aeródromo para el aeródromo local;

i) imágenes meteorológicas de satélite; y

j) información de radar meteorológico terrestre.

k) información de asesoramiento sobre las condiciones meteorológicas espaciales de relevancia para toda la ruta.

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

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

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

9.1.7 Cuando se proporcionen en forma cartográfica, los pronósticos de viento y temperatura en altitud que se enumeran en 9.1.3 a) 1) constituirán mapas previstos de hora fija en niveles de vuelo. Cuando los pronósticos de fenómenos SIGWX que se enumeran en 9.1.3 a) 6) se proporcionen en forma cartográfica, constituirán mapas previstos de hora fija para una capa atmosférica delimitada por niveles de vuelo.

9.1.8 Los pronósticos de viento y temperatura en altitud y de fenómenos SIGWX, por encima del nivel de vuelo 100, requeridos para la planificación previa al vuelo y la replanificación en vuelo por el explotador, se proporcionarán, tan pronto como estén disponibles, pero por lo menos 3 horas antes de la salida. Toda otra información meteorológica requerida para la planificación previa al vuelo y la replanificación en vuelo por el explotador se proporcionará tan pronto como sea posible.

9.1.9 Cuando sea necesario, la autoridad meteorológica que suministra el servicio para los explotadores y los miembros de las tripulaciones de vuelo, iniciará las medidas de coordinación con las autoridades meteorológicas de otros Estados, a fin de obtener de ellas los informes o pronósticos requeridos.

9.1.10 La información meteorológica se proporcionará a los explotadores y a los miembros de las tripulaciones en el lugar que determine la autoridad meteorológica, previa consulta con los explotadores, y a la hora convenida entre la oficina meteorológica de aeródromo y el explotador interesado. El servicio se limitará, para la planificación previa al vuelo, a los vuelos que se inicien dentro del territorio del Estado interesado. En los aeródromos donde no exista una oficina meteorológica de aeródromo, se establecerán los acuerdos pertinentes entre la autoridad meteorológica y el explotador interesado para proporcionar la información meteorológica.

9.2 Exposición verbal, consulta y presentación de la información

9.2.1 La exposición verbal o la consulta se suministrarán, a petición, a los miembros de las tripulaciones de vuelo o demás personal de operaciones de vuelo. Su objeto será proporcionar la información disponible más reciente sobre las condiciones meteorológicas existentes y previstas a lo largo de la ruta que se ha de seguir, en el aeródromo de aterrizaje previsto, en los aeródromos de alternativa y en otros aeródromos que sean pertinentes, ya sea para explicar y ampliar la información contenida en la documentación de vuelo o, según lo convenido entre la autoridad meteorológica y el explotador interesado, en lugar de la documentación de vuelo.

9.2.2 La información meteorológica utilizada en la exposición verbal, en la consulta y en la presentación, incluirá todos o algunos de los datos que figuran en 9.1.3.

9.2.3 Si la oficina meteorológica de aeródromo emite una opinión sobre el desarrollo de las condiciones meteorológicas en un aeródromo que difiera apreciablemente del pronóstico de aeródromo incluido en la documentación de vuelo, se hará observar tal discrepancia a los miembros de la tripulación de vuelo. La parte de la exposición verbal que trate de la divergencia se registrará en el momento de la exposición verbal, y este registro se pondrá a disposición del explotador.

9.2.4 La exposición verbal, consulta, presentación de información o documentación para el vuelo requeridas se suministrarán, normalmente, por la oficina meteorológica de aeródromo asociada con

el aeródromo de salida. En un aeródromo en donde no se pongan a disposición estos servicios, los arreglos para satisfacer las necesidades de los miembros de la tripulación de vuelo se convendrán entre la autoridad meteorológica, y el explotador interesado. En circunstancias excepcionales, tales como una demora indebida, la oficina meteorológica de aeródromo asociada con el aeródromo suministrará o, si ello no fuera factible, dispondrá que se suministre una nueva exposición verbal, consulta o documentación de vuelo, si es necesario.

9.2.5 El miembro de la tripulación de vuelo u otro personal de operaciones de vuelo para quienes se haya solicitado la exposición verbal consulta o documentación de vuelo, deberá visitar la oficina meteorológica de aeródromo a la hora convenida entre la oficina meteorológica de aeródromo y el explotador interesado. Cuando las condiciones locales en un aeródromo no permitan facilitar en persona las exposiciones verbales o la consulta, la oficina meteorológica de aeródromo deberá suministrar esos servicios por teléfono o por otros medios apropiados de telecomunicaciones.

9.3 Documentación de vuelo

9.3.1 La documentación de vuelo que deba estar disponible comprenderá la información que figura en 9.1.3 a) 1), y 6), b), c), e), f) y, si corresponde, g). Con todo, la documentación para los vuelos de dos horas de duración o menos, después de una breve parada intermedia o de servicios de escala para el regreso, se limitará a los datos necesarios para las operaciones, según lo convenido entre la autoridad meteorológica, y el explotador interesado, pero en todo caso comprenderá al menos la información mencionada en 9.1.3 b), c), e), f) y, si corresponde, g) y k).

9.3.2 Cuando sea evidente que la información meteorológica que habrá de incluirse en la documentación de vuelo diferirá bastante de la que se facilitó para la planificación previa al vuelo y la replanificación en vuelo, el explotador será informado tan pronto como sea posible. Se proporcionará la información revisada, según lo acordado entre el explotador y la oficina meteorológica de aeródromo que corresponda.

9.3.3 En los casos en que surja la necesidad de enmienda después de proporcionar la documentación de vuelo y antes de que la aeronave despegue, la oficina meteorológica de aeródromo, según se haya acordado localmente, deberá expedir la enmienda necesaria o información actualizada al explotador o a la dependencia local de los servicios de tránsito aéreo, para su transmisión a la aeronave.

9.3.4 La autoridad meteorológica conservará, ya sea como archivos de computadora o en forma impresa, durante un período de por lo menos 30 días, contados a partir de la fecha de su expedición, la información proporcionada a los miembros de la tripulación de vuelo. Esta información se pondrá a disposición de los que la soliciten para encuestas o investigaciones y, para estos fines, se conservará hasta que se haya completado la encuesta o la investigación.

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

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

9.4.2 Los sistemas de información automatizada previo al vuelo, previstos para que los explotadores, los miembros de la tripulación de vuelo y demás personal aeronáutico interesado tengan un punto armonizado y común de acceso a la información meteorológica y a la información de los servicios de información aeronáutica, deberán ser según lo coordinado entre la autoridad meteorológica y la autoridad ATS competente.

9.4.3 Cuando se utilizan sistemas de información automatizada previa al vuelo para que los explotadores, los miembros de la tripulación de vuelo y otro personal aeronáutico interesado tenga

un punto armonizado y común de acceso a la información meteorológica y a la información de los servicios de información aeronáutica, la autoridad meteorológica continuará siendo responsable del control de calidad y de la gestión de calidad de la información meteorológica proporcionada por medio de tales sistemas de conformidad con el Capítulo 2. numeral 2.2.2.

9.5 Información para las aeronaves en vuelo

9.5.1 La oficina meteorológica de aeródromo o la oficina de vigilancia meteorológica proporcionará información meteorológica para uso de las aeronaves en vuelo a su dependencia correspondiente de los servicios de tránsito aéreo y por medio del servicio D-VOLMET o radiodifusiones VOLMET, según se determine mediante un acuerdo regional de navegación aérea. La información meteorológica para la planificación por el explotador para aeronaves en vuelo se proporcionará, a solicitud, según, se convenga entre la autoridad o las autoridades meteorológicas y el explotador interesado.

9.5.2 La información meteorológica para uso de las aeronaves en vuelo se proporcionará a la dependencia de los servicios de tránsito aéreo de acuerdo con las especificaciones del Capítulo 10.

9.5.3 La información meteorológica se proporcionará por medio del servicio D-VOLMET o radiodifusiones VOLMET de conformidad con las especificaciones del Capítulo 11.

CAPÍTULO 10**Información para los Servicios de Tránsito Aéreo y de Búsqueda y Salvamento, y de Información Aeronáutica**

10.1 Información para las dependencias de los servicios de tránsito aéreo

10.1.1 La autoridad meteorológica designará la oficina meteorológica de aeródromo o la oficina de vigilancia meteorológica que habrá de estar asociada con cada dependencia de los servicios de tránsito aéreo. La oficina meteorológica de aeródromo o la oficina de vigilancia meteorológica asociada, previa coordinación con la dependencia de los servicios de tránsito aéreo, proporcionarán o dispondrán que se proporcione a dicha dependencia, la información meteorológica actualizada que sea necesaria para el desempeño de sus funciones.

10.1.2 La oficina meteorológica de aeródromo deberá asociarse con una torre de control de aeródromo o una dependencia de control de aproximación para proporcionar información meteorológica.

10.1.3 La oficina de vigilancia meteorológica se asociará a un centro de control de área para proporcionar información meteorológica.

10.1.4 Cuando, debido a circunstancias locales, sea conveniente que las funciones de una oficina meteorológica de aeródromo o de una oficina de vigilancia meteorológica asociada se compartan entre dos o más oficinas meteorológicas de aeródromo u oficinas de vigilancia meteorológica, la división de la responsabilidad deberá determinarse por la autoridad meteorológica en consulta con la autoridad ATS competente.

10.1.5 Toda la información meteorológica solicitada por una dependencia de los servicios de tránsito aéreo en relación con una emergencia de aeronave se proporcionará tan pronto como sea posible.

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

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

10.3 Información para las dependencias de los servicios de información aeronáutica

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

CAPÍTULO 11

Necesidades y Utilización de las Comunicaciones

11.1 Necesidades en materia de comunicaciones

11.1.1 Se mantendrán instalaciones adecuadas de telecomunicaciones para que las oficinas meteorológicas de los aeródromos y, cuando sea necesario, las estaciones meteorológicas aeronáuticas, puedan proporcionar la información meteorológica necesaria a las dependencias de los servicios de tránsito aéreo en los aeródromos que tengan bajo su responsabilidad, y en particular a las torres de control de aeródromo, las dependencias de control de aproximación y las estaciones de telecomunicaciones aeronáuticas que sirven a esos aeródromos.

11.1.2 Se mantendrán instalaciones adecuadas de telecomunicaciones para que las oficinas de vigilancia meteorológica puedan proporcionar la información meteorológica necesaria a las dependencias de los servicios de tránsito aéreo y de búsqueda y salvamento, en relación con las regiones de información de vuelo, áreas de control y regiones de búsqueda y salvamento que tengan bajo su responsabilidad, a los centros de control de área y los centros coordinadores de salvamento, y a las correspondientes estaciones de telecomunicaciones aeronáuticas.

11.1.3 Se mantendrán instalaciones adecuadas de telecomunicaciones para que los centros mundiales de pronósticos de área puedan proporcionar la información necesaria elaborada por el sistema mundial de pronósticos de área a las oficinas meteorológicas de aeródromo, autoridades meteorológicas y demás usuarios.

11.1.4 Las instalaciones de telecomunicaciones entre las oficinas meteorológicas de aeródromo y, según sea necesario, entre las estaciones meteorológicas aeronáuticas y las torres de control de aeródromo o las dependencias de control de aproximación, permitirán las comunicaciones orales directas; la velocidad a que estas comunicaciones puedan establecerse deberá ser tal que sea posible normalmente ponerse en contacto con los puntos requeridos dentro del plazo de 15 segundos aproximadamente.

11.1.5 Las instalaciones de telecomunicaciones entre las oficinas meteorológicas de aeródromo o las oficinas de vigilancia meteorológica, los centros de control de área, los centros coordinadores de salvamento y las estaciones de telecomunicaciones aeronáuticas, deberán permitir:

- a) las comunicaciones orales directas; la velocidad a que estas comunicaciones puedan establecerse deberá ser tal que sea posible normalmente ponerse en contacto con los puntos requeridos dentro del plazo de 15 segundos aproximadamente; y
- b) las comunicaciones impresas cuando los destinatarios necesiten un registro escrito de las comunicaciones; el tiempo de tránsito de los mensajes no debería exceder de 5 minutos.

11.1.6 Las instalaciones de telecomunicaciones necesarias de acuerdo con 11.1.4 y 11.1.5 deberán complementarse, cuando sea necesario, con otros tipos de comunicaciones visuales o auditivas, por ejemplo, la televisión en circuito cerrado u otros sistemas distintos de procesamiento de la información.

11.1.7 Según se haya acordado entre la autoridad meteorológica y los explotadores interesados, deberá disponerse lo necesario para permitir a estos últimos establecer instalaciones de telecomunicaciones adecuadas para obtener información meteorológica de las oficinas meteorológicas de los aeródromos o de otras fuentes apropiadas.

11.1.8 Se mantendrán instalaciones adecuadas de telecomunicaciones para permitir a las oficinas meteorológicas intercambiar información meteorológica para las operaciones con otras oficinas meteorológicas.

11.1.9 Las instalaciones de telecomunicaciones utilizadas en el intercambio de información meteorológica para las operaciones deberán ser del servicio fijo aeronáutico o, en el caso del intercambio de información meteorológica para las operaciones en las que el tiempo no es primordial,

de la internet pública, con sujeción a la disponibilidad, al funcionamiento satisfactorio y a los acuerdos bilaterales/multilaterales y/o regionales de navegación aérea.

11.2 Utilización de las comunicaciones del servicio fijo aeronáutico y de la internet pública-boletines meteorológicos

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

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

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

11.4 Utilización de las comunicaciones del servicio móvil aeronáutico

El contenido y el formato de la información meteorológica transmitida a las aeronaves y la que sea transmitida por aeronaves se conformarán a las disposiciones de este Reglamento.

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

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

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

11.6.1 Las radiodifusiones VOLMET continuas, normalmente en muy alta frecuencia (VHF), contendrán METAR y SPECI actuales y pronósticos de tipo tendencia si están disponibles.

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