DAP 03 02

CHILE

DIRECCIÓN GENERAL
DE AERONÁUTICACIVIL

PROCEDIMIENTO PARA LA OBSERVACIÓN E INFORMES DE AERONAVE (AERONOTIFICACIONES)

HOJA DE VIDA

PROCEDIMIENTO PARA LA OBSERVACIÓN E INFORMES DE AERONAVE (AERONOTIFICACIONES)

DAP 03 02

EDICIÓN N°	ENMIENDA N°	PARTE AFECTADA DEL DCTO.		DISPUESTO POR	
		CAPÍTULO	SECCIÓN	RESOLUCIÓN EXENTA	FECHA
3		TODOS	TODOS	Nº 04/3/0108/1314	30/SEP/2021

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL
DEPARTAMENTO PLANIFICACIÓN

OBJ.: Aprueba Tercera Edición del "Procedimiento para la observación e informes de aeronave (Aeronotificaciones)", DAP 03 02.

EXENTA N°04 / 3 / 0108 / 1314 /

SANTIAGO, 30 SEPTIEMBRE 2021

RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

VISTOS:

a) DFL Nº1-19.653, de 2000, que Fija Texto Refundido Coordinado y Sistematizado de la Ley Nº18.575, Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado.

b) Ley N° 16.752 de 1968 que Fija Organización y Funciones y establece las Disposiciones Generales a la Dirección General de Aeronáutica Civil.

c) Ley 18.916, de 1990, que aprueba el Código Aeronáutico.

d) Ley Nº 19.880, de 2003, que Establece Bases de los Procedimientos Administrativos que Rigen los Actos de los Órganos de la Administración del Estado.

e) Decreto Supremo N° 509 bis, de 28 de abril de 1947, del Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile, publicado en el diario oficial de Chile el 06 de diciembre de 1957, que promulga el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, suscrito en Chicago el 07 de diciembre de 1944.

f) Decreto Supremo N° 222 de 2004, del Ministerio de Defensa Nacional, que aprueba el Reglamento Orgánico de Funcionamiento (ROF) de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

g) Decreto Supremo N° 330, de 2020, del Ministerio de Defensa Nacional, que aprueba ~~e~~l Reglamento Aeronáutico, Servicio Meteorológico para la Navegación Aérea, DAR 03.

h) Decreto Nº 1, de fecha 06 de enero de 2021, del Ministerio de Defensa Nacional, que nombra al General de Brigada Aérea (A), Sr. Raúl Ernesto Jorquera Conrads, como Director General de Aeronáutica Civil, a contar del 14 de diciembre de 2020.

i) Resolución Nº 7, de fecha 26 de marzo de 2019, de la Contraloría General de la República, que fija Normas sobre Exención del Trámite de Toma de Razón.

j) Resolución Exenta N° 0117, de 30 de enero de 2017, de la Dirección General de Aeronáutica Civil, que aprueba la Primera Edición de la Norma Aeronáutica Servicio Meteorológico para la Navegación Aérea, DAN 03.

k) Resolución Exenta N° 0247, de 25 de enero de 2008, de la Dirección General de Aeronáutica Civil, que aprueba la Segunda Edición del Procedimiento para la observación e informes de aeronaves (Aeronotificaciones), DAP 03 02.

l) Resolución Exenta N° 01241, de 03 de noviembre de 2011, de la Dirección General de Aeronáutica Civil, que aprueba la Segunda Edición del Procedimiento Aeronáutico "Utilización de las Comunicaciones Meteorológicas", DAP 03 11.

m) Resolución Exenta N° 04/3/0085/1039 de 12 de agosto de 2021, de la Dirección General de Aeronáutica Civil, que aprueba la Primera Edición del Procedimiento Aeronáutico "Evaluación y notificación del estado de las superficie de la pista", DAP 14 13.

n) Resolución Exenta N° 0131, de 31 de enero de 2019, de la Dirección General de Aeronáutica Civil que aprueba la Quinta Edición del Documento Rector Orgánico y de Funcionamiento (DROF) del Departamento Planificación.

o) Resolución Exenta N° 0172, de 12 de febrero de 2020, de la Dirección General de Aeronáutica Civil que aprueba la Sexta Edición del Documento Rector Orgánico y Funcionamiento (DROF) Dirección Meteorológica de Chile.

p) Resolución Exenta N°04/ 3/ 0061/0676, de 27 de mayo de 2021, de la Dirección General de Aeronáutica Civil, que aprueba la Primera Enmienda a la Cuarta Edición del Procedimiento "Estructura, Contenidos y Formatos de la Normativa de la DGAC", PRO ADM 02.

q) OF. (O) N° 10/1/0435, de 22 de abril de 2021, de la Dirección Meteorológica de Chile al Departamento Planificación, solicitando aprobación del "Procedimiento para la observación e informes de aeronave (Aeronotificaciones)", DAP 03 02, Edición 2, Enmienda 1.

r) Of.(O) N° 10/1/1028 de 22 de septiembre de 2021, de la Dirección Meteorológica de Chile al Departamento Planificación, que valida el texto del "Procedimiento para la observación e informes de aeronave (Aeronotificaciones)", DAP 03 02, Edición 2, Enmienda 1, a ser publicado.

CONSIDERANDO

La necesidad de actualizar los procedimientos relacionados con las observaciones e informes que realizan las tripulaciones de vuelo, de acuerdo a las ultimas enmiendas al Anexo 3 al Convenio de Aviación Civil Internacional, que permitirán una mejora en la coordinación y entrega oportuna de la información meteorológica entre los Servicios de Tránsito Aéreo y el Servicio Meteorológico Nacional, representado por los Centros Meteorológicos Regionales, específicamente en las Oficinas de Vigilancia Meteorológica (OVM).

RESUELVO:

DERÓGASE la Segunda Edición del Procedimiento para la observación e informes de aeronave (Aeronotificaciones), DAP 03 02, aprobado por Resolución Exenta N° 0247, de 25 de enero de 2008, de la Dirección General de Aeronáutica Civil, singularizada en la letra k) de los Vistos.

APRUÉBASE la Tercera Edición del Procedimiento Aeronáutico Procedimiento para la observación e informes de aeronave (Aeronotificaciones), DAP 03 02.

RAUL JORQUERA CONRADS

Firmado digitalmente por RAUL JORQUERA CONRADS
Fecha: 2021.10.06 16:18:14 -03'00'

RAÚL JORQUERA CONRADS
General de Brigada Aérea (A)
DIRECTOR GENERAL

DISTRIBUCIÓN:
DEPARTAMENTO PLANIFICACIÓN, SUBDEPARTAMENTO NORMATIVA AERONÁUTICA (A)
RJC/app/fbp/hmd//RES EX DAP 03 02 ED 3 SEP2021_fnl

ÍNDICE

PROPÓSITO

CAPÍTULO 1 DEFINICIONES Y ACRÓNIMOS

1.1 Definiciones
1.2 Acrónimos

CAPÍTULO 2 CONTENIDO DE LAS AERONOTIFICACIONES

2.1 Aeronotificaciones ordinarias por enlace de datos aire-tierra
2.2 Aeronotificaciones especiales por enlace de datos aire-tierra
2.3 Aeronotificaciones ordinarias mediante comunicaciones orales
2.4 Aeronotificaciones especiales mediante comunicaciones orales
2.5 Reporte de aeronotificaciones especiales relacionado con el estado de la pista

CAPÍTULO 3 CRITERIOS PARA LA NOTIFICACIÓN

3.1 Generalidades
3.2 Dirección del viento
3.3 Velocidad del viento
3.4 Bandera de calidad del viento
3.5 Temperatura del aire
3.6 Turbulencia
3.7 Humedad

CAPÍTULO 4 INTERCAMBIO DE AERONOTIFICACIONES

4.1 Responsabilidades de las oficinas de vigilancia meteorológica
4.2 Formato de las aeronotificaciones

CAPÍTULO 5 DISPOSICIONES ESPECÍFICAS RELATIVAS A LA NOTIFICACIÓN DE CIZALLADURA DEL VIENTO Y CENIZAS VOLCÁNICAS

5.1 Notificación de cizalladura del viento
5.2 Notificación de actividad volcánica después del vuelo

CAPÍTULO 6 CRITERIOS RESPECTO A FENÓMENOS INCLUIDOS EN LAS AERONOTIFICACIONES ESPECIALES (ENLACE ASCENDENTE)

6.1 Especificaciones relativas aeronotificaciones especiales (Apéndice 5)
6.2 Criterios detallados respecto a las aeronotificaciones especiales (Enlace Ascendente)

CAPÍTULO 7 OBSERVACIONES E INFORMES DE AERONAVE

7.1 Observaciones ordinarias de aeronave – designación

7.2 Observaciones ordinarias de aeronave — exenciones

APÉNDICES

APÉNDICE 1 ESPECIFICACIONES TÉCNICAS RELATIVAS A OBSERVACIÓN E INFORME DE AERONAVE

APÉNDICE 2 PUNTOS DE NOTIFICACIÓN ATS / MET

APÉNDICE 3 FORMULARIO DE NOTIFICACIÓN DE ACTIVIDAD VOLCÁNICA (MODELO VAR)

APÉNDICE 4 PLANTILLA PARA NOTIFICACIÓN ESPECIAL (ENLACE DESCENDENTE)

APÉNDICE 5 PLANTILLA PARA AERONOTIFICACIONES ESPECIALES (ENLACE ASCENDENTE)

APÉNDICE 6 INSTRUCCIONES PARA LAS AERONOTIFICACIONES ESPECIALES POR COMUNICACIONES ORALES

PROCEDIMIENTO PARA LA OBSERVACIÓN E INFORMES DE AERONAVE (AERONOTIFICACIONES)

PROPÓSITO

Establecer los procedimientos relacionados con las observaciones e informes que realiza el piloto de una aeronave, para contar con una coordinación y entrega oportuna de la información meteorológica entre los Servicios de Tránsito Aéreo y el Servicio Meteorológico Nacional.

CAPÍTULO 1

1.1 DEFINICIONES

Las definiciones se encuentran contenidas en DAN 03, solo se consideran definiciones de términos que se usen en este procedimiento y no se encuentren en otra normativa

AERONOTIFICACIÓN

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

INFORMACIÓN SIGMET

Información expedida por una Oficina de Vigilancia Meteorológica, relativa a la existencia real o prevista de fenómenos meteorológicos en ruta especificados, que puedan afectar la seguridad de las operaciones de aeronaves.

INFORME METEOROLÓGICO

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

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.

NIVEL

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

OBSERVACIÓN DE AERONAVE

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

PUNTO DE NOTIFICACIÓN

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

REGIÓN DE INFORMACIÓN DE VUELO

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

1.2 ACRÓNIMOS

ADS-C	Vigilancia dependiente automática – contrato.
ARP	Aeronotificaciones ordinarias.
ARS	Aeronotificaciones especiales.
D-FIS	Servicio de información de vuelo por enlace de datos.
EMBD	Inmersas.
EDR	Índice de disipación de la turbulencia.
FRQ	Frecuentes.
IAVW	Vigilancia de los volcanes en las aerovías internacionales.
ISOL	Aisladas.
MTW	Ondas orográficas.
OBSC	Oscurecidas.
OCNL	Ocasionales.
RNAV	Navegación (aérea) aleatoria. (Random NAVigation)
SQL	Línea de turbonada.
SSR	Radar secundario de vigilancia.
VAAC	Centro de avisos de cenizas volcánicas.
WAFC	Centro mundial de pronósticos de área.

CAPÍTULO 2

CONTENIDO DE LAS AERONOTIFICACIONES

2.1 AERONOTIFICACIONES ORDINARIAS POR ENLACE DE DATOS AIRE-TIERRA

2.1.1 Cuando se utilice el enlace de datos aire-tierra y se aplique la vigilancia dependiente automática (ADS) o el SSR en Modo S, los elementos incluidos en las aeronotificaciones ordinarias serán:

Designador del tipo de mensaje

Identificador de la aeronave

Bloque de datos 1

- Latitud
- Longitud
- Nivel
- Hora

Bloque de datos 2

- Dirección del viento
- Velocidad del viento
- Bandera de calidad del viento
- Temperatura del aire
- Turbulencia (si se conoce)
- Humedad (si se conoce)

Cuando se aplica la ADS-C o el SSR en Modo S, podrán satisfacerse los requisitos relativos a aeronotificaciones ordinarias mediante la combinación de bloque de datos ADS-C básico/SSR en Modo S (bloque de datos 1) y bloque de datos de información meteorológica (bloque de datos 2), que figuran en los informes ADS-C o SSR en Modo S.

2.1.2 Cuando se utiliza el enlace de datos aire-tierra mientras no se aplica ADS y el formato de mensajes SSR en Modo S, los elementos incluidos en los informes ordinarios serán:

Designador del tipo de mensaje

Sección 1 (Información de posición)

- Identificación de la aeronave.
- Posición o latitud y longitud.
- Hora.

- Nivel de vuelo o altitud.
- Posición siguiente y hora en que se sobrevolará.
- Punto significativo siguiente.

Sección 2 (Información de Operaciones)

- Hora prevista de llegada.
- Autonomía-

Sección 3 (Información meteorológica)

- Temperatura del aire.
- Dirección del viento.
- Velocidad del viento.
- Turbulencia.
- Engelamiento de aeronave.
- Humedad. (si se conoce)

Cuando se utiliza el enlace de datos aire-tierra mientras no se aplica la ADS y el formato de mensajes SSR en Modo S, podrán satisfacerse los requisitos relativos a aeronotificaciones ordinarias por medio de la aplicación de comunicación por enlace de datos controlador-piloto (CPDLC) titulada “Informe de posición”.

2.2 AERONOTIFICACIONES ESPECIALES POR ENLACE DE DATOS AIRE-TIERRA

Cuando se utiliza enlace de datos aire-tierra, los elementos incluidos en las aeronotificaciones especiales serán:

Designador de tipo de mensaje

Identificador de la aeronave

Bloque de datos 1

- Latitud.
- Longitud.
- Nivel.
- Hora.

Bloque de datos 2

- Dirección del viento.
- Velocidad del viento.
- Bandera de calidad del viento.
- Temperatura.
- Turbulencia. (si se conoce)

- Humedad. (si se conoce)

Bloque de datos 3

La condición que obliga a expedir una aeronotificación especial de acuerdo a lo establecido en DAN 03 capítulo 5 numeral 5.4 (se seleccionará sólo una condición de la lista presentada en el apéndice 4 bloque 3)

Se podrá cumplir con los requisitos relativos a aeronotificaciones especiales mediante la aplicación del servicio de información de vuelo por enlace de datos (D-FIS) denominada “Servicio de aeronotificaciones especiales”.

Cuando se trata de la transmisión de una aeronotificación especial de actividad volcánica precursora de erupción, erupción volcánica o nube de cenizas volcánicas, en 5.2 se indican los requisitos adicionales.

2.3 AERONOTIFICACIONES ORDINARIAS MEDIANTE COMUNICACIONES ORALES

Cuando se utilicen las comunicaciones orales, los elementos incluidos en las aeronotificaciones ordinarias serán:

Designador del tipo de mensaje – **ARP**

Sección 1 (Información de posición)

- Identificación de la aeronave.
- Posición o latitud y longitud.
- Hora.
- Nivel de vuelo o altitud.
- Posición siguiente y hora en que se sobrevolará.
- Punto significativo siguiente.

Sección 2 (Información de Operaciones)

- Hora prevista de llegada.
- Autonomía.

Sección 3 (Información meteorológica)

- Temperatura del aire.
- Dirección del viento.
- Velocidad del viento.
- Turbulencia.
- Engelamiento de aeronave.
- Humedad. (si se conoce)

2.4 AERONOTIFICACIONES ESPECIALES MEDIANTE COMUNICACIONES ORALES

Cuando se utilicen las comunicaciones orales, los elementos contenidos en las aeronotificaciones especiales serán:

Designador del tipo de mensaje - **ARS**

Sección 1 (Información de posición)

- Identificación de la aeronave.
- Posición o latitud y longitud.
- Hora.
- Nivel o gama de niveles.

Sección 3 (Información meteorológica)

- La condición que obliga a emitir una aeronotificación especial se seleccionará de la lista presentada en DAN 03 numeral 5.4

Las aeronotificaciones se consideran ordinarias, salvo indicación contraria.

En el caso de una aeronotificación especial de actividad volcánica precursora de erupción, erupción volcánica o nube de cenizas volcánicas, se indican requisitos adicionales en 5.2.

2.5 REPORTE DE AERONOTIFICACIONES ESPECIALES RELACIONADO CON EL ESTADO DE LA PISTA.

a) Cuando se reciban aeronotificaciones especiales por comunicaciones orales relativas a una eficacia de frenado en la pista que no es tan buena como la notificada, las dependencias de los servicios de tránsito aéreo las transmitirán sin demora al administrador de aeródromo y a las Oficina de Vigilancias Meteorológicas (OVM) respectivo, para la elaboración de las aeronotificaciones (AIREP) correspondiente, de acuerdo con lo especificado en el Apéndice 6. En el caso de las oficinas meteorológicas de aeródromo (OMA) y las estaciones meteorológicas aeronáuticas (EMA) al recibir un AIREP, deben entregar la información, por teléfono u otro medio disponible, al centro meteorológico regional (CMR) de su FIR, lo más pronto posible.

b) Los Centros Meteorológicos deberán mantener una vigilancia meteorológica continua y cuando exista una variación en las condiciones meteorológicas en el aeropuerto o aeródromo, deberán expedir un aviso de aeródromo. Esto deberá considerarse como un cambio en el estado de la superficie de la pista e implicará que la dependencia responsable (ver DAP 14 13) haga los cambios correspondientes en el informe del estado de la pista.

CAPÍTULO 3

CRITERIOS PARA LA NOTIFICACIÓN

3.1 GENERALIDADES

Cuando se utiliza enlace de datos aire-tierra, se notificarán la dirección del viento, la velocidad del viento, la bandera de calidad del viento, la temperatura del aire, la turbulencia y la humedad incluidas en las aeronotificaciones, de conformidad con los siguientes criterios.

3.2 DIRECCIÓN DEL VIENTO

Se notificará la dirección del viento en grados verdaderos, redondeados al grado entero más cercano

3.3 VELOCIDAD DEL VIENTO

Se notificará la velocidad del viento en metros por segundo o nudos, redondeando a la unidad de nudos o metros por segundo más cercano.

Se indicarán las unidades de medida empleadas para la velocidad del viento.

3.4 BANDERA DE CALIDAD DEL VIENTO

Se notificará la bandera de calidad de viento como 0 cuando el ángulo de balanceo sea inferior a 5 grados y como 1 cuando el ángulo de balanceo sea de 5 grados o más.

3.5 TEMPERATURA DEL AIRE

Se notificará la temperatura del aire en décimas de grados Celsius más cercanas.

3.6 TURBULENCIA

Se notificará la turbulencia en función de la raíz cúbica del índice de disipación de la corriente en torbellino (EDR).

El EDR es una medida de la turbulencia independiente de la aeronave. Sin embargo, la relación entre el valor del EDR y la percepción de la turbulencia es función del tipo de aeronave y de la masa, altitud, configuración y velocidad aerodinámica de la aeronave. Los valores del EDR que se dan seguidamente describen los niveles de severidad de la turbulencia para una aeronave de transporte de tamaño mediano en condiciones normales en ruta (es decir, altitud, velocidad aerodinámica y peso).

3.6.1 Aeronotificaciones ordinarias

Se notificará la turbulencia durante la fase en ruta del vuelo y se presentará por referencia al período de 15 minutos que precede inmediatamente a la observación. Se

observarán tanto el valor promedio como el valor máximo de la turbulencia, junto con la hora de acaecimiento del valor máximo al minuto más cercano. Se notificarán los valores promedio y máximo en función del EDR. La turbulencia se notificará durante la fase de ascenso inicial para los primeros 10 minutos del vuelo y se referirá al período de 30 segundos que preceda inmediatamente a la observación. Se observará el valor máximo de la turbulencia

3.6.2 Interpretación del informe de turbulencia

Se especificará la turbulencia como:

a) fuerte, cuando el valor máximo del EDR sea igual o mayor que 0,45;

b) moderada, cuando el valor máximo del EDR sea igual o mayor que 0,20 y menor 0,45;

c) ligera, cuando el valor máximo de la raíz cúbica del EDR sea mayor que 0,10 y menor que 0,20; y

d) nula (NIL) cuando el valor máximo del EDR sea menor o igual que 0,10.

3.6.3 Aeronotificaciones especiales

Se efectuarán aeronotificaciones especiales sobre la turbulencia durante cualquier fase del vuelo siempre que el valor máximo del EDR sea igual o mayor que 0,20. Se efectuarán aeronotificaciones especiales sobre la turbulencia por referencia al período de 1 minuto que precede inmediatamente a la observación. Se observarán tanto el valor promedio como el valor máximo de la turbulencia. Se notificarán los valores promedio y máximo en función del EDR. Se expedirán aeronotificaciones especiales cada minuto hasta la hora a la que los valores máximos del EDR sean menores que 0,20.

3.7 HUMEDAD

Se notificará la humedad relativa redondeada al porcentaje entero más cercano.

CAPÍTULO 4

INTERCAMBIO DE AERONOTIFICACIONES

4.1 RESPONSABILIDADES DE LAS OFICINAS DE VIGILANCIA METEOROLÓGICA

4.1.1 Las oficinas de Vigilancia Meteorológica transmitirán sin demora a los WAFC las aeronotificaciones especiales que se reciban por comunicaciones orales, de conformidad con el Procedimiento de utilización de comunicaciones aeronáuticas DAP 03 11 y las direcciones establecidas son las siguientes:

Banco OPMET SCSCYZYX

Banco MSS SCEMYMYX

AFTN DATA SCEMYFYX

Además, la Autoridad Meteorológica utilizará los servicios basados en internet para su difusión.

4.1.2 Las oficinas de Vigilancia Meteorológica transmitirán sin demora las aeronotificaciones especiales de actividad volcánica precursora de erupción, erupción volcánica o nube de cenizas volcánicas recibidas a los VAAC correspondientes.

4.1.3 Cuando se recibe una aeronotificación especial en las oficinas de Vigilancia Meteorológica pero el Meteorólogo considere que no es previsible que persista el fenómeno que motivó el informe y, por ende, no se justifica la expedición de un mensaje SIGMET, la aeronotificación especial debe difundirse del mismo modo en que se difunden los mensajes SIGMET, de conformidad con el Procedimiento de utilización de comunicaciones aeronáuticas DAP 03 11 y las direcciones establecidas son las siguientes:

Banco OPMET SCSCYZYX

Banco MSS SCEMYMYX

AFTN DATA SCEMYFYX

Además, la Autoridad Meteorológica utilizará los servicios basados en internet para su difusión.

Las aeronotificaciones especiales se deben evacuar como ARS, con el mismo texto que se reportan desde la aeronave al ATS.

La plantilla que se utiliza para las aeronotificaciones especiales transmitidas en enlace ascendente a las aeronaves en vuelo figura en el Apéndice 5.

4.1.4 Difusión suplementaria de las aeronotificaciones

Cuando se requiera la difusión suplementaria de aeronotificaciones para satisfacer necesidades aeronáuticas o meteorológicas especiales, tal difusión debería ser objeto de arreglos entre las autoridades meteorológicas interesadas y hacerse según lo convenido entre las mismas.

4.2 FORMATO DE LAS AERONOTIFICACIONES

El intercambio de aeronotificaciones se hará en la forma en que se reciban, excepto que, cuando se utilicen comunicaciones orales, si la posición se da con referencia a un punto de notificación ATS/MET, la oficina de Vigilancia Meteorológica deberá hacer la conversión expresándola en la latitud y longitud correspondientes.

CAPÍTULO 5

DISPOSICIONES ESPECÍFICAS RELATIVAS A LA NOTIFICACIÓN DE CIZALLADURA DEL VIENTO Y CENIZAS VOLCÁNICAS

5.1 NOTIFICACIÓN DE CIZALLADURA DEL VIENTO

5.1.1 Al notificar las observaciones de aeronave acerca de las condiciones de cizalladura del viento encontradas durante las fases de ascenso inicial y de aproximación del vuelo, debe indicarse el tipo de aeronave.

5.1.2 El piloto al mando debe avisar tan pronto como le sea posible a la dependencia ATS apropiada, las condiciones notificadas o pronosticadas de cizalladura del viento**.** siempre que no encuentre en las fases de ascenso inicial o aproximación del vuelo, a menos que el piloto al mando tenga conocimiento de que una aeronave precedente ya lo ha notificado a la dependencia de servicios de tránsito aéreo apropiada.

5.2 NOTIFICACIÓN DE ACTIVIDAD VOLCÁNICA DESPUÉS DEL VUELO

5.1 Al llegar un vuelo a un aeródromo, el explotador, o un miembro de la tripulación de vuelo, entregará sin demora alguna a la oficina de vigilancia meteorológica ubicada en el Centro Meteorológico el formulario (Apéndice 3), de actividad volcánica completado.

5.2.2 Si no hay oficina de vigilancia meteorológica, o si dicha oficina no es de fácil acceso para los miembros de las tripulaciones de vuelo que llegan, el formulario completado se entregará en la oficina ARO del aeródromo.

5.2.3 El informe completado de actividad volcánica recibido por una oficina meteorológica de aeródromo u oficina ARO se transmitirá sin demora al Centro Meteorológico responsable de suministrar la vigilancia meteorológica para la región de información de vuelo en la cual se observó la actividad volcánica.

CAPÍTULO 6

CRITERIOS RESPECTO A FENÓMENOS INCLUIDOS EN LAS AERONOTIFICACIONES ESPECIALES (ENLACE ASCENDENTE)

6.1 ESPECIFICACIONES RELATIVAS AERONOTIFICACIONES ESPECIALES (APÉNDICE 5)

6.1.1 Deben enviarse en enlace ascendente las aeronotificaciones especiales para 60 minutos después de su expedición.

6.1.2 No deben enviarse en enlace ascendente a otras aeronaves en vuelo la información sobre vientos y temperaturas incluidas en las aeronotificaciones automáticas especiales.

6.2 CRITERIOS DETALLADOS RESPECTO A LAS AERONOTIFICACIONES ESPECIALES (ENLACE ASCENDENTE)

6.2.1 Identificación de la región de información de vuelo

En una FIR debe identificarse el SIGMET mediante el indicador de lugar de la dependencia de los servicios de tránsito aéreo que presta servicio a la FIR

El mensaje SIGMET se aplica a todo el espacio aéreo dentro de los límites laterales de la FIR. Las zonas particulares o los niveles de vuelo afectados por los fenómenos meteorológicos que dan origen a la expedición del SIGMET se presentan en el texto del mensaje.

6.2.2 Criterios respecto a fenómenos incluidos en las aeronotificaciones especiales (enlace ascendente)

6.2.2.1 En un área las tormentas y nubes cumulonimbos deberán considerarse como:

a) oscurecidas (OBSC) si están oscurecidas por bruma o humo o no pueden observarse fácilmente debido a la oscuridad.

b) inmersas (EMBD) si están insertas dentro de las capas de nubes y no pueden reconocerse fácilmente;

c) aisladas (ISOL) si constan de características particulares que afectan o se pronostica que afectarán a un área con una cobertura espacial máxima inferior al 50% del área de interés (a una hora fija o durante el periodo de validez);

d) ocasionales (OCNL) si constan de características bien separadas que afectan o se pronostica que afectarán a un área con una cobertura espacial máxima entre el 50% y el 75% del área de interés (a una hora fija o durante el período de validez).

6.2.2.2 Debe considerarse un área como de tormentas frecuentes (FRQ) si dentro de esa área hay poca o ninguna separación entre tormentas adyacentes con una cobertura espacial máxima superior al 75% del área afectada o que se pronostica que estará afectada por el fenómeno (a una hora fija o durante el período de validez).

6.2.2.3 La línea de turbonada (SQL) debe indicar una tormenta a lo largo de una línea con poco o ningún espacio entre las nubes.

6.2.2.4 Debe utilizarse granizo (GR) como descripción ulterior de la tormenta, de ser necesario.

6.2.2.5 Debe mencionarse solamente la turbulencia fuerte y moderada (TURB) para: turbulencia a poca altura asociada con vientos fuertes en la superficie; corriente rotativa; o turbulencia ya sea en la nube o no en la nube (CAT). No debe utilizarse la turbulencia en relación con nubes convectivas.

6.2.2.6 Se considerará la turbulencia como:

a) fuerte siempre que el valor máximo del EDR sea igual o mayor que 0,45; y

b) moderada siempre que el valor máximo del EDR sea igual o mayor que 0,20 y menor que 0,45.

6.2.2.7 Debe mencionarse el engelamiento fuerte y moderado (ICE) como engelamiento en nubes distintas a las convectivas. Debe mencionarse la lluvia engelante (FZRA) como condiciones de engelamiento fuerte causadas por lluvia engelante.

6.2.2.8 Las ondas orográficas (MTW) deben considerarse como:

a) fuertes, cuando se observa o se pronostica una corriente descendente adjunta de 600 ft/min o más o si se observa o pronostica turbulencia fuerte; y

b) moderadas, cuando se observa o pronostica una corriente descendente de 350–600 ft/min o cuando se observa o pronostica turbulencia moderada.

6.2.2.9 Las tempestades de arena y de polvo deberían considerarse:

a) fuertes cuando la visibilidad sea inferior a 200 m y el cielo esté oscurecido; y

b) moderadas cuando la visibilidad:

1) sea inferior a 200 m y el cielo no esté oscurecido; o

2) esté entre 200 m y 600 m.

CAPÍTULO 7

OBSERVACIONES E INFORMES DE AERONAVE

7.1 OBSERVACIONES ORDINARIAS DE AERONAVE – DESIGNACIÓN

7.1.1 Cuando se utilicen comunicaciones orales, se harán observaciones ordinarias durante la fase en ruta en los puntos, o intervalos de notificación de los servicios de tránsito aéreo (véase Apéndice 2, Lista de puntos de notificación ATS/MET):

a) en los que los procedimientos aplicables de los servicios de tránsito aéreo exijan informes ordinarios de posición; y

b) que sean los separados por distancias que más se aproximen a intervalos de una hora de tiempo de vuelo.

7.1.2 En el caso de rutas aéreas con tránsito aéreo de alta densidad se designará una aeronave entre las aeronaves que operan a cada nivel de vuelo para que efectúe observaciones ordinarias a intervalos de aproximadamente una hora, de conformidad con 7.1.1 y DAN 03 numeral 5.3.1 según corresponda.

7.1.3 En el caso del requisito de notificar durante la fase de ascenso inicial, se debe designar una aeronave, a intervalos de aproximadamente una hora, en cada aeródromo, para efectuar observaciones ordinarias de conformidad con 7.1.1

7.2 OBSERVACIONES ORDINARIAS DE AERONAVE — EXENCIONES

7.2.1 Cuando se utilicen comunicaciones orales, una aeronave estará exenta de efectuar las observaciones ordinarias especificadas en 2.3.3 cuando:

a) la aeronave no esté equipada con RNAV; o
b) la duración del vuelo sea de 2 horas o menos; o
c) la aeronave esté a una distancia del próximo punto en que se tenga la intención de aterrizar, equivalente a menos de una hora de vuelo; o bien
d) la altitud de la trayectoria de vuelo esté por debajo de 1500 m (5000 ft).

7.2.2 Las observaciones de aeronave se notificarán durante el vuelo, en el momento en que se haga la observación o tan pronto como sea posible, de acuerdo al DAN 03 capitulo 5 numeral 5.6.2.

7.2.3 Las observaciones especiales, los registros y notificaciones posterior al vuelo relativa a la actividad volcánica se registrarán en el formulario de aeronotificación especial contenido en el Apéndice 3.y de acuerdo con lo establecido en el DAN 03 capitulo 5 numeral 5.9

7.2.4 Se incluye un ejemplar de dicho formulario (Apéndice 3) en la documentación de vuelo suministrada a los vuelos que operan en rutas que, podrían estar afectadas por nubes de cenizas volcánicas**.**

VIGENCIA

El presente procedimiento entrará en vigencia a contar de la fecha de la Resolución aprobatoria.

APÉNDICE 1

ESPECIFICACIONES TÉCNICAS RELATIVAS A OBSERVACIÓN E INFORME DE AERONAVE

Observaciones ordinarias

En relación a las disposiciones sobre la notificación de los elementos de una observación desde una aeronave, la sección 1 es obligatoria, aunque los artículos 5 y 6 de ésta pueden ser omitidos cuando están prescritos en acuerdos regionales; La sección 2 será agregada, entera o parcialmente, sólo cuando lo solicite el operador o su representante, o cuando es juzgada necesaria por el piloto al mando; La sección 3 será agregada de acuerdo con el DAR 03 y los procedimientos vigentes.

Sección 1 (Información de posición)

1) Identificación de la aeronave:

Consiste en entregar la identificación de la aeronave y su número de vuelo; por ejemplo, LAN122, DLH104.

2) Posición:

En los reportes ordinarios la mejor forma es utilizar los puntos de aeronotificación preestablecidos ATS/MET (véase Apéndice 1), si la posición se da con referencia a estos puntos, el CMR deberá hacer la conversión expresándola en la latitud y longitud correspondientes (véase 4.2). Sin embargo, los reportes especiales pudieran ser, no necesariamente en estos puntos, debido a lo que, se debe indicar latitud y longitud, con grados y minutos, del lugar en que se encontró la información que ameritó la aeronotificación especial.

3) Hora:

Se debe indicar la hora en que la aeronave alcanzó la posición indicada en el mensaje, en horas y minutos UTC; por ejemplo, 1030.

4) Nivel de vuelo o altitud:

El nivel de vuelo, deberá anotarse precedido por "F"; por ejemplo, F300.

5) Posición siguiente y hora en que se sobrevolará:

Se debe reportar la posición siguiente y el tiempo estimado sobre dicha posición, o reportar la posición estimada que será alcanzada en aproximadamente una hora más de vuelo. La posición estimada se reportará en horas y minutos UTC (cuatro dígitos).

6) Punto significativo siguiente:

Se debe reportar el siguiente punto significativo seguido de “PRÓXIMA POSICIÓN Y TIEMPO ESTIMADO SOBRE”

Sección 2 (Información de Operaciones)

7) Hora prevista de llegada:

Se debe notificar el nombre del aeródromo del primer intento de arribo, seguido del tiempo estimado de arribo en ese aeródromo en horas y minutos, por ejemplo: 0230

8) Autonomía:

Se debe notificar Autonomía, seguido de autonomía de combustible en horas y minutos, por ejemplo: AUTONOMÍA 0830.

Sección 3 (Información meteorológica)

9) Temperatura del aire:

Se indicará temperatura del aire (corregida por el error instrumental y la

velocidad relativa) expresada en grados Celsius (dos cifras), precedida de "PS" (más) cuando es positiva o "MS" (menos) cuando es bajo cero; por ejemplo: MS47.

10) Dirección del Viento:

El informe de la dirección del viento se referirá al viento del "momento" en la posición dada del informe. La dirección se expresará en grados verdaderos (tres cifras), por ejemplo: WIND 345 GRADOS.

11) Velocidad del viento.

Se reporta en nudos separados por una " / " (diagonal); de la dirección del viento. Por ejemplo, 255/65 KT. Los vientos variables deben expresarse como "VRB", el viento calmo se debe notificar como "CALM".

12) Turbulencia:

Se notificará la turbulencia durante la fase en ruta del vuelo y se presentará por referencia al período de 15 minutos que precede inmediatamente a la observación.

El indicador TURB seguido por LIG, MOD o SEV indicará la existencia de turbulencia ligera, moderada o severa respectivamente.

En caso que la turbulencia moderada sea en nubes se informará como TURB MOD INC.

La turbulencia severa requerirá de un AIREP especial **ARS**.

13) Engelamiento de la Aeronave:

Se informará formación, utilizando el indicador ICE seguido por LIG MOD o SEV. La formación de hielo fuerte requerirá de un AIREP especial **ARS**.

14) Humedad:

Se notificará la humedad relativa si está disponible, como HUMEDAD seguido por el porcentaje de humedad relativa (tres dígitos), por ejemplo: HUMEDAD 085.

15) Aeronotificaciones especiales

En el caso de las aeronotificaciones especiales, el piloto debe informar en forma precisa, tan pronto como sea posible a la dependencia ATS correspondiente, el fenómeno y su intensidad, así como también toda información, que parezca de utilidad para la

aeronavegación, cuando observe uno o más de los siguientes fenómenos:

- turbulencia fuerte
- formación de hielo fuerte
- onda orográfica fuerte
- tormentas sin granizo, que se encuentran oscurecidas, inmersas, generalizadas o en líneas de turbonada
- tormentas con granizo, que se encuentran oscurecidas, inmersas, generalizadas o en líneas de turbonada
- tempestades de polvo o de arena fuertes
- una nube de cenizas volcánicas
- actividad volcánica precursora de erupción o una erupción volcánica.
- la eficacia de frenado en la pista no es tan buena como la notificada.

APÉNDICE 2

PUNTOS DE NOTIFICACIÓN ATS / MET
ATS / MET DESIGNATORS FOR SIGNIFICANT POINTS

RUTA ATS *ATS ROUTE*	**FIR / UIR** *FIR / UIR*	**NOMBRE** *NAME*	**COORD GEO**		**OTRAS RUTAS** OTHER *ROUTES*
			LAT	**LONG**	
UL 302	Antofagasta - Lima Antofagasta Antofagasta Antofagasta-Santiago	IREMI ELASA ATEDA TONGOY	18 21 S 24 00 S 27 31 S 30 16 S	75 23 W 73 37 W 72 26 W 71 28 W	L302 L302
UL 309	Antofagasta Antofagasta - La Paz	PABOS EMPEX	27 31 S 20 30 S	69 46 W 68 39 W	
UL 401	Antofagasta - Lima Antofagasta Antofagasta - Santiago	ESDIN JURAK ANPUK	18 21 S 24 47 S 28 30 S	80 12 W 76 37 W 74 24 W	
UL 550	Córdoba - Antofagasta	KONRI	24 07 S	67 32 W	
UL 650	Antofagasta Córdoba	GEKAL	27 46 S	69 05 W	
UL 780	Antofagasta - Lima Antofagasta Antofagasta	SORTA LIVOR SULNA	18 21 S 24 15 S 27 46 S	76 18 W 74 29 W 73 20 W	
UR 560	Antofagasta - Córdoba	KADAT	23 23 S	67 08 W	UM 789
UR 683	Santiago	CHILLÁN	36 35 S	72 02 W	UG 551
UR 683	Santiago - Mendoza	KAMUR	37 09 S	71 08 W	
M 424	Santiago - Mendoza	ALBAL	34 11 S	69 49 W	UM 424
A 307	Santiago - Mendoza	NEBEG	33 48 S	69 54 W	UA 307
UA 306	Santiago - Mendoza	UMKAL	32 53 S	70 00 W	
B 682	Puerto Montt - Ezeiza	TONAR	41 14 S	71 51 W	
B 684	Santiago - Mendoza	ANKON	35 12 S	70 30 W	UB 684
G 550	Puerto Montt Puerto Montt - Esquel	TEMUCO BALMACEDA	38 46 S 45 54 S	72 37 W 71 42 W	
L 775	Puerto Montt	PABAL	42 36 S	71 06 W	UL 775
VW 101	Puerto Montt	PUERTO AGUIRRE	45 09 S	71 31 W	UW 101 UT 100
UL 348	Santiago - Isla de Pascua Isla de Pascua - Tahiti	ROBIK CARPA GAMBA SAURI	33 37 S 32 00 S 29 50 S 25 45 S	79 00 W 90 00 W 100 00 W 120 00 W	L 348 L 348 L 348 L 348
UL 775	Puerto Montt	PABAL	42 36 S	72 06 W	L775
V/G 551	Santiago Puerto Montt	TONGOY TEMUCO	30 16 S 38 46 S	71 28 W 72 37 W	
V/G 550	Puerto Montt	BALMACEDA	45 54 S	71 42 W	
UW 100	Punta Arenas	HORNO DRAKE	56 28 36 S 59 18 28 S	67 16 00 W 63 35 41 W	W 100
Los puntos de notificación de ATS/MET deben revisarse constantemente en el AIP-CHILE VOLUMEN I, ENR 4.3-1					

APÉNDICE 3

FORMULARIO DE NOTIFICACIÓN DE ACTIVIDAD VOLCÁNICA (MODELO VAR)

MODELO DE REPORTE DE ACTIVIDAD VOLCÁNICA QUE DEBE SER LLENADO POR LOS PILOTOS LUEGO DEL ATERRIZAJE, PARA SER ENTREGADO A LA OFICINA METEOROLÓGICA DEL AERÓDROMO

Identificación de la aeronave

Explotador (casilla 7 del plan de vuelo) Piloto al mando

Salido de.....Fecha.....Hora. .....UTC
Arribado en.....Fecha.....Hora.....UTC

	Destinatario	VÍA FAX AL CENTRO METEOROLÓGICO REGIONAL ASOCIADO AL AERÓDROMO
		AERONOTIFICACIÓN ESPECIAL

SECCIÓN 1	**1. Identificación de la Aeronave**			
	2. Posición			
	3. Hora			
	4. Nivel de vuelo de altitud			
	5. Actividad Volcánica observada en			
	6. Temperatura del aire			
	7. Viento instantáneo			
	8. Información Suplementaria (Breve descripción de la actividad, incluso extensión vertical y lateral de la nube de cenizas, desplazamiento horizontal, ritmo de crecimiento, etc, según disponibilidad de la información)			
SECCIÓN 2	**La información que figura a continuación no debe ser transmitida por RTF**			
	SEÑALE LA ALTERNATIVA CORRESPONDIENTE			
	9. Densidad de la nube de cenizas	a) Vestigios	b) Moderada-mente densa	c) Muy densa
	10. Color de la nube de cenizas	a) Blanco d) Negro	b) Gris claro	c) Gris oscuro
	11. Erupción	a) Continua	b) Intermitente	c) No visible
	12. Bocas de actividad	a) Vértice d) Múltiple	b) Flanco e) No observada	c) Única
	13. Otras características	a) Relámpagos d) Lluvia de cenizas	b) Luminosidad e) Nube creciente	c) Trozos de rocas f) Ninguna
	14. Efecto en la aeronave	a) Comunicaciones d) Pilot estático g) Ninguno	b) Sist. de nav e) Parabrisas	c) Motores f) Ventanillas
	15. Otros efectos d) Dep. de cenizas	a) Turbulencia	b) Fuego de S. Telmo	c) Emanaciones
	Otra información			

APÉNDICE 4

PLANTILLA PARA NOTIFICACIÓN ESPECIAL (ENLACE DESCENDENTE)

Clave: M = inclusión obligatoria, parte de cada mensaje;
C = inclusión condicional; se incluye siempre que esté disponible.

Nota: Mensaje a instancia del piloto al mando. En la actualidad solamente la condición “SEV TURB” puede estar automatizada.

Elementos Especificados	Contenido detallado	Planillas	Ejemplos
Designador de tipo de mensaje (M)	Tipo de aeronotificación (M)	ARS	ARS
Identificación de aeronave(M)	Distintivo de llamada radiotelefónica de aeronave(M)	nnnnn	VA812
BLOQUE DE DATOS 1			
Latitud (M)	Latitud en grados y minutos (M)	Nnnn *o* Snnn	S4506
Longitud (M)	Longitud en grados y minutos (M)	Wnnnnn *o* Ennnnn	E01056
Nivel (M)	Nivel de vuelo (M)	FLnnn o FLnnn a FLnnn	FL330 o FL280 a FL310
Hora (M)	Hora de acaecimiento en horas y minutos (M)	OBS AT nnnnZ	OBS AT 1216Z
BLOQUE DE DATOS 2			
Dirección del viento (M)	Dirección del viento en grados geográficos (M)	nnn/	260/
Velocidad del viento (M)	Velocidad del viento en nudos (M)	nnnKT	80KT
Bandera de calidad del viento (M)	Bandera de calidad del viento (M)	n	1
Temperatura (M)	Temperatura del aire en décimas de grados C (M)	T(M)nnn	T127 TM455
Elementos Especificados	**Contenido detallado**	**Planillas**	**Ejemplos**
Turbulencia ©	Turbulencia en centésimas de $m^{2/3}$ s^{-1} y hora de acaecimiento del valor máximo ©	EDRnnn/nn	EDR064/08
Humedad ©	Humedad relativa en porcentaje (C)	RHnnn	RH054
BLOQUE DE DATOS 3			
Condición que insta a expedir una aeronotificación especial (M)		SEV TURB (EDRnnn) **o** SEV ICE **o** SEV MTW **o** TS GR **o** TS **o** HVY DS **o** HVY SS **o** VA CLD (FLnnn/nnn) **o** VA (MT Nnnnnnnnnnnn) **o** MOD TURB (EDRnnn) **o** MOD ICE	SEV TURB EDR076 VA CLD FL050/100

APÉNDICE 5

PLANTILLA PARA AERONOTIFICACIONES ESPECIALES (enlace ascendente)

Clave: M = inclusión obligatoria, parte de cada mensaje;
C = inclusión condicional, incluido de ser aplicable;
= = una línea doble indica que el texto que sigue debe colocarse en la línea subsiguiente.

Elementos	Contenido detallado	Plantilla	Ejemplos
Identificación (M)	Identificación del mensaje	ARS Los vientos y temperaturas no deben remitirse en enlace ascendente a otras aeronaves en vuelo. Deben enviarse en enlace las aeronotificaciones especiales para 60 minutos después de su expedición	ARS
Identificación de aeronave (M)	Distintivo de llamada radiotelefónica de aeronave	nnnnnn	VA812 **o** LATAM120
Fenómeno observado (M)	Descripción del fenómeno observado que lleva a expedir la aeronotificación especial	TS TSGR	TS TSGR
	En el caso de una aeronotificación especial para nube de cenizas volcánicas, pueden utilizarse la extensión vertical (si se observa) y el nombre del volcán (si se conoce).	SEV TURB SEV ICE SEV MTW HVY SS VA CLD VA [MT nnnnnnnnnn] MOD TURB MOD ICE	SEV TURB SEV ICE SEV MTW HVY SS VA CLD VA VA MT CALBUCO MOD TURB MOD ICE
Elementos	**Contenido detallado**	**Plantilla**	**Ejemplos**
Hora de observación (M)	Hora de observación del fenómeno observado	OBS AT nnnnZ	OBS AT 1210Z
Lugar (C)	Lugar indicando latitud y longitud (en grados y minutos) del fenómeno observado	NnnnnWnnnnn **o** NnnnnEnnnnn **o** SnnnnWnnnnn **o** SnnnnEnnnnn	S4500 W7110 S2500 W7550
Nivel (C)	Nivel de vuelo o altitud del fenómeno observado (C)	FLnnn **o** FLnnn/nnn **o** (n)nnnnFT	FL390 FL180/210 12000FT

APÉNDICE 6

INSTRUCCIONES PARA LAS AERONOTIFICACIONES ESPECIALES POR COMUNICACIONES ORALES

(Instrucciones para la notificación**)**

MODELO AIREP ESPECIAL

	ELEMENTO	PARÁMETROS	TRANSMITIR EN TELEFONÍA según corresponda
SECCIÓN 3	9	Fenómenos experimentados u observados, que exigen una aeronotificación especial:	
		Turbulencia moderada “TURB MOD”	TURBULENCIA MODERADA
		Turbulencia fuerte “TURB SEV”	TURBULENCIA FUERTE
		Engelamiento moderado “ ICE MOD”	ENGELAMIENTO MODERADO
		Engelamiento fuerte “ ICE SEV”	ENGELAMIENTO FUERTE
		Onda orográfica fuerte “ MTW SEV”	ONDA OROGRÁFICA FUERTE
		Tormentas sin granizo “ TS”	TORMENTAS SIN GRANIZO
		Tormentas con granizo “ TSGR”	TORMENTAS CON GRANIZO
		Tempestades de arena fuerte “ HVY SS”	TEMPESTADES DE
		Tempestades de polvo fuerte “ HVY DS”	POLVO/ARENA FUERTES
		Nube de ceniza volcánica “ VA CLD”	NUBE DE CENIZA VOLCÁNICA
		Actividad volcánica precursora de erupción o erupción volcánica “VA.”	ACTIVIDAD VOLCÁNICA PRECURSORA DE ERUPCIÓN o ERUPCIÓN VOLCÁNICA
		Granizo “ GR”	GRANIZO
		Nubes cumulonimbus “ CB”	CUMULONIMBUS
		Eficacia de frenado en la pista	
		Buena	BUENA
		Buena a mediana	BUENA A MEDIANA
		Mediana	MEDIANA
		Mediana a deficiente	MEDIANA A DEFICIENTE
		Deficiente	DEFICIENTE
		Inferior a deficiente	INFERIOR A DEFICIENTE

Sección 3

Elemento 9 FENÓMENO QUE EXIGE UNA AERONOTIFICACIÓN ESPECIAL.

Notificar uno de los siguientes fenómenos experimentados u observados:

- Eficacia de frenado Buena como “EFICACIA DE FRENADO BUENA”
- Eficacia de frenado buena a mediana como “EFICACIA DE FRENADO BUENA A MEDIANA”
- Eficacia de frenado mediana como “EFICACIA DE FRENADO MEDIANA”
- Eficacia de frenado mediana a deficiente como “EFICACIA DE FRENADO DEFICIENTE”
- Eficacia de frenado deficiente como “EFICACIA DE FRENADO DEFICIENTE”
- Eficacia de frenado inferior a deficiente como “EFICACIA DE FRENADO INFERIOR A DEFICIENTE”

Se aplican las siguientes especificaciones:

Buena	La desaceleración del frenado es normal para la fuerza de frenado aplicada a las ruedas y el control direccional es normal
Buena a mediana	La desaceleración del frenado o el control direccional está entre bueno y mediano.
Mediana	La desaceleración del frenado se reduce de manera observable para el esfuerzo delneumático aplicado o el control direccional se reduce de manera observable.
Mediana a deficiente	La desaceleración del frenado o el control direccional es entre mediano ydeficiente.
Deficiente	La desaceleración del frenado se reduce significativamente para el esfuerzo del neumático aplicado o el control direccional se reduce significativamente.
Inferior a deficiente	La desaceleración del frenado es mínima a no existente para el esfuerzo del neumático aplicado o el control direccional es incierto.

TABLA 1- Correlación de la clave de estado de la pista y los informes del piloto sobre la eficacia de frenado en la pista.

INFORME DEL PILOTO SOBRE LA EFICACIA DE FRENADO EN LA PISTA	DESCRIPCIÓN	ESTADO
N/A		6
BUENA	La desaceleración del frenado es normal para la fuerza de frenado aplicada a las ruedas Y el control direccional es normal	5
BUENA A MEDIANA	La desaceleración del frenado o el control direccional está entre bueno y mediano	4
MEDIANA	La desaceleración del frenado se reduce de manera observable para la fuerza de frenado aplicada a las ruedas o el control direccional se reduce de manera observable	3
MEDIANA A DEFICIENTE	La desaceleración del frenado o el control direccional es entre mediano y deficiente	2
DEFICIENTE	La desaceleración del frenado se reduce significativamente para la fuerza de frenado aplicada a las ruedas o el control direccional se reduce significativamente	1
INFERIOR A DEFICIENTE	La desaceleración del frenado es entre mínima y no existente para la fuerza de frenado aplicada a las ruedas o el control direccional es incierto	0

TABLA 2 – Asignación de la clave de estado de la pista (RWYCC).

DESCRIPCIÓN DEL ESTADO DE LA PISTA	CLAVE DEL ESTADO DE LA PISTA (RWYCC)
SECA	**6**
ESCARCHA	**5**
MOJADA (la superficie de la pista está cubierta por cualquier tipo de humedad visible o agua con un espesor de hasta 3 mm, inclusive)	
NIEVE FUNDENTE (espesor de hasta 3 mm, inclusive)	
NIEVE SECA (espesor de hasta 3 mm, inclusive)	
NIEVE MOJADA	
NIEVE COMPACTA (temperatura del aire exterior de -15° Celsius y menos)	**4**
MOJADA (pista “mojada y resbaladiza”)	**3**
NIEVE SECA (espesor de más de 3 mm)	
NIEVE MOJADA (espesor de más de 3 mm)	
NIEVE SECA SOBRE NIEVE COMPACTA (cualquier espesor)	
NIEVE MOJADA SOBRE NIEVE COMPACTA (cualquier espesor)	
NIEVE COMPACTA (temperatura del aire exterior superior a -15° Celsius)	
CLAVE DEL ESTADO DE LA PISTA (RWYCC)N DEL ESTADO DE LA PISTA	**CLAVE DEL ESTADO DE LA PISTA (RWYCC)**
AGUA ESTANCADA (espesor de más de 3 mm)	**2**
NIEVE FUNDENTE (espesor de más de 3 mm)	
HIELO	**1**
HIELO MOJADO	**0**
AGUA SOBRE NIEVE COMPACTA	
NIEVE SECA o NIEVE MOJADA SOBRE HIELO	

Ejemplos de aeronotificación especial

191316 SCELYMYX
UACH60 SCEL 191319 ARS JAT105 SCIE 1308 EFICACIA DE FRENADO MEDIANA=