

## EXAMEN RACP PANAMA

### Lo indicado en el libro X:

- Se aplica a aeronaves panameñas donde quiera que se encuentren
- Aplicara a aeronaves extranjeras que permanezcan en el suelo panameño.
- Ambas son ciertas.

**TÍTULO I  
REGLAS DE OPERACIÓN GENERAL  
CAPÍTULO I  
DISPOSICIONES GENERALES  
Sección Primera  
Aplicabilidad**

**Artículo 1:** Este Libro se aplicará a las aeronaves que ostenten las Marcas de Nacionalidad y Matrícula de Panamá, cualquiera que sea el lugar en que se encuentren, siempre que no se opongan a las Leyes, Reglamentos y procedimientos publicados por el Estado, que tenga jurisdicción en el territorio sobre el cual se vuele.

**Artículo 2:** Así mismo, se aplicará a las aeronaves de nacionalidad extranjera, civiles o militares, que permanezcan en el territorio de Panamá o vuelen en el espacio aéreo de Panamá

### Al piloto al mando se le permite apartarse de este reglamento:

- En ningún momento
- Solo en caso de duda
- Y si se aparta debe informar dentro de 10 días

**Artículo 7:** Por razones de seguridad el Piloto al Mando puede tomar medidas que infrinjan el presente Reglamento pero deberá notificar sin demora este hecho a la Autoridad Aeronáutica Competente. Si lo exige el Estado donde ocurra el incidente, el Piloto al Mando presentará, tan pronto como sea posible, un informe sobre tal infracción a dicha Autoridad. Tales informes se presentarán tan pronto como sea posible pero no después de un plazo de diez (10) días.

### Quien será el responsable de la operación de la aeronave, sujeto o no los controles.

- El Copiloto
- El Piloto al mando
- El propietario

**Sección Tercera  
Responsabilidad y Autoridad del Piloto al Mando**

**Artículo 6:** El Piloto al Mando de la aeronave, manipule o no los mandos, será responsable que la operación de la aeronave se realice de acuerdo con este Libro, pero podrá dejar de seguirlo en circunstancias que hagan tal incumplimiento absolutamente necesario por razones de seguridad.

Si a un piloto se le pide que distribuya volantes desde un avión a 300ft AGL sobre el hipódromo en un día de carreras:

- Puede hacerlo porque esta volando sobre un descampado.
- No puede hacerlo porque hay personas cerca.
- En el libro X del RACP indica que se puede hacer.

**Sección Segunda  
Alturas Mínimas, Mínimos de Utilización de Aeropuerto.**

**Artículo 16:** Excepto cuando sea necesario para despegar o aterrizar o cuando se tenga permiso de la Dirección de Aeronáutica Civil, las aeronaves no volarán sobre aglomeraciones de edificios, en ciudades, pueblos, o lugares habitados, o sobre una reunión de personas al aire libre, a menos que se vuele a una altura que permita en un caso de emergencia, efectuar un aterrizaje sin peligro excesivo para las personas o la propiedad que se encuentren en la superficie.

5. Quienes podrán estar bajo la influencia de narcóticos o estupefacientes en vuelo?
- El Piloto
  - El Copiloto
  - Un paciente medicado

**Sección Quinta**  
**Uso de Alcohol y Sustancias Psicoactivas**

**Artículo 13:** Sólo pacientes bajo supervisión médica competente, tendrán acceso a una aeronave mientras estén bajo la influencia de narcóticos o estupefacientes. Nadie podrá hacer uso de bebidas alcohólicas ni administrar estupefacientes durante el vuelo a causa de lo cual se produzca un estado de intoxicación.

6. Los niveles de crucero a que ha de efectuarse un vuelo o parte de

**Artículo 17:** Los niveles de crucero a que ha de efectuarse un vuelo o parte de ese vuelo se referirán a:

- (1) Niveles de vuelo, para los vuelos que se efectúen a un nivel igual o superior a la altitud de transición.
- (2) Altitudes, para los vuelos que se efectúen por debajo del nivel de vuelo más bajo que la altitud de transición o por debajo de ella.

Por debajo de que altitud esta prohibido volar sobre el Canal de Panamá.

- 1500 ft.
- 3500 ft.
- 2500 ft.

**Sección Novena**  
**Zonas Prohibidas, Restringidas y Peligrosas**

**Artículo 33: Vuelos sobre el Canal.** Operaciones aéreas sobre las esclusas de Gatún, Pedro Miguel y Miraflores, las Represas de Gatún y Madden y sobre cualquier barco que transite por la vía interoceánica son consideradas Restringidas por debajo de 2500 pies de altura, como está prescrito en el AIP.

Cuando dos aeronaves se aproximen de frente con posibilidad de colisión, como se evitaran:

- Girando a su derecha.
- Girando a su izquierda.
- Esperando instrucción del ATC.

**Artículo 38: Aproximación de frente.** Cuando dos (2) aeronaves se aproximen de frente, o casi de frente, y haya peligro de colisión, ambas aeronaves alterarán su rumbo hacia la derecha.

Le cederé el aterrizaje a otra aeronave.

- Si me lo pide el controlador.
- Si la otra aeronave esta en emergencia.
- A y B son correctas.

**Artículo 43: Aterrizaje de emergencia:** Toda aeronave que tenga conocimiento, que otra se ve obligada a aterrizar, le cederá el paso.

11. Si se encuentra en convergencia con otra aeronave a cual se le cederá el paso.
- La que tenga a la otra a la derecha.
  - La que tenga a la otra a la izquierda.
  - No podre ceder el paso.

**Artículo 39: Convergencia:** Cuando dos (2) aeronaves converjan a un nivel aproximadamente igual, la que tenga a la otra a su derecha, cederá el paso, con las siguientes excepciones

12. Quien tendrá derecho de paso?
- Una aeronave que alcanza a otra.
  - La que es alcanzada.
  - Depende del controlador.

**Artículo 40: Alcance:** Toda aeronave que sea alcanzada por otra, tendrá el derecho de paso, y la aeronave que la alcance ya sea ascendiendo, descendiendo o en vuelo horizontal, se mantendrá fuera de la trayectoria de la primera, cambiando su rumbo hacia la derecha.

13. Mantendran luces anticolidión y luces de navegación
- Todo el Día
  - De la puesta a la salida del sol
  - Únicamente en una noche oscura

**Artículo 48:** Entre la puesta y la salida del sol, o durante cualquier otro periodo que pueda prescribir la Dirección de Aeronáutica Civil, todas las aeronaves en vuelo ostentarán:

- (1) Luces anticolidión cuyo objeto será el de llamar la atención hacia la aeronave.
- (2) Luces de navegación cuyo objeto, será el de indicar la trayectoria relativa de la aeronave a los observadores y no se ostentarán otras luces. si éstas pueden confundirse con las luces antes mencionadas.

14. Si las condiciones de vuelo VFR se malogran, podre cambiar a vuelo de instrumento
- Cuando me parezca prudente.
  - Solicitando una autorización al ATC
  - Cuando quiera, después que tenga habilitación por instrumentos.

**Artículo 102: Deterioro de las Condiciones Meteorológicas hasta quedar por debajo de VMC.** Cuando sea evidente que no será factible el vuelo en condiciones VMC, de conformidad con su plan de vuelo actualizado, el vuelo VFR que se realice como controlado deberá:

- (1) Solicitar una autorización enmendada que le permita continuar en VMC hasta el punto de destino o hasta un aeródromo de alternativa, o salir del espacio aéreo dentro del cual se necesita una autorización ATC.

15. Si el piloto al mando establece que tiene contacto visual con el campo \_\_\_\_\_ --  
aproximación por instrumentos, podrá autorizar sin completar la aproximación completa:
- Únicamente si es autorizado por el controlador.
  - Nunca podrá cambiar el plan de aterrizaje.
  - Solo si su carta de aproximación lo permite.

**Artículo 115: Aproximación por instrumentos.** Si el Piloto al Mando establece referencia visual con el terreno antes de completar el procedimiento de aproximación, tendrá, no obstante, que completarse todo el procedimiento a menos que solicite y obtenga permiso para una aproximación visual.

16. Para notificar que se encuentra en emergencia, cual será el código Transpondedor a usar:

- a. 7700
- b. 7500
- c. 7600

**Artículo 119:** La diversidad de las circunstancias en que ocurre cada caso de emergencia, impide el establecimiento de procedimientos detallados y exactos que se han de seguir. En cada caso las dependencias ATS mantendrán la máxima coordinación.

Para indicar que se encuentra en estado de emergencia una aeronave equipada con un transpondedor (transponder) SSR puede hacer funcionar ese equipo en el Modo A, código 7700.

Se dará prioridad sobre otras aeronaves a la aeronave que se sepa o se sospeche se encuentra en estado de emergencia.

17. Que altitud mínima se deberá mantener en área montañosa, en una distancia de (5NM).

- a. 1000 ft
- b. 2000 ft
- c. 2500 ft

**Artículo 156: Niveles Mínimos.** Excepto cuando sea necesario para el despegue o el aterrizaje, o cuando lo autorice expresamente la autoridad ATS competente, los vuelos IFR se efectuarán a un nivel que no sea inferior a:

(1) Las altitudes mínimas establecidas.

(2) En operaciones sobre áreas designadas como montañas a altitudes de seiscientos (600 m.) (2000 pies) sobre el obstáculo más alto dentro de una

18. Cual es la frecuencia de emergencias:

- a. 121.5 MHz
- b. 122.8 MHz
- c. 119.7 MHz

**Artículo 129:**

... "la frecuencia de emergencia de 121,5 MHz..."

19. En cuanto a las señales de luces de la torre, la luz roja fija en vuelo significa:

- a. Ceda el paso
- b. Emergencia
- c. Aterrizaje

20. En cuanto a las señales de luces de la torre, en vuelo una luz pirotécnica roja significa:

- a. Descarte
- b. Emergencia
- c. Ceda el paso.

22. La luz verde en vuelo es?

- a. Aterrizaje
- b. Haga patrón
- c. Peligro

28. Señales de la torre y su significado: A una aeronave en vuelo destellos blancos significan

- a. Autorizado para aterrizar.
- b. Regrese para aterrizar.
- c. Aterrice en este aeródromo y diríjase a la plataforma.

#### SECCION CUARTA

#### 4. SEÑALES PARA EL TRÁNSITO DEL AERÓDROMO

#### 4.1 Señales con luces corrientes y con luces pirotécnicas

#### 4.1.1 Instrucciones

Luz	Desde el control de aeródromo:		
	A las aeronaves en vuelo	A las aeronaves en tierra	
Cuando hacia la aeronave que se trata se trate el destino (Verde fijo)	Verde fija	Autorizado para aterrizar	Autorizado para despegar
	Roja fija	Ceda el paso a las otras aeronaves y siga en el circuito	Alto
	Serie de diseños verdes	Regrese para aterrizar*	Autorizado para rodaje
	Serie de diseños rojos	Aeródromo peligroso, no aterrice	Apártese del Área de aterrizaje en uso.
Serie de diseños blancos	Aeródromo en este aeródromo y diríjase a la plataforma*	Regrese al punto de partida en el aeródromo	
Luz pirotécnica roja	A pesar de las Instrucciones previas, no aterrice por ahora.		

\* a su debido tiempo se le dará permiso para aterrizar y para el rodaje.

21. Cuando dos aerodinos se aproximen a un aeropuerto para aterrizar:
- El que esta mas bajo tiene el derecho a paso.
  - El que esta mas alto tiene el derecho a paso.
  - Cualquiera puede entrar.

**Artículo 42:** Cuando dos (2) o más aerodinos se aproximen a un aeródromo para aterrizar, el que esté a mayor nivel cederá el paso a los que estén más bajos, pero estos últimos no se valdrán de esta regla ni para cruzar por delante de otro que esté en las finales de una aproximación, para aterrizar ni para alcanzar. No obstante, los aerodinos propulsados mecánicamente cederán el paso a los planeadores.

23. Los niveles de vuelo se dan en función de:
- Altitud de cabina
  - Altitud de presión
  - Altitud de densidad.

**Artículo 30: Notificación de Vuelo**

Nivel o niveles de crucero (altitud de presión).

24. La preparación para un vuelo que suponga alejarse de los alrededores del punto de partida y para cada que se atenga a las Reglas de vuelo por instrumentos incluirá:
- Niveles de Vuelo, para los vuelos que se efectúen a un nivel igual a la altitud de transición.
  - Estudio de informes de Altitud, temperatura y distancia.
  - El planeamiento de medidas alternativas para prever la eventualidad de que el vuelo no pueda completarse como estaba previsto, debido a mal tiempo.

**Artículo 10:** Antes de comenzar un vuelo, el Piloto al Mando se familiarizará con toda la información meteorológica disponible, apropiada al vuelo que se intenta realizar. La preparación para un vuelo que suponga alejarse de los alrededores del punto de partida, y para cada vuelo que se atenga a las Reglas de Vuelo por Instrumentos, incluirá:

- Estudio de los informes y pronósticos meteorológicos actualizados de que se disponga.
- El planeamiento de medidas alternativas, para prever la eventualidad de que el vuelo no pueda completarse como estaba previsto, debido a mal tiempo.

25. Cuando una aeronave este en área de rodaje en el área de maniobras de un aeropuerto:
- Debe parar en todos los letreros de alto
  - Debe ceder el paso en el letrero de ceda el paso.
  - Se detendrá y se mantendrá a la espera en todos los puntos de espera de la pista a menos que la Torre de Control le autorice de otro modo.

**Artículo 44: Despegue:** Toda aeronave en rodaje en el área de maniobras de un aeródromo cederá el paso a las aeronaves que estén despegando o por despegar.

26. La hora exacta de vuelo se verificara con:
- Una dependencia del Servicio de Transito Aereo.
  - La torre de control según la latitud de la posición de la aeronave.
  - El reloj a bordo de la aeronave.

**Artículo 79:** Se verificará la hora con una dependencia del Servicio de Tránsito Aéreo, antes de la iniciación de un vuelo controlado y en cualquier otro momento del vuelo que sea necesario.

27. Renovación de autorización de vuelo:
- No se puede cambiar de destino en vuelo.
  - Se puede cambiar de destino y alterno dependiendo de la autonomía remanente a lo que se prevea previa coordinación con el ATC.
  - Se puede cambiar de alterno no de destino.

**Artículo 95: Posible renovación en vuelo de la autorización:** Si antes de la salida se prevé que, dependiendo de la autonomía de combustible y a reserva de la renovación en vuelo de la autorización, en algún punto de la ruta pudiera tomarse la decisión de dirigirse a otro aeródromo de destino, se deberá notificar de ello a las dependencias de Control de Tránsito Aéreo pertinentes, mediante la inclusión en el plan de vuelo de la información relativa a la ruta revisada (si se conoce) y al nuevo aeródromo de destino.

29. Un vuelo que opere fuera del espacio aéreo controlado por ATS, que exige
- Mantener comunicaciones aeroterrestres por el canal
  - Mas adelante presente el plan de vuelo.
  - Comunicación con los servicios de meteorología.

**Artículo 162: Informes de posición.** Un vuelo que opere fuera del espacio aéreo controlado y al que la autoridad ATS competente exija que:

- Presente un plan de vuelo.
- Mantenga comunicaciones aeroterrestres vocales por el canal apropiado y establezca comunicación en ambos sentidos, según sea necesario, con la dependencia de Servicios de Tránsito Aéreo que suministra el servicio de

30. Cuando existan fallas de comunicaciones:
- Cerciorarse si la aeronave tiene las transmisiones de la dependencia del ATS.
  - Proseguirá su vuelo en condiciones meteorológicas de vuelo.
  - Aterrizará, de ser posible dentro de los 30 minutos siguientes a la hora prevista de llegada.

comunicación en ambos sentidos con una estación aeronáutica en las frecuencias designadas se tomarán las medidas que siguen.

- En cuanto se sepa que la comunicación en ambos sentidos ha fallado, se tomarán medidas para cerciorarse de si la aeronave puede recibir las transmisiones de la dependencia del Control de Tránsito Aéreo pidiéndole que ejecute una maniobra especificada que pueda observarse por radar, o que transmita, de ser posible, una señal especificada con el fin de indicar que acusa recibo.