|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **LIBRO X  TRÁNSITO AÉREO Y REGLAS DE OPERACIÓN GENERAL** | **BOOK X**  **AIR TRAFFIC AND GENERAL OPERATING RULES** | | |  | | | |  |
| **ARTÍCULO SÉPTIMO:** APROBAR, el Anexo 7 de esta resolución que modifica, el Libro X del Reglamento de Aviación Civil de Panamá, aprobado mediante la Resolución N°079-JD de 18 de junio de 2002, el cual quedará así:  **TÍTULO I  REGLAS DE OPERACIÓN GENERAL** | ARTICLE SEVEN: APPROVE, Annex 7 of this resolution amends Title X of the Rules of Civil Aviation of Panama, approved by Resolution No. 079-JD of 18 June 2002 shall remain as follows:  **PART I**  **RULES GENERAL OPERATION** | | |  | | | |  |
| **CAPÍTULO I  DISPOSICIONES GENERALES** | **CHAPTER I**  **GENERAL PROVISION** | | |  | | | |  |
| **Sección Primera**  **Aplicabilidad** | Pt. 1, Ch I, Sec. 1Applicability | | |  | | | |  |
| 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.  (OACI/A2/2.1.1) | Article 1: This book applies to aircraft bearing the nationality and registration marks of Panama, regardless of where they are, if not contrary to the Laws, regulations and procedures issued by the State, which has jurisdiction in the territory over which it flies. (OACI/A2/2.1.1) | | |  | | | |  |
| 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 | Article 2: This same shall apply to aircraft of foreign nationality civileso military, which remained on the territory of Panama or fly in the airspace of Panama. | | |  | | | |  |
| Artículo 3: Se aplicarán las disposiciones contenidas en este Libro para los vuelos en alta mar y espacios aéreos extraterritoriales cuando por Convenios Internacionales se acuerde que dichos espacios se encuentren bajo la jurisdicción de los servicios de tránsito aéreo de la República de Panamá, cualquiera que sea la marca de nacionalidad y matrícula de la aeronave.  (OACI/A2/2.1.2) | Article 3: The provisions contained in this Book for flights on the high seas and airspace offshore by international conventions when you remember that these areas are under the jurisdiction of air traffic services in the Republic of Panama, whatever the nationality and registration mark of the aircraft. (OACI/A2/2.1.2) | | |  | | | |  |
| **Sección Segunda  Cumplimiento de las Reglas Generales de Vuelo** | **Pt. 1, Ch I, Sec. 2**  **Compliance to General Flight Rules** | | |  | | | |  |
| Artículo 4: La operación de aeronaves, tanto en vuelo como en el área de movimiento de los aeródromos, se ajustará a las reglas generales de vuelo y, además, durante el vuelo:  (1) A las Reglas de Vuelo Visual.  (2) A las Reglas de Vuelo por Instrumentos  (OACI/A2/2.2) | Article 4: The operation of aircraft, both in flight and on the movement area of an aerodrome, shall follow the general rules of flight and also during the flight: (1) A Visual Flight Rules. (2) At Instrument Flight Rules (OACI/A2/2.2) | | |  | | | |  |
| Artículo 5: En condiciones meteorológicas de vuelo visual, el Piloto puede hacer un vuelo ajustándose a las reglas de vuelo por instrumentos, si lo desea o la autoridad ATS competente podrá exigirle que así lo haga.  (OACI/A2/2.2/Nota 2) | Article 5: In visual meteorological conditions, the pilot can make a flight line with the instrument flight rules, if you want or ATS competent authority may require that you do so. (OACI/A2/2.2/Nota 2) | | |  | | | |  |
| **Sección Tercera Responsabilidad y Autoridad del Piloto al Mando** | **Pt. 1, Ch I, Sec. 3**  **Responsibility and Authority of the Pilot in Command** | | |  | | | |  |
| 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. (OACI/A2/2.3.1) | Article 6: The pilot in command of the aircraft, handle or control, shall be responsible to the operation of the aircraft is performed in accordance with this Book, but may fail to follow in circumstances that allow such breach absolutely necessary for safety reasons . (OACI/A2/2.3.1) | | |  | | | |  |
| 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. (OACI/A2/2.3.1) | Article 7: For safety reasons the pilot in command may take actions that violate this regulation but must immediately notify this fact to the competent aviation authority. If required by the State where the incident occurs, the pilot in command shall, as soon as possible, a report on such an infringement to that Authority. Such reports shall be submitted as soon as possible but no later than within ten (10) days. (OACI/A2/2.3.1) | | |  | | | |  |
| Artículo 8: El Piloto al Mando de la aeronave tendrá autoridad decisiva en todo lo relacionado con ella, mientras esté al mando de la misma. (OACI/A2/2.4) | Article 8: The pilot in command of the aircraft will have final authority on everything related to it, while commanding the same. (OACI/A2/2.4) | | |  | | | |  |
| **Sección Cuarta  Medidas Previas al Vuelo** | **Pt. 1, Ch I, Sec. 4**  **Measures Prior to Flight** | | |  | | | |  |
| Artículo 9: Antes de iniciar un vuelo, el Piloto al Mando de la aeronave se familiarizará con toda la información disponible apropiada al vuelo proyectado. Las medidas previas para aquellos vuelos que no se limiten a las inmediaciones de un aeródromo y para todos los vuelo IFR comprenderán el estudio minucioso de los informes actuales de la Oficina de los Servicios de Información al Vuelo, cálculo de combustible necesario y preparación del plan a seguir en caso de no poder completarse el vuelo proyectado.  (OACI/A2/2.3.2) | Article 9: Before beginning a flight, the pilot in command of the aircraft will become familiar with all available information appropriate to the planned flight. The preliminary measures for those flights that are not confined to the vicinity of an aerodrome and all IFR flight shall include the detailed study of current reports of the Office of Information Services Flight, calculation of fuel required and preparation of the plan followed in case of inability to complete the planned flight. (OACI/A2/2.3.2) | | |  | | | |  |
| 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:  (1) Estudio de los informes y pronósticos meteorológicos actualizados de que se disponga.  (2) El planeamiento de medidas alternativas, para prever la eventualidad de que el vuelo no pueda completarse como estaba previsto, debido a mal tiempo (OACI/A2/2.3.2) | Article 10: Before a flight, the pilot in command will become familiar with all the weather information available, appropriate to the flight is attempted. The preparation for a flight that involves moving away from near the point of departure, and for each flight that it complies with the Instrument Flight Rules, include:   1. Survey reports and updated weather forecasts available. 2. The planning of alternative measures to provide for the eventuality that the flight can not be completed as planned due to bad weather (OACI/A2/2.3.2) | | |  | | | |  |
| Artículo 11: El Piloto al Mando tomará las medidas oportunas para que no se inicie un vuelo a menos que se haya determinado previamente, por todos los medios razonables de que se disponga, que las instalaciones o servicios terrestres y marítimos disponibles, requeridos necesariamente durante ese vuelo y para la operación de la aeronave en condiciones de seguridad sean adecuados, comprendidas las instalaciones y servicios de comunicación y las ayudas para la navegación | Article 11: The pilot in command will take appropriate measures to not start a flight unless previously been determined by all reasonable means are available, facilities or services available land and sea, necessarily required during that flight and for the operation of the aircraft in safety are adequate, including communication facilities and navigation aids | | |  | | | |  |
| **Sección Quinta  Uso de Alcohol y Sustancias Psicoactivas** | **Pt. 1, Ch I, Sec. 5**  **Use of alcohol and psychoactive substances** | | |  | | | |  |
| Artículo 12: Nadie pilotará una aeronave, ni actuará como Miembro de su Tripulación de Vuelo mientras esté bajo la influencia de bebidas alcohólicas o de cualquier sustancia psicoactiva como consecuencia de lo cual disminuya su capacidad para desempeñar sus funciones. | Article 12: No one will pilot an aircraft, or act as crew members of Flight while under the influence of alcohol or any psychoactive substance as a result of which diminishes their ability to perform its functions. | | |  | | | |  |
| 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. | Article 13: Only patients under competent medical supervision, have access to an aircraft while under the influence of narcotics or drugs. No person may administer alcohol or drugs during the flight because of which there is a state of intoxication. | | |  | | | |  |
| Artículo 14: El personal cuyas funciones sean críticas desde el punto de vista de la seguridad de la aviación (empleados que ejerzan funciones delicadas desde el punto de vista de la seguridad) no desempeñarán dichas funciones mientras estén bajo la influencia de sustancias psicoactivas que perjudiquen la actuación humana. Las personas en cuestiones abstendrán de todo tipo de uso problemático de ciertas sustancias. (OACI/A2/2.5) | Article 14: Personnel whose functions are critical from the point of view of aviation safety (employees who exercise functions sensitive in terms of security) not perform these functions while under the influence of psychoactive substances that harm the human performance. The persons concerned shall refrain from any kind of problematic use of certain substances. (OACI/A2/2.5) | | |  | | | |  |
| **TITULO II  REGLAS GENERALES DE VUELO** | **PART II**  **GENERAL RULES OF FLIGHT** | | |  | | | |  |
| **CAPITULO I  PROTECCION DE PERSONAS Y PROPIEDAD** | **Pt II, Ch. 1**  **PROTECTION OF PERSONS AND PROPERTY** | | |  | | | |  |
| **Sección Primera.  Operación Negligente o Temeraria de Aeronaves** | **Pt II, Ch. 1 Sec 1**  Negligent or reckless operation of aircraft | | |  | | | |  |
| Artículo 15: Ningún Piloto podrá operar una aeronave de manera negligente o temeraria, de forma tal que pueda poner en peligro vidas y/o propiedades ajenas. (OACI/A2/3.1.1) | Article 15: No pilot may operate an aircraft in a negligent or reckless, in a way that could endanger lives and / or property of others. (OACI/A2/3.1.1) | | |  | | | |  |
| **Sección Segunda  Alturas Mínimas, Mínimos de Utilización de Aeropuerto** | **Pt II, Ch. 1 Sec 2**  Minimum altitudes, Airport Minimum Utilization | | |  | | | |  |
| 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. (OACI/A2/3.1.2) | Article 16: Except when necessary for takeoff or landing or where they have permission from the Directorate of Civil Aviation, the aircraft will not fly on clusters of buildings, cities, towns or inhabited places, or on a meeting of people outdoors unless it is flying at an altitude that allows an emergency, a landing without unreasonable danger to persons or property that are in the area. (OACI/A2/3.1.2) | | |  | | | |  |
| 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. (OACI/A2/3.1.3) | Article 17: The cruising levels to be carried out to a flight or flight part of that concern: (  1) flight level, for flights are made at a level equal to or greater than the transition altitude.  (2 ) Altitudes for flights that take place below the flight level lower than the transition altitude or below it. (OACI/A2/3.1.3) | | |  | | | |  |
| **Sección Tercera  Lanzamiento de Objetos o Rociado.** | **Pt II, Ch. 1 Sec 3**  Objects or spray | | |  | | | |  |
| Artículo 18: No se hará ningún lanzamiento de objeto ni rociado alguno desde una aeronave en vuelo salvo, bajo las condiciones prescritas por la Dirección de Aeronáutica Civil y según lo indique la información, asesoramiento y/o autorización pertinente de la dependencia correspondiente de los servicios de Tránsito Aéreo.  (OACI/A2/3.1.4) | .Article 18: There shall be no release of any object or sprayed from aircraft in flight except under conditions prescribed by the Directorate of Civil Aviation and as directed by the information, advice and / or proper authorization from the appropriate unit of service Air Traffic. (OACI/A2/3.1.4) | | |  | | | |  |
| **Sección Cuarta  Remolques** | **Pt II, Ch. 1 Sec 4**  **Towing** | | |  | | | |  |
| Artículo 19: Ningún Piloto de una aeronave civil puede remolcar a otra ni a otro objeto con esa aeronave excepto que el Piloto al Mando esté habilitado de acuerdo al Libro VI del RACP, la aeronave haya sido aprobada para ejecutar tal función y de acuerdo a la información, asesoramiento y/o autorización pertinente de la dependencia de tránsito aéreo correspondiente. (OACI/A2/3.1.5) | Article 19: No Pilot can tow a civil aircraft to another or to another object with that aircraft except that the pilot in command is enabled according to Book VI of the RACP, the aircraft has been approved to perform this function and according to the information, advice and / or proper authorization from the appropriate air traffic unit. (OACI/A2/3.1.5) | | |  | | | |  |
| Artículo 20:Ningún Piloto de aeronave civil puede soltar intencionalmente el cable de remolque después de liberar el planeador o el objeto remolcado, de modo tal que pueda dañar o poner en peligro la vida o propiedades de terceros. | Article 20: No Pilot civil aircraft may intentionally release the towline after releasing the glider or object being towed, so that may harm or endanger life or property of others | | |  | | | |  |
| **Sección Quinta  Descensos en Paracaídas** | **Pt II, Ch. 1 Sec 5**  **Parachute Descent** | | |  | | | |  |
| Artículo 21: Salvo en casos de emergencia, ningún Piloto al Mando puede permitir que persona alguna ejecute un salto en paracaídas desde una aeronave dentro de la República de Panamá. Sólo está permitido realizarlos en concordancia con el Libro XIII del RACP.  (OACI/A2/3.1.6) | Article 21: Except in cases of emergency, no pilot in command may allow any person running a parachute jump from an aircraft within the Republic of Panama. Only are allowed to perform in accordance with the Book XIII of the RACP. (OACI/A2/3.1.6) | | |  | | | |  |
| **Sección Sexta**  **Vuelo Acrobático** | **Pt II, Ch. 1 Sec 6**  **Aerobatic Flying** | | |  | | | |  |
| Artículo 22: Ninguna aeronave realizará vuelos acrobáticos sin autorización de la Dirección de Aeronáutica Civil y de acuerdo a la información, asesoramiento y/o autorización pertinente de la dependencia ATS correspondiente  (OACI/A2/3.1.7) | Article 22: No aircraft aerobatic flights not authorized by the Civil Aviation Directorate and according to information, advice and / or proper authorization from the appropriate ATS unit (OACI/A2/3.1.7) | | |  | | | |  |
| Artículo 23: No se realizarán vuelos acrobáticos:  (1) Sobre o en proximidad de aglomeraciones de edificios en ciudades o pueblos, de reuniones de personas al aire libre, Canal de Panamá y sus Esclusas, de puertos con tránsito o de embarcaciones de superficie.  (2) A una altura menor de seiscientos metros (600 m) o dos mil pies (2000 pies) sobre el obstáculo más alto situado en la superficie terrestre.  (3) En condiciones meteorológicas que no sean absolutamente visuales (VMC).  (OACI/A2/3.1.7) | Article 23: No stunt is performed:   1. On or near clusters of buildings in cities or towns, meetings of people outdoors, Panama Canal and its locks, ports with traffic or surface vessels. 2. At a lower altitude two thousand feet (600 m) or two thousand feet (2000 feet) above the highest obstacle located on the surface. 3. In weather conditions that are not absolutely visual (VMC). (ICAO / A2/3.1.7) | | |  | | | |  |
| **Sección Séptima  Vuelos en Formación** | **Pt II, Ch. 1 Sec 7**  **Formation Flying** | | |  | | | |  |
| Artículo 24: Las aeronaves no volarán en formación excepto mediante arreglo previo entre los Pilotos al Mando de las aeronaves participantes y, para vuelos en formación en el espacio aéreo controlado, de conformidad con las condiciones prescritas por la autoridad ATS competente. Estas condiciones incluirán las siguientes:  (1) La formación opera como una única aeronave por lo que respecta a la navegación y la notificación de posición  (2) La separación entre las aeronaves que participan en el vuelo será responsabilidad del Jefe de Vuelo y de los Pilotos al Mando de las demás aeronaves participantes e incluirá períodos de transición cuando las aeronaves estén maniobrando para alcanzar su propia separación dentro de la formación y durante las maniobras para iniciar y romper dicha formación  (3) Cada aeronave se mantendrá a una distancia de no más de 1 km.(0.5 NM) y a 30 m (100 pies) verticalmente con respecto a la aeronave jefe.  (OACI/A2/3.1.8) | Article 24: The aircraft will not fly in formation except by prior arrangement between the pilot in command of the participating aircraft and training flights in controlled airspace in accordance with the conditions prescribed by the authority competent ATS. These conditions include the following: (1) Training operates as a single aircraft with regard to navigation and position reporting (2) The separation between aircraft participating in the flight will be the responsibility of the Chief of Flight and the pilot in command of the other aircraft involved and include transition periods when aircraft are maneuvering to attain their own separation within the formation and while maneuvering to start and break the training (3) Each aircraft will remain at a distance of no more than 1 km. (0.5 nm) and 30 m (100 ft) vertically with respect to the aircraft head. (OACI/A2/3.1.8) | | |  | | | |  |
| **Sección Octava  Globos Libres no Tripulados.** | **Pt II, Ch. 1 Sec 8**  **Unmanned free balloons**. | | |  | | | |  |
| Artículo 25: Los globos libres no tripulados deben utilizarse de modo que se reduzca al mínimo el peligro a las personas, bienes u otras aeronaves, y de conformidad con las condiciones establecidas en los Artículos 26 al 31 de esta Libro.  (OACI/A2/3.1.9) | Article 25: The unmanned free balloons must be used so as to minimize the risk to persons, property or other aircraft, and in accordance with the conditions laid down in Articles 26 to 31 of this book. (OACI/A2/3.1.9) | | |  | | | |  |
| Artículo 26: Clasificación de los globos libres no tripulados.  (1) Ligero: globo libre no tripulado que lleva una carga útil de uno o más bultos de una masa combinada de menos de 4 Kg. Salvo que se considere “pesado” de conformidad con (3)(b), (3)(c) o (3)(d); o  (2) Mediano: globo libre no tripulado que lleva una carga útil de dos o más bultos de una masa combinada de 4 Kg o más, pero inferior a 6 Kg, salvo que se considere “pesado” de conformidad con (3)(b), (3)(c) o (3)(d).  (3) Pesado: globo libre no tripulado que lleva una carga útil que:  a. Tiene una masa combinada de 6 Kg o más  b. Incluye un bulto de 3 Kg o más  c. Incluye un bulto de 2 Kg o más de una densidad de más de 13 g/cm2  d. Utiliza una cuerda u otro elemento para suspender la carga útil que requiere una fuerza de impacto de 230 N o más para separar la carga útil suspendida del globo.  *Nota 1.- La densidad a que se hace referencia en (3) (c) se determina dividiendo la masa total, en gramos, del bulto de carga útil por el área, expresada en centímetros cuadrados, de su superficie más pequeña.*  (OACI/A2/3.1.9/Apénd.4.1) | Article 26: Classification of unmanned free balloons. (1) Lightweight: unmanned free balloon which carries a payload of one or more packages of a combined mass of less than 4 kg unless it is considered "heavy" in accordance with (3) (b) (3) ( c) or (3) (d), or (2) Medium: unmanned free balloon which carries a payload of two or more packages of a combined mass of 4 kg or more but less than 6 kg, unless it is considered "heavy" in accordance with (3) (b ), (3) (c) or (3) (d). (3) Heavy: unmanned free balloon which carries a payload that: a. It has a combined mass of 6 kg or more b. Includes a package of 3 kg or more c. Includes a package of 2 kg or more of a density of more than 13 g/cm2 d. Use a rope or other item to suspend the payload that requires an impact force of 230 N or more to separate the suspended payload from the balloon. Note 1 .- The density referred to in (3) (c) is determined by dividing the total mass in grams of the payload package by the area expressed in square centimeters, its smallest surface. (OACI/A2/3.1.9/Apénd.4.1) | | |  | | | |  |
|  |  | | |  | | | |  |
| Artículo 27: Reglas generales de utilización  (1) Ningún globo libre no tripulado se utilizará sin autorización apropiada de la Dirección de Aeronáutica Civil  (2) Ningún globo libre no tripulado, que no sea un globo ligero utilizado exclusivamente para fines meteorológicos y operado del modo prescrito por la Dirección de Aeronáutica Civil, se utilizará encima del territorio de otro Estado sin la autorización de dicho Estado. Esta autorización deberá obtenerse antes del lanzamiento del globo si existieran probabilidades razonables, al proyectarse la operación, de que el globo pueda derivar hacia el espacio aéreo del territorio de dicho Estado.  (3) Dicha autorización puede obtenerse para una serie de globos o para un tipo determinado de vuelos repetidos, por ejemplo, vuelos de globos de investigación atmosférica.  (4) Los globos libres no tripulados se utilizarán de conformidad con las condiciones establecidas por la Dirección de Aeronáutica Civil y el Estado o los Estados sobre los que puedan pasar.  (5) No se utilizará un globo libre no tripulado de modo que el impacto del mismo, o de cualquiera de sus partes, comprendida su carga útil con la superficie de la tierra, provoque peligro a las personas o los bienes no vinculados a la operación.  (6) No se podrá utilizar un globo libre no tripulado pesado sobre alta mar sin coordinación previa con la autoridad ATS correspondiente. (OACI/A2/3.1.9/Apénd.4.2) | Article 27: Rules of Service  (1) No unmanned free balloon used without proper authorization from the Directorate of Civil Aviation  (2) No unmanned free balloon, other than a light balloon used exclusively for meteorological purposes and operated in the manner prescribed by the Directorate of Civil Aviation, will be used over the territory of another State without the authorization of that State. This authorization must be obtained before the launch of the balloon if there is reasonable probability, by projecting the operation, the balloon may drift into the territorial airspace of that State.  (3) Such permit may be obtained for a series of balloons or a particular type of repeated flights, for example, balloon flights atmospheric research.  (4) unmanned free balloons shall be used in accordance with the conditions set by the Civil Aviation Directorate and the State or States that they can pass on.  (5) not use an unmanned free balloon so that the impact of it, or any part thereof, including its payload to the surface of the earth, causing danger to persons or property not related to operation.  (6) No one shall use a heavy unmanned free balloon over the high seas without prior coordination with the appropriate ATS authority.  (OACI/A2/3.1.9/Apénd.4.2) | | |  | | | |  |
| Artículo 28: Limitaciones de utilización y requisitos en materia de equipo.  (1) No se deberá utilizar un globo libre no tripulado pesado sin la autorización de la autoridad ATS correspondiente, a un nivel o a través de un nivel inferior a la altitud de presión de 18 000 m (60 000 pies), en el que:  a. Haya más de 4 oktas de nubes u oscurecimiento.  b. La visibilidad horizontal sea inferior a 8 Km.  (2) Los globos libres no tripulados pesados o medianos no deberán ser lanzados de modo que vuelen a menos de 300 m (1 000 pies) por encima de zonas urbanas densas, poblaciones o caseríos, o personas reunidas al aire libre que no estén vinculadas con la operación.  (3) No deberá utilizarse un globo libre no tripulado pesado, a menos que:  a. Esté equipado con un mínimo de dos dispositivos o sistemas para interrumpir el vuelo de la carga útil, automático o accionado por control remoto, que funcionen independientemente el uno del otro.  b. Tratándose de globos de polietileno, de presión nula, se utilicen por lo menos dos métodos, sistemas, dispositivos o combinaciones de los mismos, que funcionen independientemente los unos de los otros para interrumpir el vuelo de la envoltura del globo. Los globos de superpresión no necesitan estos dispositivos, ya que ascienden rápidamente después de haber lanzado la carga a útil y explotan sin necesidad de un dispositivo o sistema para perforar la envoltura del globo. Un globo superpresión es una envoltura simple, no extensible, capaz de soportar una diferencia de presión más alta al interior que al exterior. Este globo se infla de modo que la presión del gas, menor durante la noche, también pueda extender totalmente la envoltura. Un globo a superpresión de este tipo se mantendrá esencialmente a un nivel constante hasta que se difunda demasiado gas hacia el exterior.  c. La envoltura del globo esté equipada con uno o varios dispositivos que reflejen las señales radar, o con materiales reflectantes que produzcan un eco en el equipo radar de superficie que funciona en la gama de frecuencias de 200 MHz a 2 700 MHz, y/o el globo esté equipado con dispositivos que permitan su seguimiento continuo por el operador, más allá del radar instalado en tierra.  (4) No se utilizarán globos libres no tripulados pesados en áreas en las que se utilicen equipos SSR terrestres, a menos que dichos globos estén dotados de un transpondedor de radar secundario de vigilancia, con capacidad para informar altitud, que funcione continuamente en un código asignado, o que cuando sea necesario pueda poner en funcionamiento la estación de seguimiento.  (5) Los globos libres no tripulados equipados con una antena de arrastre que exija una fuerza mayor de 230 N para quebrarse en cualquier punto, no podrá utilizarse a menos que la antena tenga gallardetes o banderines de color colocados a intervalos no mayores de 15 m.  (6) No se utilizarán globos libres no tripulados pesados a una altitud de presión inferior a 18 000 m (60 000 pies) entre la puesta y la salida del sol o cualquier otro período entre la puesta y la salida del sol (rectificado según la altitud de operación) que estipule la autoridad ATS competente, a menos que el globo, sus accesorios y carga útil, sin perjuicio de que puedan separase durante el vuelo, estén iluminados.  (7) Un globo libre no tripulado pesado que esté equipado con un dispositivo de suspensión (que no sea un paracaídas abierto de colores sumamente visibles) y de una longitud mayor de 15 m, no podrá utilizarse entre la salida y la puesta del sol a una altitud de presión inferior a 18 000 m (60 000 pies), a menos que el dispositivo de suspensión ostente colores en bandas alternadas sumamente visibles o lleve gallardetes de colores.  (OACI/A2/3.1.9/Apénd.4.3) | Article 28: Limitations on use and equipment requirements.  (1) No need to use a heavy unmanned free balloon without authorization from the appropriate ATS authority at a level or through a level below the pressure altitude of 18 000 m (60,000 ft), which :   a. Have more than 4 oktas or dark cloud.   b. The horizontal visibility is less than 8 km  (2) The heavy unmanned free balloons or medium must not be thrown so flying within 300 m (1 000 feet) above the dense urban areas, towns or villages, or people gathered outdoors that are not associated with the operation.  (3) Must not use a heavy unmanned free balloon unless:  a. Is equipped with a minimum of two devices or systems to interrupt the flight of the payload, automatic or remote controlled, operating independently of one another.  b. For polyethylene balloon, zero pressure, are used at least two methods, systems, devices or combinations thereof, that operate independently from each other to interrupt the flight of the balloon envelope. Overpressure balloons do not need these devices because they rise quickly after launching the useful load and operate without a device or system to pierce the balloon envelope. An overpressure balloon is a simple wrapper, not extensible, able to withstand a higher pressure difference inside to outside. This balloon is inflated so that the gas pressure, less at night may also extend completely the envelope. An overpressure balloon of this type will remain essentially at a constant level until too much gas is distributed outwards.  c. The balloon envelope is equipped with one or more devices that reflect radar signals, or reflective materials that echo the surface radar equipment operating in the frequency range 200 MHz to 2 700 MHz and / or balloon is equipped with devices allowing continuous monitoring by the operator, beyond the radar at the ground.  (4) Do not use heavy unmanned free balloons in areas where terrestrial SSR equipment is used, unless such balloons are equipped with a transponder secondary surveillance radar, with ability to report altitude, operating continuously in a assigned code, or when necessary to operate the monitoring station.  (5) The unmanned free balloons equipped with a retractable drag requiring a greater force of 230 N to break at any point can not be used unless the antenna has colored pennants or flags placed at intervals not exceeding 15 m.  (6) Not used heavy unmanned free balloon at an altitude of pressure less than 18 000 m (60 000 feet) between sunset and sunrise or such other period between sunset and sunrise (as corrected by altitude of operation) that stipulates the relevant ATS authority, unless the balloon, accessories and payload, without prejudice to be separated during flight, are illuminated.  (7) A heavy unmanned free balloon that is equipped with a suspension device (other than an open parachute highly visible colors) and a length greater than 15 m can not be used between sunrise and sunset pressure at an altitude of less than 18 000 m (60 000 ft) unless the suspension device holds colors in alternating bands or carrying banners highly visible colors.  (OACI/A2/3.1.9/Apénd.4.3) | | |  | | | |  |
| Artículo 29: Interrupción del vuelo. El Operador de un globo libre no tripulado pesado pondrá en funcionamiento los dispositivos apropiados para interrumpir el vuelo estipulado en el Artículo 28 (3) (a) y (3) (b), cada vez que:  (1) Se sepa que las condiciones meteorológicas no satisfacen a las mínimas estipuladas para la operación.  (2) Un desperfecto o cualquier otra razón haga que la operación resulte peligrosa para el tránsito aéreo o las personas o bienes que se encuentran en la superficie.  (3) Pueda entrar sin autorización en el espacio aéreo de otro Estado. (OACI/A2/3.1.9/Apénd.4.4) | Article 29: Interruption of the flight. The operator of a heavy unmanned free balloon shall operate appropriate devices to interrupt the flight specified in Article 28 (3) (a) and (3) (b), whenever: (1) know that the weather conditions do not meet the minimum set for operation. (2) A malfunction or any other reason then the operation becomes dangerous for air traffic or to persons or property found on the surface. (3) without authorization to enter the airspace of another State. (OACI/A2/3.1.9/Apénd.4.4) | | |  | | | |  |
| Artículo 30: Notificación de Vuelo  (1) Se efectuará la notificación previa al vuelo previsto de un globo libre no tripulado de categoría mediana o pesada, a la dependencia correspondiente de ATS en un plazo no mayor de siete días antes de la fecha prevista para el vuelo.  (2) La notificación del vuelo previsto contendrá la información siguiente:  a. Identificación del vuelo del globo o clave del proyecto.  b. Clasificación y descripción del globo.  c. Código SSR o frecuencia NDB, según corresponda.  d. Nombre y número de teléfono del Operador.  e. Lugar del lanzamiento.  f. Hora prevista del lanzamiento (u hora de comienzo y conclusión de lanzamientos múltiples).  g. Número de globos que se lanzarán e intervalo previsto entre cada lanzamiento (en caso de lanzamientos múltiples).  h. Dirección de ascenso prevista.  i. Nivel o niveles de crucero (altitud de presión).  j. Tiempo que se calcula transcurrirá hasta pasar por la altitud de presión de 18 000 m (60 000 pies), o llegar al nivel de crucero si éste es de 18 000 m (60 000 pies), o menor, y punto en el que se prevé que se alcanzará. Si la operación consiste en lanzamientos continuos, se indicarán las horas previstas a las que el primero y el último de la serie alcanzarán el nivel apropiado (por ejemplo, 122136Z-130330Z).  k. La fecha y la hora de terminación del vuelo y la ubicación prevista de la zona de impacto / recuperación. En el caso de globos que llevan a cabo vuelos de larga duración, por lo cual no pueden preverse con exactitud la fecha y hora de terminación de los vuelos, se utilizará la expresión “larga duración”. En caso de haber más de un lugar de impacto o recuperación, cada uno de ellos deberá detallarse junto con la correspondiente hora prevista para el impacto. Si se tratara de una serie de impactos continuos, se indicarán las horas previstas para el primero y el último de la serie (por ejemplo, 070330Z­072300Z).  (3) Toda modificación en la información previa al lanzamiento notificada de conformidad con este Artículo será comunicada a la dependencia ATS que corresponda, por lo menos 6 horas antes de la hora prevista para el lanzamiento o, en el caso de investigaciones de perturbaciones solares o cósmicas en los que la premura del tiempo es vital, por lo menos 30 minutos antes de la hora prevista para el comienzo de la operación.  (4) Inmediatamente después que se haya lanzado un globo libre tripulado mediano o pesado, el Operador notificará a la dependencia ATS correspondiente, lo siguiente:  a. Identificación del vuelo del globo.  b. Lugar del lanzamiento.  c. Hora efectiva del lanzamiento.  d. Hora prevista a la que se pasará la altitud de presión de 18 000 m (60 000 pies) (o la hora prevista a la que se alcanzará el nivel de crucero si éste es inferior a 18 000 m (60 000 pies) y el punto en el que se alcanzará.  e. Toda modificación en la información notificada previamente de conformidad con (2)(g) y (2) (h).  (5) El Operador notificará a la dependencia ATS correspondiente, apenas sepa que el vuelo previsto de un globo libre no tripulado mediano o pesado, que se hubiera notificado previamente de conformidad con el Artículo 30 (1), ha sido anulado.  (OACI/A2/3.1.9/Apénd.4.5) | Article 30: Notification of Flight  (1) Notification shall be made prior to the intended flight of an unmanned free balloon medium or heavy category, the appropriate ATS unit within a period not exceeding seven days before the scheduled date for the flight.  (2) The notice of intended flight shall include the following:  a. Balloon flight identification or project's key.  b. Classification and description of the globe.  c. SSR code or NDB frequency as appropriate.  d. Name and telephone number of the Operator.  e. Drop.  f. Expected time of release (or time of commencement and completion of multiple launches).  g. Number of balloons to be released and scheduled interval between each launch (in case of multiple launches).  h. Address planned ascent.  i. Level or cruising level (pressure altitude).  j. Estimated time period until passed by the pressure altitude of 18 000 m (60 000 feet), or reach cruising level if it is 18 000 m (60 000 feet) or less, period in which expected to be achieved. If the operation is continuous release, indicating the estimated times at which the first and last of the series will reach the appropriate level (eg, 122136Z-130330Z).  k. The date and time of completion of the flight and the planned location of the zone of impact / recovery. In the case of balloons carrying out flights of long duration and therefore can not be accurately forecast the date and time of completion of the flights, will use the expression "long term". If there is more of an impact location or recovery, each should be detailed together with the corresponding estimated time for impact. If it were a continuous series of impacts, indicating the hours scheduled for the first and last of the series (eg 070330Z072300Z).  (3) Any modification in pre-launch information notified in accordance with this Article shall be communicated to the appropriate ATS unit at least 6 hours before the scheduled time for release or, in the case of investigations of solar disturbances or cosmic in which lack of time is vital, at least 30 minutes before the scheduled time for the start of the operation.  (4) Immediately after you have launched a manned free balloon medium or heavy, the Operator shall notify the appropriate ATS unit, the following:  a. Balloon flight identification.  b. Drop.  c. Actual time of release.  d. Scheduled to be passed to the pressure altitude of 18 000 m (60 000 ft) (or the expected time to reach the level that cruise if this is less than 18 000 m (60 000 ft) and point which will reach.  e. Any change in information previously notified in accordance with (2) (g) and (2) (h).  (5) The operator shall notify the appropriate ATS unit, just know that the intended flight of an unmanned free balloon medium or heavy, which had been previously notified in accordance with Article 30 (1) has been canceled.  (OACI/A2/3.1.9/Apénd.4.5) | | |  | | | |  |
| Artículo 31: Consignación de la posición e informes  (1) El Operador de un globo libre no tripulado pesado que se halle a una altitud no superior a 18 000 m (60 000 pies), seguirá la trayectoria de vuelo y enviará informes sobre la posición del mismo que soliciten los servicios de tránsito aéreo. A menos que éstos soliciten informes sobre la posición del globo a intervalos más frecuentes, el Operador consignará la posición cada dos horas.  (2) El Operador de un globo libre no tripulado pesado que esté desplazándose por encima de una altitud de presión de 18 000 m (60 000 pies) deberá verificar la progresión del vuelo del globo y enviar los informes sobre la posición del mismo que soliciten los servicios de tránsito aéreo. A menos que éstos soliciten informes sobre la posición del globo a intervalo más frecuente, el Operador consignará la posición cada 24 horas.  (3) Si no se puede consignar la posición de conformidad con (1) o (2) el Operador notificará inmediatamente a la dependencia ATS correspondiente. Esta notificación deberá incluir el último registro de posición. La dependencia ATS correspondiente deberá ser notificada inmediatamente cuando se restablezca el seguimiento del globo.  (4) Una hora antes del comienzo del descenso proyectado de un globo libre no tripulado pesado, el Operador enviará a la dependencia ATS correspondiente la siguiente información referente al globo:  (a) Posición geográfica en que se encuentre en ese momento.  (b) Nivel al que se encuentre en ese momento (altitud de presión).  (c) Hora prevista de penetración en la capa correspondiente a la altitud de presión de 18 000 m (60 000 pies), si fuera el caso.  (d) Hora y punto de impacto en tierra prevista.  (5) El Operador de un globo libre no tripulado pesado o mediano notificará a la dependencia ATS correspondiente el momento en que la operación ha concluido.  (OACI/A2/3.1.9/Apénd.4.6) | Article 31: Allocation of the position and reports  (1) The operator of a heavy unmanned free balloon which is situated at a height not exceeding 18 000 m (60 000 feet), continue the flight path and send reports on the position of applying the same traffic services air. Unless they request reports on the position of the balloon at more frequent intervals, the operator must record the position every two hours.  (2) The operator of a heavy unmanned free balloon that is moving above a pressure altitude of 18 000 m (60 000 ft) should check the progress of the flight of the balloon and send the reports on the position of the same requested by air traffic services. Unless they request more reports the position of the balloon at more frequent intervals, the operator must record the position every 24 hours.  (3) If you can not record the position in accordance with (1) or (2) the Operator shall immediately notify the appropriate ATS unit. This notification must include the last record position. The ATS unit concerned must be notified immediately when you reset the tracking of the balloon.  (4) One hour before the start of the projected decline of heavy unmanned free balloon, the operator sends the appropriate ATS unit the following information regarding the balloon:  (a) Geographical location in which it has at that time. 4(b) level that is at that time (pressure altitude).  (c) Estimated time of penetration into the layer corresponding to the pressure altitude of 18 000 m (60 000 feet), if applicable.  (d) Time and point of impact on land provided.  (5) The operator of a heavy unmanned free balloon or medium notify the appropriate ATS unit when the operation is finished.  (OACI/A2/3.1.9/Apénd.4.6) | | |  | | | |  |
| **Sección Novena  Zonas Prohibidas, Restringidas y Peligrosas** | **Pt II, Ch. 1 Sec 9** Prohibited Areas, Restricted and Dangerous | | |  | | | |  |
| Artículo 32: Ninguna aeronave volará en una zona prohibida o restringida, cuyos detalles se hayan publicado debidamente, a no ser que se ajuste a las condiciones de las restricciones o que tenga permiso de la Dirección de Aeronáutica Civil.  (OACI/A2/3.1.10) | Article 32: No aircraft will fly in a prohibited or restricted area, details of which were duly published, unless it meets the conditions of restrictions or have the permission of the Directorate of Civil Aeronautics. (OACI/A2/3.1.10) | | |  | | | |  |
| 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. | Article 33: Flights over the Canal. Air operations on Gatun Locks, Pedro Miguel and Miraflores, Gatun and Madden Dam and on all ships transiting the waterway are considered restricted below 2500 feet, as prescribed in the AIP. | | |  | | | |  |
| **Sección Décima  Restricciones de vuelo en la Proximidad de la Presidencia de la República de Panamá, del Presidente y de su Comitiva** | **Pt II, Ch. 1 Sec 10**  **Flight restrictions in the proximity of the Presidency of the Republic of Panama, the President and his entourage** | | |  | | | |  |
| Artículo 34: Ninguna persona volará una aeronave sobre los alrededores de la Presidencia o sobre áreas que serán visitadas o que pretenda visitar el Presidente y su Comitiva y como esté prescrito en el AIP | Article 34: No person shall fly an aircraft on the outskirts of the Presidency or on areas to be visited or intend to visit the President and his entourage as prescribed in AIP | | |  | | | |  |
| **CAPITULO II PREVENCIÓN DE COLISIONES Y DERECHO DE PASO** | **Pt II, Ch. 2** PREVENTION OF COLLISIONS AND RIGHT OF WAY | | |  | | | |  |
| **Sección Primera**  **Proximidad** | **Pt II, Ch. 2 Sec 1**  **Proximity** | | |  | | | |  |
| Artículo 35: Ningún Piloto conducirá una aeronave tan cerca de otra, de modo que pueda ocasionar peligro de colisión. (OACI/A2/3.2.1) | Article 35: No Pilot will conduct an aircraft so close to another, so that may cause danger of collision. (OACI/A2/3.2.1) | | |  | | | |  |
| **Sección Segunda**  **Derecho de Paso** | **Pt II, Ch. 2 Sec 2**  **Right of Way** | | |  | | | |  |
| Artículo 36: La aeronave que tenga el derecho de paso mantendrá su rumbo y velocidad, pero esta regla no eximirá al Piloto al Mando de la obligación de proceder en la forma más eficaz para evitar una colisión, lo que incluye llevar a cabo las maniobras anticolisión necesarias basándose en los avisos de resolución proporcionados por el equipo ACAS  (OACI/A2/3.2.2) | Article 36: The aircraft has the right of way will maintain its course and speed, but this rule does not relieve the pilot in command of the obligation to proceed in the most effective way to avoid a collision, including carrying out collision avoidance maneuvers necessary based on resolution advisories provided by ACAS equipment (OACI/A2/3.2.2) | | |  | | | |  |
| Artículo 37: La aeronave que esté obligada a mantenerse fuera de la trayectoria de otra, de acuerdo a lo prescrito en los Artículos 39 al 41 evitará pasar por encima, por debajo o por delante de ella, a menos que, lo haga a suficiente distancia y que tenga en cuenta el efecto de la estela turbulenta de la aeronave.  (OACI/A2/3.2.2.1) | Article 37: The plane that is bound to stay out of the path of another, according to the requirements of Articles 39 to 41 bypassing above, below or in front of it, unless, you do a sufficient distance and taking into account the effect of wake turbulence of the aircraft. (OACI/A2/3.2.2.1) | | |  | | | |  |
| 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.  (OACI/A2/3.2.2.2) | Article 38: Approach from the front. When two (2) aircraft approaching head on, or near the front, and there is danger of collision, both aircraft will alter its course to the right. (OACI/A2/3.2.2.2) | | |  | | | |  |
| 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:  (1) Los aerodinos propulsados mecánicamente cederán el paso a los dirigibles, planeadores y globos.  (2) Los dirigibles cederán el paso a los planeadores y globos.  (3) Los planeadores cederán el paso a los globos.  (4) Las aeronaves propulsadas mecánicamente cederán el paso a las que vayan remolcando a otras o a algún objeto.  (OACI/A2/3.2.2.3) | Article 39: Convergence: When two (2) aircraft converge to a level roughly equal, the one with the other to his right, give way, with the following exceptions:  (1) mechanically propelled aerodynes give way to airships , gliders and balloons.  (2) The airships will give way to gliders and balloons.  (3) will give way to gliders and balloons.  (4) The mechanically powered aircraft will give way to whom they are towing or some other object. (OACI/A2/3.2.2.3) | | |  | | | |  |
| Artículo 40: Alcance: Se denomina aeronave que alcanza la que se aproxima a otra por detrás, siguiendo una línea que forme un ángulo menor de setenta (70º) con el plano de simetría de la que va delante, es decir, que está en tal posición con respecto a la otra aeronave que, de noche, no podría ver ninguna de sus luces de navegación a la izquierda (babor) o a la derecha (estribor). 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. Ningún cambio subsiguiente en la posición relativa de ambas aeronaves, eximirá de esta obligación a la aeronave que esté alcanzando a la otra, hasta que la haya pasado y dejado atrás por completo. (OACI/A2/3.2.2.4) | Article 40: Scope: It's called reaching the aircraft that approaches another from behind, following a line forming an angle less than seventy (70 degrees) with the plane of symmetry in front, ie it is in such position regarding the other aircraft that night, I could not see any of your navigation lights to the left (port) or right (starboard). Every aircraft is hit by another, shall have the right of way, and the aircraft that the scope of either ascending, descending or in horizontal flight, it will stay out of the path of the first, changing its course to the right. No subsequent change in the relative position of both aircraft, exempt from this obligation that is reaching the aircraft to another, until you have gone and left behind completely. (OACI/A2/3.2.2.4) | | |  | | | |  |
| Artículo 41: Aterrizaje: Las aeronaves en vuelo, y también las que estén operando en tierra o agua, cederán el paso a las aeronaves que estén aterrizando o en las fases finales de una aproximación para aterrizar. (OACI/A2/3.2.2.5.1) | Article 41: Landing: The aircraft in flight, and those that are operating on land or water, give way to aircraft that are landing or in the final stages of a landing approach. (OACI/A2/3.2.2.5.1) | | |  | | | |  |
| 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. (OACI/A2/3.2.2.5.2) | Article 42: When two (2) or more aerodynes approaching an airport for landing, which is a higher level will give way to those who are lower, but the latter they shall not use this rule not to cross in front of another which is in the finals of an approach to land or to achieve. However, mechanically propelled aerodynes give way to gliders. (OACI/A2/3.2.2.5.2) | | |  | | | |  |
| Artículo 43: Aterrizaje de emergencia: Toda aeronave que tenga conocimiento, que otra se ve obligada a aterrizar, le cederá el paso.  (OACI/A2/3.2.2.5.3) | Article 43: Emergency Landing: Every aircraft has knowledge that another is forced to land, it will give way. (OACI/A2/3.2.2.5.3) | | |  | | | |  |
| Atículo 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. (OACI/A2/3.2.2.6) | Atículo 44: Liftoff: An aircraft shooting in the maneuvering area of an airport will give way to aircraft are taking off or taking off. (OACI/A2/3.2.2.6) | | |  | | | |  |
| **Sección Tercera  Movimiento de las Aeronaves en la Superficie.** | **Pt II, Ch. 2 Sec 3**  **Movement of Aircraft in the Air.** | | |  | | | |  |
| Artículo 45: En el caso de que exista peligro de colisión entre dos (2) aeronaves en rodaje en el área de movimiento de un aeródromo, se aplicará lo siguiente:  (1) Cuando dos (2) aeronaves se aproximen de frente, o casi de frente, ambas se detendrán o de ser posible, alterarán su rumbo hacia la derecha para mantenerse a suficiente distancia.  (2) Cuando dos (2) aeronaves se encuentren en un rumbo convergente, la que tenga a la otra a su derecha cederá el paso.  (3) Toda aeronave que sea alcanzada por otra, tendrá el derecho de paso y la aeronave que la alcance se mantendrá a suficiente distancia de la trayectoria de la otra aeronave. (OACI/A2/3.2.2.7.1) | Article 45: In the event that there is danger of collision between two (2) aircraft taxied on the movement area of an aerodrome, the following shall apply:   1. When two (2) aircraft approaching head on, or nearly front, both will stop or if possible, alter its course to the right to keep enough distance. 2. When two (2) aircraft are in a convergent direction, the one with the other to your right will give way. (3) Any aircraft which is struck by another, shall have the right of way and the aircraft that the scope be kept at sufficient distance from the path of another aircraft. (OACI/A2/3.2.2.7.1) | | |  | | | |  |
| Artículo 46: Cuando una aeronave esté en rodaje en el área de maniobras, se detendrá y se mantendrá a la espera en todos los puntos de espera de la pista, a menos que la Torre de Control de aeródromo le autorice de otro modo. (OACI/A2/3.2.2.7.2) | Article 46: When an aircraft is taxied on the maneuvering area shall stop and remain pending at any point in waiting for the track, unless the Aerodrome Control Tower authorizes otherwise. (OACI/A2/3.2.2.7.2) | | |  | | | |  |
| Artículo 47: Cuando una aeronave esté en rodaje en el área de maniobras se detendrá y se mantendrá a la espera en todas las barras de parada iluminadas y podrá proseguir cuando se apaguen estas luces. (OACI/A2/3.2.2.7.3) | Article 47: When an aircraft is taxied on the maneuvering area will stop and remain on standby in all lighted stop bars and may proceed when these lights are switched off. (OACI/A2/3.2.2.7.3) | | |  | | | |  |
| **Sección Cuarta**  **Luces de Aeronaves** | **Pt II, Ch. 2 Sec 4**  **Aircraft Lights** | | |  | | | |  |
| Artículo 48: Entre la puesta y la salida del sol, o durante cualquier otro período que pueda prescribir la Dirección de Aeronáutica Civil, todas las aeronaves en vuelo ostentarán:  (1) Luces anticolisión 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. (OACI/A2/3.2.3.1) | Article 48: Between sunset and sunrise, or during any other period as may be prescribed by the Directorate of Civil Aviation, all aircraft in flight shall display: (1) anti-collision lights whose purpose shall be to call attention to the aircraft. (2) Navigation lights whose object will be to indicate the relative path of the aircraft observers and no other lights were displayed, whether they be confused with the lights above. (OACI/A2/3.2.3.1) | | |  | | | |  |
| Artículo 49: Todas las aeronaves en vuelo, dotadas de las luces anticolisión prescritas en el Artículo anterior, llevarán encendidas dichas luces en todo período de tiempo. (OACI/A2/3.2.3.3) | Article 49: All aircraft in flight, equipped with anti-collision lights prescribed in the preceding article, such lights have been running at all time. (OACI/A2/3.2.3.3) | | |  | | | |  |
| Artículo 50: Entre la puesta y la salida del sol, o durante cualquier otro período que pueda prescribir la Dirección de Aeronáutica Civil, todas las aeronaves que se encuentren u operen en el área de movimiento de un aeródromo:  (1) Ostentarán luces de navegación cuyo objeto será el de indicar la trayectoria relativa de la aeronave a los observadores y no ostentarán otras luces si éstas pueden confundirse con las luces antes mencionadas.  (2) A no ser que estén paradas y debidamente iluminadas por otro medio, ostentarán luces con el fin de indicar las extremidades de su estructura.  (3) Ostentarán luces destinadas a destacar su presencia.  (4) Cuando sus motores estén en funcionamiento, ostentarán luces anticolisión que indiquen este hecho. (OACI/A2/3.2.3.2) | Article 50: Between sunset and sunrise, or during any other period as may be prescribed by the Directorate of Civil Aviation, all aircraft being or acting in the movement area of an airport:   1. shall display navigation lights whose purpose will be to indicate the relative path of the aircraft observers and does not have other lights if they can be confused with the lights above. 2. Unless you are stationary and properly illuminated by other means, shall display lights to indicate the extremities of its structure. 3. shall display lights to highlight its presence. 4. If your engines are in operation, shall display anti-collision lights to indicate this fact. (OACI/A2/3.2.3.2) | | |  | | | |  |
| Artículo 51: Todas las aeronaves que:  (1) Operen en el área de movimiento de un aeródromo y estén dotadas de las luces anticolisión necesarias, llevarán encendidas las luces anticolisión necesarias para satisfacer los requisitos del Artículo 50 (3) en todo período de tiempo.  (2) Que se encuentren en el área de movimiento de un aeródromo, llevarán encendidas las luces anticolisión necesarias para satisfacer los requisitos del Artículo 50 (4) en todo período de tiempo.  (OACI/A2/3.2.3.4) | Article 51: Every aircraft that:   1. Operate in the movement area of an airport and are provided with the necessary anti-collision lights, anti-collision lights on will necessary to meet the requirements of Article 50 (3) in any period of time . 2. that are in the movement area of an airport, take necessary anti-collision lights on to meet the requirements of Article 50 (4) in any period of time. (OACI/A2/3.2.3.4) | | |  | | | |  |
| Artículo 52: Se permitirá a los Pilotos apagar o reducir la intensidad de cualquier luz de destellos de a bordo para satisfacer los requisitos prescritos en el Artículo 49, si es seguro o probable que:  (1) Afecten adversamente el desempeño satisfactorio de sus funciones.  (2) Expongan a un observador externo a un deslumbramiento perjudicial. (OACI/A2/3.2.3.5) | Article 52: Riders will be allowed to turn off or reduce the intensity of any light flashes on board to satisfy the requirements prescribed in Article 49, if it is safe or likely:  (1) adversely affect the satisfactory performance of their duties.  (2) exposed to an outside observer to harmful dazzle. (OACI/A2/3.2.3.5) | | |  | | | |  |
| Artículo 53: Las características de las luces destinadas a cumplir con las disposiciones de esta Sección se especifican en el Apéndice 1 de este Libro. (OACI/A2/3.2.3/Nota1) | Article 53: The characteristics of the lamps made to comply with the provisions of this section are specified in Appendix 1 of this Part. (OACI/A2/3.2.3/Nota1) | | |  | | | |  |
| Artículo 54: Para efecto de lo prescrito en esta Sección, se entiende que una aeronave está operando cuando está efectuando el rodaje, siendo remolcada o cuando se ha detenido temporalmente durante el curso del rodaje o en el acto de ser remolcada.  (OACI/A2/3.2.3/Nota2) | Article 54: For purposes of the requirements of this section, it is understood that an aircraft is operating when you are making the running, being towed or when it has temporarily stopped during the course of the shooting or the act of being towed. (OACI/A2/3.2.3/Nota2) | | |  | | | |  |
| Sección Quinta **Vuelo Simulado por Instrumentos** | **Pt II, Ch. 2 Sec 5**  **Simulated Instrument Flight** | | |  | | | |  |
| Artículo 55: No se volará ninguna aeronave en condiciones simuladas de vuelo por instrumentos, a menos que:  (1) La aeronave esté provista de doble mando en completo funcionamiento.  (2) Las condiciones meteorológicas sean las mínimas establecidas para los vuelos VFR.  (3) Un Piloto calificado ocupe un puesto de mando para actuar como Piloto de Seguridad, respecto a la persona que vuele por instrumentos en condiciones simuladas. El Piloto de Seguridad tendrá suficiente visibilidad, tanto hacia delante, como hacia los costados de la aeronave, o un observador competente que esté en comunicación con el Piloto de Seguridad ocupará un puesto en la aeronave desde el cual su campo visual complemente adecuadamente el del Piloto de Seguridad. (OACI/A2/3.2.4) | Rule 55: Do not fly any aircraft in simulated conditions of instrument flight, unless:  (1) The aircraft is fitted with fully functioning dual controls.  (2) Weather conditions are the minimum set for VFR flights.  (3) A qualified pilot occupies a control to act as safety pilot, about the person to fly by instruments in simulated conditions. The Pilot Security will have enough visibility both forward and sideways of the aircraft, or a competent observer who is in communication with the safety pilot will occupy a seat on the aircraft from which visual field adequately complement the Pilot Security. (OACI/A2/3.2.4) | | |  | | | |  |
| **Sección Sexta  Operaciones en un Aeródromo, Sobre el Mismo y sus Cercanías** | **Pt II, Ch. 2 Sec 6** Operations at an aerodrome on the same and near | | |  | | | |  |
| Artículo 56: Las aeronaves que operen en un aeródromo o en sus cercanías, tanto si se hallan o no en una zona de tránsito de aeródromo:  (1) Observarán el tránsito de aeródromo a fin de evitar colisiones.  (2) Se ajustarán al circuito de tránsito formado por otras aeronaves en vuelo, o lo evitarán.  (3) Harán todos los virajes hacia la izquierda al aproximarse para aterrizar y después del despegue, a menos que la dependencia ATS competente autorice u ordene lo contrario.  (4) Aterrizarán y despegarán contra el viento a menos que, sea preferible otra dirección por razones de seguridad, de configuración de la pista, o de procedimientos de tránsito aéreo.  (5) En las zonas de tránsito de aeródromo podrán aplicarse, además, otras disposiciones prescritas por la autoridad ATS competente. (OACI/A2/3.2.5) | Article 56: The aircraft operating at an airport or nearby, whether or not they an aerodrome traffic zone:  (1) observe the aerodrome traffic to avoid collisions.  (2) Comply transit to the circuit formed by other aircraft in flight, or avoided.  (3) Make all turns to the left when approaching for landing and after takeoff, unless the competent ATS authorizes or directs otherwise.  (4) landed and took off into the wind unless, it is preferable to another address for security reasons, the track configuration, or air traffic procedures.  (5) The aerodrome traffic zones may apply also other rules prescribed by the authority competent ATS. (OACI/A2/3.2.5) | | |  | | | |  |
| Sección Séptima **Operaciones Acuáticas** | **Pt II, Ch. 2 Sec 7**  **Water Operations Section** | | |  | | | |  |
| Artículo 57: Cuando se aproximen dos aeronaves o una aeronave y una embarcación, y exista peligro de colisión, las aeronaves procederán teniendo muy en cuenta las circunstancias y condiciones del caso, inclusive las limitaciones propias de cada una de ellas. (OACI/A2/3.2.6.1) | Article 57: When two aircraft are approaching or aircraft and a ship, and there is danger of collision, the aircraft will proceed taking into account the circumstances and conditions of the case, including the limitations of each. (OACI/A2/3.2.6.1) | | |  | | | |  |
| Artículo 58: Convergencia. Cuando una aeronave tenga a su derecha otra aeronave o embarcación, cederá el paso para mantenerse a suficiente distancia. (OACI/A2/3.2.6.1.1) | Article 58: Convergence. When an aircraft has the right to another aircraft or boat, will give way to keep enough distance. (OACI/A2/3.2.6.1.1) | | |  | | | |  |
| Artículo 59: Aproximación de frente. Cuando una aeronave se aproxime de frente o casi de frente a otra, o a una embarcación, variará su rumbo hacia la derecha para mantenerse a suficiente distancia. (OACI/A2/3.2.6.1.2) | Article 59: Approach from the front. When an aircraft approaching from the front or almost opposite each other, or a boat, deflected to the right to keep enough distance. (OACI/A2/3.2.6.1.2) | | |  | | | |  |
| Artículo 60: Alcance: Toda aeronave o embarcación que sea alcanzada por otra tiene derecho de paso, y la que da alcance cambiará su rumbo para mantenerse a suficiente distancia.  (OACI/A2/3.2.6.1.3) | Article 60: Scope: Any aircraft or ship that is hit by another has right of way, and that gives scope to change its course to keep enough distance. (OACI/A2/3.2.6.1.3) | | |  | | | |  |
| Artículo 61: Amaraje y despegue: Toda aeronave que amare o despegue del agua se mantendrá, en cuanto sea factible, alejada de todas las embarcaciones y evitará obstruir su navegación.  (OACI/A2/3.2.6.1.4) | Article 61: Ditching and off: Every aircraft or off the water amare will continue, as soon as practicable, away from all vessels and avoid obstructing navigation. (OACI/A2/3.2.6.1.4) | | |  | | | |  |
| Artículo 62: Luces que deben ostentar las aeronaves en el agua. Entre la puesta y la salida del sol, o durante cualquier otro período entre la puesta y la salida del sol que prescriba la Dirección de Aeronáutica Civil, toda aeronave que se halle en el agua ostentará las luces prescritas por el Reglamento internacional para la prevención de abordajes en el mar (revisado en 1972), a menos que sea imposible, en cuyo caso ostentará luces cuyas características y posición sean lo más parecidas posible a las que exige el Reglamento internacional. (OACI/A2/3.2.6.2) | Article 62: Light aircraft to be displayed in the water. Between sunset and sunrise, or during any other period between sunset and sunrise be prescribed by the Directorate of Civil Aviation, any aircraft which is in the water will hold the lights prescribed by the International Regulations for preventing Collisions at Sea (Revised 1972), unless impossible, in which case it will hold a nature and position lights are as close as possible to those required by International Regulations. (OACI/A2/3.2.6.2) | | |  | | | |  |
| **CAPITULO III  PLANES DE VUELO** | **Chapter III, Flight Plans**  **Section PrimeraPlanes Flight** | | |  | | | |  |
| **Sección Primera**  **Planes de Vuelo** | **Pt III, Ch. 3**  **Flight Plans** | | |  | | | |  |
| Artículo 63: La información referente al vuelo proyectado o a parte del mismo, deberá suministrarse a las dependencias de los Servicios de Tránsito Aéreo, en forma de plan de vuelo en el formato entregado por esa misma dependencia.  En el Apéndice 2 de este Libro, se describen los formatos de Plan de Vuelo Internacional y Plan de Vuelo Nacional. La expresión plan de vuelo se aplicará, según el caso, a la información completa acerca de todos los conceptos contenidos en la descripción del plan de vuelo, que comprenderá la totalidad de la ruta de vuelo o a la información limitada que se exigirá cuando se trate de obtener permiso para una parte secundaria de un vuelo, como por ejemplo, si se quiere cruzar una aerovía, despegar de un aeródromo controlado o aterrizar en él. (OACI/A2/3.3.1.1) | Article 63: The flight information on the project or part thereof, shall be provided to the premises of Air Traffic Services, in a flight plan in the format delivered by the same unit.  Appendix 2 of this paper describes the formats and International Flight Plan Flight Plan Nacional. The term flight plan applies, as appropriate, to complete information about all the concepts contained in the description of the flight plan, comprising the entire route of flight or the limited information that is required when dealing with permission for a minor part of a flight, for example, if you cross an airway, taking off from an aerodrome control or land on it. (OACI/A2/3.3.1.1) | | |  | | | |  |
| Artículo 64: Obligatoriedad de presentar plan de vuelo.  (1) Es obligatoria la presentación de un Plan de Vuelo a toda aeronave que opere en el espacio aéreo de jurisdicción nacional, no importando tiempo ni condición.  (2) Se presentará un plan de vuelo a una oficina de notificación de los Servicios de Tránsito Aéreo antes de la salida, por radio, escrito, teléfono, facsímil, teletipo o cualquier otro medio de comunicación, a menos que, se hayan efectuado los arreglos necesarios para la presentación de planes de vuelos repetitivos.  (3) Se presentará un plan de vuelo para un vuelo, al que haya de suministrarse servicio de control o de asesoramiento de tránsito aéreo, por lo menos, sesenta (60) minutos antes de la salida, o, si se presenta durante el vuelo, en un momento en que exista la seguridad de que lo recibirá la dependencia apropiada de los Servicios de Tránsito Aéreo, por lo menos, diez (10) minutos antes de la hora en que se calcule que la aeronave llegará al punto previsto de entrada a un área de control o al punto de cruce con una aerovía o con una ruta con servicio de asesoramiento..  (OACI/A2/3.3.1.2 y 3.3.1.3 y 3.3.1.4) | Article 64: Obligation to file a flight plan.  (1) Minimum filing a flight plan to operate any aircraft in the airspace of national jurisdiction, regardless of time or condition.  (2) submit a flight plan for an office for notification of Air Traffic Services before departure, radio, written, telephone, facsimile, telex or other means of communication, unless, after the conduct of arrange for the submission of repetitive flight plans.  (3) submit a flight plan for a flight, which has supplied control service or air traffic advisory, at least sixty (60) minutes before departure, or, if they occur during flight , at a time when there is assurance that it will receive the appropriate unit of Air Traffic Services, at least ten (10) minutes before the hour when the aircraft is calculated to reach the expected point of entry to a control area or point of intersection with an airway or advisory route service .. (OACI/A2/3.3.1.2 and 3.3.1.3 and 3.3.1.4) | | |  | | | |  |
| **Sección Segunda  Contenido del Plan de Vuelo** | **Section Two**  **Contents of Flight Plan** | | |  | | | |  |
| Artículo 65: El plan de vuelo contendrá información respecto a los conceptos siguientes:  (1) Identificación de aeronave.  (2) Reglas de vuelo y tipo de vuelo.  (3) Número y tipo (s) de aeronave (s) y categorías de estela de turbulencia.  (4) Equipo (com y nav).  (5) Aeródromo de salida: En los planes de vuelo presentados durante el vuelo, la información suministrada respecto a este concepto, será una indicación del lugar de donde puede obtenerse, en caso necesario la información suplementaria relativa al vuelo.  (6) Hora prevista fuera de calzos: En los planes de vuelo presentados durante el vuelo, la información que se ha de suministrar respecto a este concepto, será la hora sobre el primer punto de la ruta a que se refiere el plan de vuelo.  (7) Velocidad (es) de crucero.  (8) Nivel (es) de crucero.  (9) Ruta que ha de seguirse.  (10) Aeródromo de destino y duración total prevista. (Ver Observación)  (11) Aeródromo (s) de alternativa. (Ver Observación)  (12) Autonomía.  (13) Número total de personas a bordo.  (14) Equipo de emergencia y de supervivencia.  (15) Otros datos.  Observación: El término aeródromo, en los planes de vuelo, incluirá también emplazamientos distintos a los definidos como aeródromo, pero que puedan ser utilizados por algunos tipos de aeronave, por ejemplo, helicópteros. (OACI/A2/3.3.2) | Article 65: The flight plan will contain information about the following concepts:   1. Identification of aircraft. 2. flight rules and type of flight. 3. Number and type (s) of aircraft (s) and categories of wake turbulence. 4. Equipment (com and nav). 5. Aerodrome of departure: In the flight plans submitted during flight, the information provided on this concept will be an indication of where can be obtained, if required supplementary information concerning the flight. 6. estimated off-block: In the flight plans submitted during flight, the information be supplied on this concept, it will be time on the first point of the route covered the flight plan. 7. speed (s) cruise. 8. level (s) cruise. 9. Route to be followed. 10. Destination Aerodrome and Total planned duration. (See Note) 11. Aerodrome (s) of choice. (See Note) 12. Autonomy. 13. Total number of persons on board. 14. Emergency equipment and survival. 15. Other information.   Note: The term aerodrome in the flight plans, will also include sites other than those defined as airfield but can be used by some types of aircraft, eg helicopters. (OACI/A2/3.3.2) | | |  | | | |  |
| Artículo 67: Contendrá, además, la información que corresponda sobre todos los demás conceptos cuando esté prescrito por la autoridad ATS competente, o cuando la persona que presente el plan de vuelo lo considere necesario.  (OACI/A2/3.3.3.2) | Article 67 shall also include any relevant information on all other items as may be prescribed by the competent ATS authority or when the person filing the flight plan as necessary. (OACI/A2/3.3.3.2) | | |  | | | |  |
| **Sección Cuarta**  **Cambios en el Plan de Vuelo** | Section 4 **Changes of Flight Plan** | | |  | | | |  |
| Artículo 68: A reserva de lo dispuesto en el artículo 100 de este Libro, todos los cambios de un plan de vuelo presentado para un vuelo IFR o para un vuelo VFR que sea realice como vuelo controlado, se notificarán lo antes posible a la dependencia correspondiente de los servicios de tránsito aéreo. Para otros vuelos VFR, los cambios importantes del plan de vuelo se notificarán lo antes posible a la dependencia correspondiente de los servicios de tránsito aéreo. (OACI/A2/3.3.4) | Article 68: Subject to the provisions of section 100 of this Book, all changes to a flight plan for a flight under IFR or VFR flight to be undertaken as a controlled flight shall be notified as soon as possible to the relevant unit of air traffic services. For VFR flights, major changes in the flight schedule will be notified as soon as possible to the relevant unit of air traffic services. (OACI/A2/3.3.4) | | |  | | | |  |
| Artículo 69: Si la información presentada antes de la salida respecto a la autonomía o al número total de personas transportadas a bordo, es inexacta al momento de la salida, constituye un cambio en el plan de vuelo y como tal, deberá notificarse. (OACI/A2/3.3.4/Nota1) | Article 69: If the information submitted before departure on autonomy or total number of persons carried on board, is inaccurate at the time of departure, constitutes a change in the flight plan and as such must be notified. (OACI/A2/3.3.4/Nota1) | | |  | | | |  |
| **Sección Quinta**  **Terminación del Plan de Vuelo** | **Section Five**  **Flight Plan Completion** | | |  | | | |  |
| Artículo 70: Se dará aviso de llegada, personalmente, por radio, o por enlace de datos, tan pronto como sea posible, después del aterrizaje a la dependencia ATS del aeródromo de destino. (OACI/A2/3.3.5.1) | Article 70: Arrival notice shall be given personally, by radio or data link as soon as possible after landing at the aerodrome ATS destination. (OACI/A2/3.3.5.1) | | |  | | | |  |
| Artículo 71: Cuando se haya presentado un plan de vuelo únicamente respecto a una parte del vuelo distinta de la parte restante del vuelo hasta el punto de destino se cancelará, cuando sea necesario, mediante un informe apropiado a la pertinente dependencia de los servicios de tránsito aéreo. (OACI/A2/C.3/3.3.5.2) | Article 71: Where there is a flight plan for a part only of the flight other than the remainder of the flight to the destination will be canceled, when necessary, by an appropriate report to the relevant dependence on transit services air. (OACI/A2/C.3/3.3.5.2) | | |  | | | |  |
| Artículo 71A: Cuando no haya dependencia de los Servicios de Tránsito Aéreo en el aeródromo de destino, el aviso de llegada se dará a la dependencia más cercana al Control de Tránsito Aéreo, lo antes posible después de aterrizar y por los medios más rápidos de que se disponga. (OACI/A2/C.3/3.3.5.3) | Article 71A: Where there is no dependence on Air Traffic Services in the destination aerodrome, the notice of arrival will be given to the unit closest to the Air Traffic Control as soon as possible after landing and by the most expeditious available. (OACI/A2/C.3/3.3.5.3) | | |  | | | |  |
| Artículo 72: Cuando se sepa que los medios de comunicación en el aeródromo de destino son inadecuados y no se disponga en tierra de otros medios para el despacho de mensajes de llegada, la aeronave transmitirá inmediatamente antes de aterrizar, si es posible, un mensaje similar al de un informe de llegada. Normalmente, esta transmisión se hará a la estación aeronáutica que sirva a la dependencia de los Servicios de Tránsito Aéreo encargada de la región de información de vuelo en la cual opere la aeronave. (OACI/A2/3.3.5.4) | Article 72: When you know that the media in the destination aerodrome are inadequate and there is no ground other means for release message arrival, the aircraft shall immediately before landing, if possible, a similar message the arrival of a report. Normally, this shall be done at the station that serves the aerospace unit of Air Traffic Services was responsible for the flight information region in which to operate the aircraft. (OACI/A2/3.3.5.4) | | |  | | | |  |
| Artículo 73: Los informes de llegada contendrán los siguientes elementos de información:  (1) Identificación de la aeronave.  (2) Aeródromo de salida.  (3) Aeródromo de llegada (solamente si el aterrizaje no se efectuó en el aeródromo de destino).  (4) Aeródromo de destino.  (5) Hora de llegada.  (OACI/A2/3.3.5.5) | Article 73: The arrival reports shall contain the following information:   1. Aircraft identification. 2. departure aerodrome. 3. Aerodrome of arrival (only if the landing did not take place at the aerodrome of destination). 4. destination aerodrome. 5. Hour of landing (OACI/A2/3.3.5.5) | | |  | | | |  |
| Artículo 74: Siempre se requerirá aviso de llegada, el incumplimiento de esta disposición dará lugar a una seria perturbación de los Servicios de Tránsito Aéreo y originará grandes gastos al tener que llevar a cabo operaciones innecesarias de búsqueda y salvamento. (OACI/A2/3.3.5.5/Nota) | Article 74: Always be required notice of arrival, breach of this provision will lead to a serious disruption of Air Traffic Services and incurred great expense in having to perform unnecessary operations search and rescue. (OACI/A2/3.3.5.5/Nota) | | |  | | | |  |
| Artículo 75: El Plan de Vuelo presentado expirará una (1) hora después de la hora propuesta de salida si no se ha notificado enmienda de ésta, a la dependencia de los Servicios de Tránsito Aéreo correspondiente. | Article 75: The Flight Plan submitted shall expire one (1) hour after the time if a proposed solution has not been notified of this amendment, the dependence of the corresponding Air Traffic Services. | | |  | | | |  |
| **CAPÍTULO IV**  **SEÑALES Y USO DE TIEMPO HORARIO** | **CHAPTER IV**  **USE OF SIGNALS AND TIME SCHEDULE** | | |  | | | |  |
| **Sección Primera**  **Señales** | **Section One**  **Signs** | | |  | | | |  |
| Artículo 76: Al observar o recibir cualesquiera de las señales indicadas en el Apéndice 3 de este Libro, el Piloto al Mando de la aeronave obrará de conformidad con la interpretación que dicha señal tiene indicada en dicho Apéndice 3. (OACI/A2/3.4.1) | Article 76: By observing or receiving any of the signs listed in Appendix 3 of this Book, the pilot in command of the aircraft will act in conformity with the interpretation that this signal is indicated in that Appendix 3. (OACI/A2/3.4.1) | | |  | | | |  |
| Artículo 77: Estas señales, cuando se utilicen, tendrán el significado que en el Apéndice se indica. Se utilizarán solamente para los fines indicados y no se usará ninguna otra señal que pueda confundirse con ellas. (OACI/A2/3.4.2) | Article 77: These signals, when used, shall have the meaning set out in Appendix. Be used only for the stated purpose and not use any other signal that may be confused with them. (OACI/A2/3.4.2) | | |  | | | |  |
| **Sección Segunda**  **Hora** | **Section Two**  **Time** | | |  | | | |  |
| Artículo 78: Se utilizará el tiempo universal coordinado (UTC) que deberá expresarse en horas y minutos y, cuando se requiera, en segundos, del día de 24 horas que comienza a medianoche.  (OACI/A2/3.5.1) | Article 78: We use the Coordinated Universal Time (UTC) to be expressed in hours and minutes and, when required, in seconds, the day of 24 hours starting at midnight. (OACI/A2/3.5.1) | | |  | | | |  |
| 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.  (OACI/A2/3.5.2) | Article 79: We checked the time with a unit of Air Traffic Services, before the initiation of a controlled flight at any other time of flight as necessary. (OACI/A2/3.5.2) | | |  | | | |  |
| Artículo 80: Cuando se utiliza en la aplicación de comunicaciones por enlace de datos, la hora será exacta, con una tolerancia de un segundo respecto al UTC. (OACI/A2/3.5.3) | Article 80: When used in the implementation of data link communications, the time will be accurate within a tolerance of one second to UTC. (OACI/A2/3.5.3) | | |  | | | |  |
| **CAPÌTULO V**  **SERVICIOS DE CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO** | **CHAPTER V**  **SERVICES OF AIR TRAFFIC CONTROL** | | |  | | | |  |
| **Sección Primera**  **Autorizaciones del Control de Tránsito Aéreo** | **Section One**  **Permits Air Traffic Control** | | |  | | | |  |
| Artículo 81: Antes de realizar un vuelo controlado o una parte de un vuelo como controlado, se obtendrá la autorización del Control de Tránsito Aéreo. Dicha autorización se solicitará presentando el plan de vuelo a una dependencia ATS. (OACI/A2/3.6.1.1) | Article 81: Before you make a controlled flight or a flight as part of a controlled, it will authorize the Air Traffic Control. Such authorization will be requested by submitting a flight plan to an ATS unit. (OACI/A2/3.6.1.1) | | |  | | | |  |
| Artículo 82: Las autorizaciones del Control de Tránsito Aéreo se basan en las condiciones conocidas del tránsito del aeródromo y tienen como única finalidad, acelerar y separar el tránsito aéreo y no dan derecho a violar ninguna regla aplicable. | Article 82: Authorization of Air Traffic Control are based on known conditions at the aerodrome traffic and have the sole purpose, to accelerate and separate air traffic and give no right to violate any applicable rule | | |  | | | |  |
| Artículo 83: Estas autorizaciones incluyen no solamente las aeronaves en vuelo y en el área de maniobras, sobre las cuales se está ejerciendo control, sino también todo el movimiento de vehículos y demás obstáculos no instalados permanentemente en el área de maniobras que se esté usando.  (OACI/DOC4444/ParteII/10.1.1 y 10.1.3) | Article 83: These permits include not only aircraft in flight and maneuvering area on which control is being exercised but also the entire movement of vehicles and other obstacles are not permanently installed in the maneuvering area being used. (OACI/DOC4444/ParteII/10.1.1 and 10.1.3) | | |  | | | |  |
| Artículo 84: Una autorización puede afectar sólo parte del plan de vuelo actualizado, según se indique en el límite de autorización, o por referencia a maniobras determinadas tales como rodaje, aterrizaje o despegue. (OACI/A2/3.6.1.1/Nota1) | Article 84: A permit may affect only part of the updated flight plan, as indicated in the authorization limit, or by reference to specific maneuvers such as taxiing, landing or takeoff. (OACI/A2/3.6.1.1/Nota1) | | |  | | | |  |
| Artículo 85: Si una autorización expedida por el Control de Tránsito Aéreo no es satisfactoria para un Piloto al Mando de una aeronave, éste puede solicitar su enmienda y, si es factible, se expedirá una autorización enmendada. (OACI/A2/3.6.1.1/Nota2) | Article 85: If a license issued by the Air Traffic Control is not satisfactory for a pilot in command of an aircraft, it may request the amendment and, if practicable, be issued a permit amended. (OACI/A2/3.6.1.1/Nota2) | | |  | | | |  |
| Artículo 86: Las autorizaciones expedidas por los Controladores se refieren solamente a las condiciones del tránsito y del aeródromo y no eximen al Piloto de ninguna responsabilidad en caso de que viole las reglas y reglamentos aplicables.  (OACI/DOC4444/ParteII/10.1.5) | Article 86: The authorization issued by the driver apply only to traffic conditions and the aerodrome and do not relieve the pilot of any liability for violating the rules and regulations. (OACI/DOC4444/ParteII/10.1.5) | | |  | | | |  |
| Artículo 87: Siempre que el Piloto al Mando de una aeronave haya solicitado una autorización que implique prioridad, se someterá a la dependencia ATS correspondiente, si ésta lo solicita, un informe explicando la necesidad de dicha prioridad. | Article 87: Whenever the pilot in command of an aircraft has requested authorization involving priority, be submitted to the ATS unit concerned, if she so requests, a report explaining the need for such priority | | |  | | | |  |
| Artículo 88: Las dependencias ATC expedirán las autorizaciones que sean necesarias para satisfacer los objetivos de prevenir colisiones, acelerar y mantener el movimiento ordenado del tránsito aéreo. (OACI/DOC4444/ParteII/10.2.1) | Article 88: The issue authorizations ATC units that are necessary to meet the goals of preventing collisions, accelerate and maintain the orderly movement of air traffic. (OACI/DOC4444/ParteII/10.2.1) | | |  | | | |  |
| Artículo 89: Siempre que sea posible, las aeronaves que proyecten un vuelo supersónico recibirán antes de la salida la autorización para la fase de aceleración transónica. (OACI/DOC4444/ParteII/10.2.3) | Article 89: Whenever possible, aircraft showing a supersonic flight before departure will receive authorization for the transonic acceleration phase. (OACI/DOC4444/ParteII/10.2.3) | | |  | | | |  |
| Artículo 90: Para vuelos en las proximidades de los aeródromos, la posición de las aeronaves en el plano vertical se expresará en altitudes, cuando estén a la altitud de transición o por debajo de ella, y en niveles de vuelo cuando estén al nivel de transición o por encima de éste. Al atravesar la capa de transición, la posición de la aeronave en el plano vertical se expresará en niveles de vuelo durante el ascenso y en altitudes durante el descenso.  (OACI/DOC4444/ParteII/12.1.1) | Article 90: For flights in the vicinity of aerodromes, aircraft position in the vertical plane is expressed at high altitudes, when the transition altitude or below it, and flight levels when the level of transition or above it. Passing through the transition layer, the position of the aircraft in the vertical plane is expressed in flight levels during ascent and at altitude during descent. (OACI/DOC4444/ParteII/12.1.1) | | |  | | | |  |
| Artículo 91: Después que se haya expedido la autorización para la aproximación y se haya comenzado el descenso para el aterrizaje, la posición de la aeronave en el plano vertical por encima del nivel de transición podrá expresarse por referencia a altitudes (QNH) siempre que no se indique ni se haya previsto un nivel de vuelo por encima de la altitud de transición. (OACI/DOC4444/ParteII/12.1.1.1) | Article 91: After the authorization has been issued for the approach and has begun the descent for landing, the aircraft position in the vertical plane above the transition level may be expressed by reference to altitudes (QNH), unless they indicating neither anticipated a flight level above the transition altitude. (OACI/DOC4444/ParteII/12.1.1.1) | | |  | | | |  |
| Artículo 92: Cuando una aeronave, a la que se le ha dado autorización para que sea la primera en aterrizar, está concluyendo su aproximación empleando QFE, su posición en el plano vertical se expresará en función de altura sobre la elevación del aeródromo durante la parte del vuelo en que puede usar QFE, si bien se expresará en función de altura sobre la elevación del umbral de pista en los casos siguientes:  (1) Para pistas de vuelo por instrumentos cuando el umbral está a 2 m (7 pies) o más por debajo de la elevación del aeródromo.  (2) Para pistas de aproximaciones de precisión.  (OACI/DOC4444/ParteII/12.1.1.2) | Article 92: When an aircraft, which has been given permission to be the first to land, is finalizing its approach using QFE, its position in the vertical plane is expressed as a function of height above the aerodrome elevation during the Flight QFE that can be used, although expressed in terms of height above the runway threshold elevation in the following cases: (1) For instrument runways where the threshold is 2 meters (7 feet) or more below the aerodrome elevation.  (2) For precision approach tracks. (OACI/DOC4444/ParteII/12.1.1.2) | | |  | | | |  |
| Artículo 93: Para los vuelos en ruta, la posición vertical de la aeronave se expresará en:   1. Niveles de vuelo en el nivel más bajo de vuelo utilizable o por encima de éste. 2. Altitudes por debajo del nivel más bajo de vuelo utilizable.   (OACI/DOC4444/ParteII/12.1.2) | Article 93: For flights en route, the vertical position of the aircraft is expressed as:   1. Level flight at the lowest usable flight or above it. 2. Altitudes below the lowest usable flight. (OACI/DOC4444/ParteII/12.1.2) | | |  | | | |  |
| Artículo 94: Indicación de la categoría pesada de estela turbulenta. Los Pilotos al Mando de aeronaves de la categoría pesada de estela turbulenta, la palabra “Pesada” se incluirá inmediatamente después del distintivo de llamada de la aeronave, para hacer el contacto inicial entre dicha aeronave y la torre de control del aeródromo o la oficina del control de aproximación, a la salida o a la llegada.  (OACI/DOC4444/ParteII/13.1) | Article 94: Indication of the heavy wake turbulence category. The pilot in command of the heavy category aircraft wake turbulence, the word "Heavy" is inserted immediately after the call sign of the aircraft to make the initial contact between the aircraft and aerodrome control tower or office approach control, the departure or arrival. (OACI/DOC4444/ParteII/13.1) | | |  | | | |  |
| 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.  (OACI/A2/3.6.1.3) | Article 95: Possible flight renewal of authorization: If, before the output is anticipated that, subject to the autonomy of fuel and subject to the renewal of the authorization in flight at some point along the route could be decided to address another destination aerodrome, it must be reported to the offices of relevant Air Traffic Control, by including in the flight plan information on the revised route (if known) and the new destination aerodrome. (OACI/A2/3.6.1.3) | | |  | | | |  |
| Artículo 96: Toda aeronave que opere en un aeródromo controlado no efectuará rodaje en el área de maniobras sin autorización de la torre de control del aeródromo y cumplirá las instrucciones que le dé dicha dependencia. (OACI/A2/3.6.1.4) | Article 96: All aircraft operating within a controlled aerodrome shall not shooting in the maneuvering area without authorization by the aerodrome control tower and perform the instructions given that dependence. (OACI/A2/3.6.1.4) | | |  | | | |  |
| **Sección Segunda**  **Observancia del Plan de Vuelo** | **Second Section**  **Implementation of the of Flight Plan** | | |  | | | |  |
| Artículo 97:: Toda aeronave se ajustará al plan de vuelo actualizado o a la parte aplicable de un plan de vuelo actualizado presentada para un vuelo controlado, a menos que, haya solicitado un cambio y conseguido autorización de la dependencia apropiada de Control de Tránsito Aéreo, o que se presente una situación de emergencia que exija tomar medidas inmediatas por parte del Piloto al Mando de la aeronave, en cuyo caso, tan pronto como lo permitan las circunstancias, después de aplicadas dichas medidas, se informará a la dependencia correspondiente ATS de las medidas tomadas y del hecho que dichas medidas se debieron a una situación de emergencia. (OACI/A2/3.6.2.1) | Article 97:: All aircraft shall conform to the current flight plan or the applicable part of an updated flight plan submitted for a controlled flight unless that change has been requested and obtained permission from the appropriate unit of Air Traffic Control, or is this an emergency situation requiring immediate action by the pilot in command of the aircraft, in which case as soon as circumstances permit, after applying these measures, inform the relevant unit of ATS measures taken and the fact that these measures were due to an emergency situation. (OACI/A2/3.6.2.1) | | |  | | | |  |
| Artículo 98: A menos que la dependencia ATS autorice o disponga otra cosa, los vuelos controlados operarán, en la medida de lo posible:   1. Cuando se efectúen en una ruta ATS establecida, a lo largo del eje definido de esa ruta. 2. Cuando se efectúen en otra ruta, directamente entre las instalaciones de navegación y/o los puntos que definen esa ruta.   Las divergencias se notificarán a la dependencia ATS competente.  (OACI/A2/3.6.2.1.1/3.6.2.1.3) | Article 98: Unless ATS authorized or otherwise, controlled flights shall, to the extent possible:   1. When engaged in an established ATS route, along the axis defined by that route. 2. When engaged in another path, directly between the navigation facilities and / or points defining that route. 3. The differences be notified to the competent ATS. (OACI/A2/3.6.2.1.1/3.6.2.1.3) | | |  | | | |  |
| Artículo 99: Durante la ejecución de un vuelo controlado, una aeronave que se opere a lo largo de un tramo de una ruta ATS definido por referencia a radiofaros omnidireccionales VHF, cambiará para su guía de navegación primaria, de la instalación por detrás de la aeronave a la que se encuentre por delante de la misma y ese cambio se efectuará en el punto de cambio o tan cerca de éste como sea posible desde el punto de vista operacional, si dicho punto de cambio se ha establecido. (OACI/A2/3.6.2.1.2) | Article 99: During the execution of a controlled flight, an aircraft that it operates along a section of an ATS route defined by reference to VHF omnidirectional radio beacons, will change its primary navigational guide, installation behind the aircraft which is ahead of it and that change will take place at the point of change or as near it as possible from an operational standpoint, if the turning point has been established. (OACI/A2/3.6.2.1.2) | | |  | | | |  |
| **Sección Tercera**  **Cambios al Plan de Vuelo** | **Section Three**  **Changes to Flight Plan** | | |  | | | |  |
| Artículo 100: Cambios inadvertidos: En el caso de que un vuelo controlado se desvíe inadvertidamente de su plan de vuelo actualizado, se hará lo siguiente:  (1) Desviación respecto a la derrota: si la aeronave se desvía de la derrota, el Piloto al Mando tomará medidas inmediatamente para rectificar su rumbo con objeto de volver a la derrota lo antes posible.  (2) Variación de la velocidad aerodinámica verdadera: si el promedio de velocidad verdadera aerodinámica al nivel de crucero entre puntos de notificación varía, o se espera que varíe, en un cinco (5%) en más o en menos respecto a la consignada en el plan de vuelo, se notificará a la dependencia correspondiente de los Servicios de Tránsito Aéreo.  (3) Cambio de la hora prevista: si la hora prevista de llegada al próximo punto de notificación aplicable, al límite de región de información de vuelo o al aeródromo de destino, el que esté antes, resulta errónea en más de tres (3) minutos con respecto a la notificada a los servicios de tránsito aéreo, o con relación a otro período de tiempo que haya prescrito la autoridad ATS competente o que se base en acuerdos regionales de navegación aérea, la nueva hora prevista, revisada, se notificará lo antes posible a la dependencia ATS correspondiente. (OACI/A2/3.6.2.2) | Article 100: Changes unnoticed: In the event that a controlled flight inadvertently deviates from its flight plan updated, you will:   1. Deviation of defeat: if the aircraft deviates from the defeat, the Pilot in Command will take immediate action to rectify its course with the aim of returning to track as soon as possible. 2. Change in true airspeed: if the average true airspeed at cruising level aerodynamics between reporting points varies or is expected to vary in a five (5%) more or less on the date indicated in the flight plan, it shall notify the appropriate unit of Air Traffic Services. 3. Change the scheduled time, if the estimated time of arrival at the next applicable reporting point, the limit of flight information region or destination aerodrome, which is earlier, it is wrong in more than three (3) minutes with respect to that reported to air traffic services, or relative to another time period prescribed by the competent authority or ATS that relies on regional air navigation agreements, the new schedule, revised, shall be notified as soon possible to the corresponding ATS. (OACI/A2/3.6.2.2) | | |  | | | |  |
| Artículo 101: Además, cuando exista un acuerdo ADS, se informará automáticamente a la dependencia de servicios de tránsito aéreo, por enlace de datos, cuando tenga lugar un cambio que sea superior a los valores de umbral establecidos en el contrato ADS relacionado con un evento. (OACI/A2/C.3/3.6.2.2.1) | Article 101: In addition, where an ADS agreement, are automatically inform the dependence of air traffic services, data link, when a change occurs that exceeds the threshold values ADS established in the contract related to an event. (OACI/A2/C.3/3.6.2.2.1) | | |  | | | |  |
| Artículo 101A: Cambios que se intentan hacer: Las solicitudes relativas a cambios en el plan de vuelo contendrán la información que se indica a continuación:  (1) Cambios de nivel de crucero: Identificación de la aeronave; nuevo nivel de crucero solicitado y velocidad de crucero a este nivel; horas previstas revisadas (cuando proceda) sobre los límites de las regiones de información de vuelo subsiguientes.  (2) Cambio de ruta:  a. Sin modificación de punto de destino: identificación de la aeronave; reglas de vuelo; descripción de la nueva ruta de vuelo, incluso los datos relacionados con el plan de vuelo empezando con la posición desde la cual se inicia el cambio de ruta solicitado; horas previstas revisadas; cualquier otra información pertinente.  b. Con modificación del punto de destino: identificación de la aeronave; reglas de vuelo, descripción de la ruta de vuelo revisada hasta el nuevo aeródromo de destino, incluso los datos relacionados con el plan de vuelo empezando con la posición desde la cual se inicia el cambio de ruta solicitado; horas previstas revisadas; aeródromo(s) de alternativa; cualquier otra información pertinente.  (OACI/A2/3.6.2.3 | Article 101A: Changes that are trying to do: Requests for changes in the flight plan shall contain the information specified below:   1. Changes of cruising level: Identification of the aircraft requested new cruising level and speed of Cruising at this level; hour period reviewed (where appropriate) on the boundaries of flight information regions beyond. 2. Change of route:  a. No change of destination: aircraft identification, flight rules, description of the new flight path, including data related to the flight plan starting with the position from which to start the route change request; hour period revised, any other relevant information.  b. With modification of the destination: aircraft identification, flight rules, description of the flight path to the new revised destination aerodrome, including data related to the flight plan starting with the position from which change begins requested route; hour period reviewed; aerodrome (s) of choice, any other relevant information. (OACI/A2/3.6.2.3) | | |  | | | |  |
| 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.  (2) Si no puede obtener una autorización de conformidad con el punto (1) anterior, continuar el vuelo VMC y notificar a la dependencia ATC correspondiente las medidas que toma, ya sea salir del espacio aéreo de que se trate, o aterrizar en el aeródromo apropiado más próximo.  (3) Si vuela dentro de una zona de control, solicitar autorización para continuar como vuelo VFR ESPECIAL.  (4) Solicitar autorización para volar de acuerdo con las reglas de vuelo por instrumentos.  (OACI/A2/3.6.2.4) | Article 102: Deterioration of weather conditions to fall below VMC. When it appears that the flight will not be feasible in VMC conditions, in accordance with its current flight plan, VFR flight is performed as handled must:   1. Request an amended to enable it to continue in VMC to destination or to an alternate aerodrome, or exit the airspace within which an ATC clearance is required. 2. If you can not obtain a permit in accordance with paragraph (1) above, continue the flight VMC and notify the appropriate ATC unit that takes action, either out of the airspace in question, or land in the the nearest suitable aerodrome. 3. If you are flying within a control zone, request authorization to continue as Special VFR flight. 4. Request authorization to fly according to instrument flight rules.  (OACI/A2/3.6.2.4 | | |  | | | |  |
| **Sección Cuarta**  **Informes de Posición** | **Fourth Section**  **Position Reports** | | |  | | | |  |
| Artículo 103: A menos que sea eximido por la autoridad ATS competente y bajo las condiciones especificadas por esa autoridad, un vuelo controlado deberá notificar a esa dependencia, tan pronto como sea posible, la hora y nivel a que se pasa cada uno de los puntos de notificación obligatoria designados, así como cualquier otro dato que sea necesario. Analógicamente, los informes de posición deberán enviarse en relación con puntos de notificación adicionales, cuando lo soliciten las dependencias ATS correspondientes. A falta de puntos de notificación designados, los informes de posición se darán a intervalos que fije la autoridad ATS competente. (OACI/A2/3.6.3.1) | Article 103: Unless exempted by the ATS authority competent under the conditions specified by that authority, a controlled flight shall notify the unit as soon as possible, time and level at which it passes each of the points designated notifiable and any other data necessary. Analogously, the position reports must be submitted in conjunction with additional reporting points, as requested by ATS units concerned. In the absence of designated reporting points, position reports are given at intervals determined by the authority competent ATS. (OACI/A2/3.6.3.1) | | |  | | | |  |
| Artículo 104: Los vuelos controlados que notifiquen su posición a la dependencia ATS mediante comunicaciones por enlace de datos, proporcionarán informes de posición vocales únicamente cuando así se solicite. (OACI/A2/3.6.3.2) | Article 104: The controlled flights report their position by ATS data link communications, will provide voice position reports only upon request. (OACI/A2/3.6.3.2) | | |  | | | |  |
| **Sección Quinta**  **Terminación del Control** | **Section Five**  **Completion of the Control** | | |  | | | |  |
| Artículo 105: Salvo cuando aterricen en un aeródromo controlado, los vuelos controlados tan pronto como dejen de estar sujetos al servicio de Control de Tránsito Aéreo, notificarán este hecho a la dependencia ATC correspondiente. (OACI/A2/3.6.4) | Article 105: Unless they land in a controlled aerodrome, controlled flights as soon as no longer subject to the service of Air Traffic Control, they shall notify the appropriate ATC unit. (OACI/A2/3.6.4) | | |  | | | |  |
| Artículo 106: Notificación de incidentes de tránsito aéreo. Deberá presentarse a la dependencia ATS interesada, una notificación de incidente de tránsito aéreo en el caso de incidentes que estén específicamente relacionados con el suministro de servicios de tránsito aéreo en los que se haya producido proximidad de aeronaves (AIRPROX) u otras dificultades graves que hayan puesto en peligro a las aeronaves, por ejemplo, debido a: procedimientos erróneos, incumplimiento de los procedimientos o falta o falla de las instalaciones terrestres. (OACI/DOC4444/ParteII/17.1) | Article 106: Notification of air traffic incidents. You must attend the ATS unit concerned, an incident report on air traffic incidents that are specifically related to the provision of air traffic services in which there is proximity of aircraft (AIRPROX) or other serious difficulties that have endangered aircraft, for example, due to: incorrect procedures, breach of procedures or lack or failure of ground facilities. (OACI/DOC4444/ParteII/17.1) | | |  | | | |  |
| **Sección Sexta**  **Servicio de Control de Área** | **Section Six**  **Area Control Service** | | |  | | | |  |
| Artículo 107: Separación vertical durante el ascenso o el descenso. A los Pilotos que mantengan comunicación directa entre sí, se les podrá autorizar, con consentimiento de ambos, a que mantengan una separación vertical determinada entre sus respectivas aeronaves durante el ascenso o el descenso.  (OACI/DOC4444/ParteIII/6.1) | Article 107: vertical separation during ascent or descent. The pilots to maintain direct communication with each other, they may, with consent of both, to maintain a fixed vertical separation between their aircraft during ascent or descent. (OACI/DOC4444/ParteIII/6.1) | | |  | | | |  |
| Artículo 108: Autorizaciones para volar cuidando su propia separación en condiciones meteorológicas de vuelo visual. Cuando lo solicite el Piloto al Mando de una aeronave y con tal de que el Piloto de la otra aeronave dé su consentimiento y el procedimiento haya sido previamente aprobado por la autoridad ATS competente, un centro de control de área podrá dar permiso a un vuelo controlado que opere en el espacio aéreo de Clases D y E en condiciones meteorológicas visuales durante las horas diurnas para que vuele cuidando su propia separación con respecto únicamente a otra aeronave y permaneciendo en condiciones meteorológicas de vuelo visual. Cuando así se permita a un vuelo controlado, regirá lo siguiente  (1) El permiso será para una parte específica del vuelo a 3 050 m (10 000 pies) o por debajo durante la subida o el descenso, quedando sujeto a las demás restricciones que se prescriban a base de acuerdos regionales de navegación aérea.  (2) Si existe la posibilidad de que el vuelo no pueda realizarse en condiciones meteorológicas visuales, se proporcionará un vuelo IFR con instrucciones de alternativa que habrán de cumplirse en el caso de que el vuelo en VMC no pueda mantenerse durante el plazo de validez del permiso.  (3) Si el Piloto de un vuelo IFR observa que las condiciones se están deteriorando y considera que el operar en VMC llegará a ser imposible, informará al ATC antes de entrar en IMC y procederá de conformidad con las instrucciones de alternativa proporcionadas.  (OACI/DOC4444/ParteIII/13.1) | Article 108: Authorization to fly apart in guarding their own visual meteorological conditions. When requested by the pilot in command of an aircraft and provided that the pilot of another aircraft's consent and the procedure has been previously approved by the ATS authority, an area control center may give permission to a controlled flight operating in airspace Classes D and E in visual meteorological conditions during daylight hours to fly guarding their own separation from other aircraft and only remaining in visual meteorological conditions. Where permitting a controlled flight, shall govern the following   1. The permit will be for a specific part of the flight at 3 050 m (10 000 ft) or below during the rise or fall and are subject to other constraints prescribing based regional air navigation agreements. 2. If there is a possibility that the flight can not be realized in visual meteorological conditions, will provide an IFR flight with alternative instructions to be met if the flight in VMC can not be maintained during the term of validity of permission. 3. If the pilot of an IFR flight noted that conditions are deteriorating and considers the operations in VMC will become impossible, shall inform the ATC before entering IMC and proceed in accordance with the instructions provided alternative. (OACI/DOC4444/ParteIII/13.1) | | |  | | | |  |
| **Sección Séptima**  **Servicio de Control de Aproximación** | **Seventh Section**  **Approach Control Service** | | |  | | | |  |
| Artículo 109: Aeronaves que salen. La autorización del ATC especificará el sentido de despegue y del viraje subsiguiente, la derrota que ha de seguirse antes de tomar el rumbo deseado, el nivel que ha de mantenerse antes de continuar el ascenso hasta el nivel de crucero asignado, la hora, punto o velocidad vertical, o ambos a que se hará el cambio de nivel y cualquier otra maniobra que sea compatible con la operación segura de la aeronave.  (OACI/DOC4444/ParteIV/2.1) | Article 109: Aircraft departing. ATC clearance specifying the direction of the turn-off and subsequent defeat to be followed before taking the desired course, the level to be maintained before continuing the ascent to the assigned cruising level, time period or vertical speed, or both at that level will change and any other movement that is compatible with the safe operation of the aircraft. (OACI/DOC4444/ParteIV/2.1) | | |  | | | |  |
| Artículo 110: Puede apresurarse la salida de las aeronaves si el despegue no se efectúa en sentido contrario al viento. Es responsabilidad del Piloto al Mando decidir si despega en tales condiciones o si espera para despegar en el sentido contra el viento. (OACI/DOC4444/ParteIV/2.2) | Rule 110: You can hasten the departure of the aircraft if the takeoff is not made in the opposite direction to the wind. It is the responsibility of the Pilot in Command takes off on deciding whether such conditions or if you wait to take off in the direction against the wind. (OACI/DOC4444/ParteIV/2.2) | | |  | | | |  |
| Artículo 111: Aeronaves que llegan. Cuando lo solicite el Piloto al Mando y con tal que el procedimiento haya sido previamente aprobado por la autoridad ATS competente, puede permitirse el descenso de las aeronaves que llegan, a reserva de que cuiden su propia separación y se mantengan en condiciones meteorológicas de vuelo visual, si los informes indican que esto es posible.  (OACI/DOC4444/ParteIV/8.1) | Article 111: Aircraft arriving. When requested by the pilot in command and so the procedure has been previously approved by the competent ATS, can afford the drop in aircraft arriving, subject to looking after your own separation and remain in visual meteorological conditions If the reports indicate that this is possible. (OACI/DOC4444/ParteIV/8.1) | | |  | | | |  |
| Artículo 112: Aproximación Visual. Podrá darse autorización a un vuelo IFR para que haga una aproximación visual siempre que el Piloto pueda mantener referencia visual con el terreno, y:  (1) El techo notificado esté al nivel o por encima del nivel aprobado para la aproximación inicial de la aeronave así autorizada.  (2) El Piloto notifique, cuando descienda al nivel de aproximación inicial o en cualquier momento durante el procedimiento de aproximación por instrumentos, que las condiciones meteorológicas son tales que razonablemente pueda asegurarse que se completará la aproximación visual y el aterrizaje.  (OACI/DOC4444/ParteIV/9.1) | Article 112: Visual Approach. Authorization may be given an IFR flight to make a visual approach provided the pilot can maintain visual reference with the ground, and:  (1) The reported ceiling is at or above the level approved for the initial approximation of the aircraft so authorized.  (2) The Pilot reported, when you descend to the level of initial approximation or at any time during the instrument approach procedures, weather conditions are such as reasonably sure it will complete the visual approach and landing.  (OACI/DOC4444/ParteIV/9.1) | | |  | | | |  |
| Artículo 113: Se suministrará separación entre una aeronave autorizada a efectuar una aproximación visual y las demás que lleguen y salgan. (OACI/DOC4444/ParteIV/9.2) | Rule 113: It will provide separation between aircraft authorized to conduct a visual approach and the other arriving and departing.(OACI/DOC4444/ParteIV/9.2) | | |  | | | |  |
| Artículo 114: Para aproximaciones visuales sucesivas, se mantendrá la separación radar o no radar hasta que el Piloto de la aeronave que sigue notifique que tiene la aeronave precedente a la vista. Se dará instrucciones a la aeronave para que siga y mantenga la separación con respecto a la aeronave que le precede. La transferencia de comunicaciones debería efectuarse en tal punto o momento en el que puedan expedirse a la aeronave oportunamente la autorización para aterrizar u otras instrucciones.  (OACI/DOC4444/ParteIV/9.3) | Article 114: For successive visual approaches, radar separation will be maintained or not radar until the pilot of the aircraft is notified that the preceding aircraft is in sight. It will instruct the aircraft to continue and maintain the separation from the aircraft preceding it. The transfer of communication should take place at the point or time that may be issued to the aircraft permission to land in a timely manner or other instructions.(OACI/DOC4444/ParteIV/9.3) | | |  | | | |  |
| 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.  (OACI/DOC4444/ParteIV/10.2) | Article 115: Instrument approach. If the pilot in command establishes visual reference with the ground before completing the approach procedure, will nevertheless be completed throughout the proceedings unless requested and obtained permission for a visual approach.  (OACI/DOC4444/ParteIV/10.2) | | |  | | | |  |
| Artículo 116: Si el Piloto al Mando notifica que no puede seguir los procedimientos de espera o de comunicaciones del control de aproximación, debería aprobarse el procedimiento o procedimientos de alternativa que haya solicitado, si las condiciones conocidas del tránsito lo permiten.  (OACI/DOC4444/ParteIV/11.5) | Article 116: If the pilot in command notifies that the proceedings can not continue waiting or approach control communications, should be approved alternative procedure or procedures that you request, if known traffic conditions permit.  (OACI/DOC4444/ParteIV/11.5) | | |  | | | |  |
| **Sección Octava**  **Comunicaciones** | **Section Eight**  **Communications** | | |  | | | |  |
| Artículo 117: Todas las aeronaves que operen en la FIR Panamá, deberán mantener la guardia de escucha continua y establecer comunicaciones en ambos sentidos con las dependencias de los servicios de tránsito aéreo. (OACI/A2/3.6.5. | Article 117: All aircraft operating in the Panama FIR shall maintain continuous listening watch and to establish two-way communications with units of air traffic services. (OACI/A2/3.6.5. | | |  | | | |  |
| Artículo 118: Falla de Comunicaciones: Cuando una aeronave no pueda mantener comunicación en ambos sentidos con una estación aeronáutica en las frecuencias designadas se tomarán las medidas que siguen.  (1) En cuanto se sepa que la comunicación en ambos sentidos ha fallado, se tomarán medidas para cerciorarse de sí 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.  (2) Si la aeronave no indica que puede recibir y acusar recibo de las transmisiones, se mantendrá una separación entre la aeronave que tenga la falla de comunicaciones y las demás, la aeronave en tanto deberá hacer lo siguiente:  a. Si opera en condiciones meteorológicas de vuelo visual:  (i) Proseguirá su vuelo en condiciones meteorológicas de vuelo visual.  (ii) Aterrizará en el aeródromo apropiado, más cercano.  (iii) Notificará su llegada por el medio más rápido a la dependencia apropiada de Control del Tránsito Aéreo.  b. En condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos o cuando las condiciones sean tales que no parezca posible terminar el vuelo de acuerdo con lo prescrito en (2) (a):  (iv)A menos que se prescriba de otro modo basándose en un acuerdo regional de navegación aérea, mantendrá la última velocidad y nivel asignados, o la altitud mínima de vuelo, si ésta es superior, por un período de 20 minutos desde el momento en que la aeronave deje de notificar su posición al pasar por un punto de notificación obligatoria, y después de ese período de 20 minutos ajustará el nivel y velocidad conforme al plan de vuelo presentado.  (v) Proseguirá según la ruta del plan de vuelo actualizado hasta la ayuda para la navegación que corresponda y que haya sido designada para servir al aeródromo de destino, y, cuando sea necesario para asegurar que se satisfagan los requisitos señalados en (iii), la aeronave se mantendrá en circuito de espera sobre esta ayuda hasta iniciar el descenso.  (vi)Iniciará el descenso desde la ayuda para la navegación especificada en (ii), a la última hora prevista de aproximación recibida y de la que se haya acusado recibo, o la más cerca posible de dicha hora; si no se ha recibido y acusado recibo de la hora prevista de aproximación, iniciará en descenso a la hora prevista de llegada resultante del plan de vuelo actualizado o lo más cerca posible de dicha hora.  (vii) Realizará un procedimiento normal de aproximación por instrumentos, especificado para la ayuda de navegación designada.  (viii) Aterrizará, de ser posible, dentro de los 30 minutos siguientes a la hora prevista de llegada especificada en (iii) o de la hora prevista de aproximación de que últimamente se haya acusado recibo, lo que resulte más tarde.  (3) En cuanto se sepa que la comunicación en ambos sentidos ha fallado, todos los datos pertinentes que describan las medidas tomadas por la dependencia de Control de Tránsito Aéreo o las instrucciones que cualquier caso de emergencia justifique, se transmitirán a ciegas, para conocimiento de las aeronaves interesadas, en las frecuencias disponibles en que se suponga que escucha la aeronave, incluso en las frecuencias radiotelefónicas de las radioayudas para la navegación de las ayudas para la aproximación. También se dará información sobre:  (4) Se darán todos los datos que se estimen pertinentes a las demás aeronaves que se encuentren cerca de la posición presunta de la aeronave que tenga la falla.  (5) En cuanto se sepa que una aeronave que opera en su área de responsabilidad sufre una evidente falla de radiocomunicaciones, la dependencia ATS transmitirá información relativa a la falla de comunicaciones a todas las dependencias ATS interesadas, a lo largo de la ruta de vuelo. El Centro de Control de Área en cuya área esté situado el aeródromo de destino tomará medidas para obtener información sobre el aeródromo o aeródromos de alternativa y demás información pertinente especificada en el plan de vuelo presentado, si no se dispone de tal información.  (6) Si las circunstancias indican que un vuelo controlado que sufre falla de comunicaciones desea dirigirse a alguno de los aeródromos de alternativa especificados en el plan de vuelo presentado, se informará a las dependencias de  Control de Tránsito Aéreo que sirvan a los aeródromos de alternativa y a cualquier otra dependencia de Control de Tránsito Aéreo que pudiera resultar afectada por una posible desviación, acerca de las circunstancias de la falla, y se les pedirá que traten de establecer comunicación con la aeronave en el momento en que ésta pueda hallarse dentro del alcance de las comunicaciones. Esto regirá especialmente cuando, por acuerdo con el Explotador o con un representante designado, se haya transmitido a ciegas un permiso a la aeronave en cuestión para condiciones meteorológicas en el aeródromo de aterrizaje previsto sean tales que se considere probable la desviación hacia un aeródromo de alternativa.  (7) Cuando una dependencia ATC reciba información de que una aeronave, después de una falla de comunicaciones, las ha vuelto a establecer o ha aterrizado, lo notificará a la dependencia de los servicios de tránsito aéreo en cuya área operaba la aeronave al ocurrir la falla, así como a las demás dependencias ATS interesadas a lo largo de la ruta de vuelo, dándoles todos los datos necesarios para que sigan ejerciendo el control si la aeronave continúa en vuelo.  (8) Si la aeronave no ha comunicado dentro de los treinta minutos siguientes a:  a. La hora prevista de llegada suministrada por el Piloto.  b. La hora prevista de llegada calculada por el centro de control de área.  c. La última hora prevista de aproximación de que haya acusado recibo.  La más tardía, se transmitirá la información necesaria relativa a la aeronave a losExplotadores o a sus representantes designados, y a los Pilotos al Mando a quienespueda interesar, y se reanudará el control normal si así lo desean. Es deresponsabilidad del Explotador de la aeronave o de sus representantes designados yde los Pilotos al Mando, determinar si se reanudarán las operaciones normales o si setomarán otras medidas.(OACI/DOC4444/ParteIII/17) | Article 118: Communications failure: When an aircraft can not maintain two-way communication with an aeronautical station is designated frequencies take the following steps.  (1) As it is known that two-way communication has failed, take measures to ensure each aircraft can receive transmissions from dependence on air traffic control asking him to perform a specified maneuver can be observed by radar, or to forward, if possible, a specified signal in order to indicate that acknowledged.  (2) If the aircraft does not suggest that can receive and acknowledge transmissions, shall be maintained a separation between the aircraft having the communication failure and the other, while the aircraft must do the following:  a. If operating in visual meteorological conditions:  (i) will continue its flight in visual meteorological conditions.  (ii) appropriate land on the airfield, closer.  (iii) notify its arrival by the quickest means to the appropriate unit of Air Traffic Control.  b. In weather instrument flight or when conditions are such that it does not seem possible to complete the flight in accordance with the requirements (2) (a):  (iv) Unless otherwise prescribed based on a regional air navigation agreement, maintain the last assigned speed and level, or minimum flight altitude, whichever is greater, for a period of 20 minutes from the time that the aircraft do not notify their position to pass a compulsory reporting point, and after that period of 20 minutes will adjust the level and speed according to filed flight plan.  (v) be continued under the flight path of the updated plan to the navigation aid as appropriate, and that has been designated to serve the destination aerodrome and, when necessary to ensure that they meet the requirements outlined in (iii) the aircraft will be kept waiting on this circuit helps to begin the descent.  (vi) Initiate the descent from the navigation aid specified in (ii) the estimated time of last received and the approach has been acknowledged, or the closest to the hour, if not received and acknowledged receipt of the estimated time of approach, beginning in fall at the scheduled time of arrival resulting from the current flight plan or as close to that time.  (vii) Conduct a normal instrument approach specified for the designated navigation aid.  (viii) will land, if possible, within 30 minutes after the scheduled time of arrival specified in (iii) or the estimated time of approach that has recently acknowledged, whichever is later.  (3) As it is known that two-way communication has failed, all relevant data that describe the measures taken by the dependence of air traffic control or instructions any emergency warrants transmitted to blind to knowledge Aircraft involved in the frequencies available that's supposed to listen to the aircraft, including radio-frequencies of radio navigational aids for approach. Will also be given information on:  (4) It will all find relevant data to other aircraft in the vicinity of the presumed position of the aircraft with the fault.  (5) As it is known that an aircraft operating within their area of responsibility clearly suffers a radio fails, the ATS unit shall transmit information concerning the failure of communications to all ATS units concerned along the flight path . The Area Control Center is located in whose area the destination aerodrome will take steps to obtain information about the alternate aerodrome and other relevant information specified in the flight plan filed, if no information is available.  (6) If the circumstances indicate that a controlled flight communications failure sufferer wishes to address any alternate aerodrome specified in the filed flight plan, be informed units  Air Traffic Control that serve the alternate aerodromes and any other unit, Air Traffic Control that could be affected by a possible deviation of the circumstances of the failure, and asked to try to establish communication with the aircraft the time that it may be within the scope of communications. This shall apply especially when, by agreement with the operator or a designated representative, has passed blindly to leave the aircraft in question on weather conditions at the aerodrome of intended landing are such it is considered probable diversion to an alternate aerodrome .  (7) When an ATC unit receives information that an aircraft after a failure of communications, has re-established or has landed, it shall notify the agency of air traffic services in the area of which operated the aircraft to occur failure, as well as other ATS units concerned along the flight route, giving all the information necessary to continue to exercise control if the aircraft continues in flight.  (8) If the aircraft has not reported within thirty minutes of:  a. The estimated time of arrival furnished by the Pilot.  b. The expected arrival time calculated by the area control center.  c. The latest estimated time of approach that has acknowledged receipt.  The later will transfer necessary information concerning the aircraft losExplotadores or their designated representatives, and the pilot in command quienespueda interest, and will resume normal control if desired. It deresponsabilidad the Operator of the aircraft or their designated representatives Yde the pilot in command, determine whether to resume normal operations or other measures setomarán. (OACI/DOC4444/ParteIII/17) | | |  | | | |  |
| **Sección Novena**  **Procedimientos de Emergencia** | **Ninth Section**  **Emergency Procedures** | | |  | | | |  |
| 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.  (OACI/DOC4444/ParteIII/16.1.1) | Article 119: The diversity of circumstances of each emergency occurs, preventing the establishment of detailed and accurate procedures to be followed. In each case the ATS units maintain maximum coordination. To indicate that it is a state of emergency in an aircraft equipped with a transponder (transponder) SSR can operate this equipment in Mode A, code 7700. Will be given priority over other aircraft to aircraft that are known or suspected to be in a state of emergency.  (OACI/DOC4444/ParteIII/16.1.1) | | |  | | | |  |
| Artículo 120: Descenso de emergencia. Cuando se tenga noticia de que una aeronave está realizando un descenso de emergencia a través de otro tránsito, se tomarán inmediatamente todas las medidas posibles para salvaguardar a todas las aeronaves afectadas. Cuando se crea necesario, las dependencias de Control de Transito Aéreo difundirán enseguida un mensaje de emergencia por medio de la radioayuda correspondiente o si no fuese posible, pedirán a las estaciones de comunicaciones apropiadas que lo transmitan inmediatamente. (OACI/DOC4444/ParteIII/16.4) | Article 120: Emergency Descent. When one is aware that an aircraft is making an emergency descent through other traffic, it shall immediately take all possible measures to safeguard all aircraft concerned. When deemed necessary, the premises of Air Traffic Control immediately circulated an emergency message through the appropriate navaid or if not possible, shall require appropriate communication stations that transmit it immediately.(OACI/DOC4444/ParteIII/16.4) | | |  | | | |  |
| Artículo 121: Medidas que debe tomar el Piloto de Mando. Las aeronaves que reciban tales transmisiones abandonarán las áreas especificadas, manteniéndose a la escucha en la frecuencia de radio apropiada, para recibir nuevos permisos de la dependencia de Control de Tránsito Aéreo. (OACI/DOC4444/ParteIII/16.5) | Article 121: Measures to be taken by the Command Pilot. Aircraft that received such transmissions will leave the specified areas, keeping watch on the appropriate radio frequency to receive new licenses from dependence on Air Traffic Control.(OACI/DOC4444/ParteIII/16.5) | | |  | | | |  |
| Artículo 122: Medidas subsiguientes por parte de la dependencia de Control de Tránsito Aéreo. Inmediatamente después de haberse difundido el mensaje de emergencia, el centro de control de área, la oficina de control de aproximación o la torre de control de aeródromos interesados, transmitirán nuevos permisos a las aeronaves afectadas respecto a los procedimientos adicionales que deban seguir durante el descenso de emergencia y después de él.  (OACI/DOC4444/ParteIII/16.6) | Rule 122: Subsequent Actions by the dependence of Air Traffic Control. Immediately after the emergency broadcast message, the control center area, the approach control office or control tower aerodrome concerned, transmit new permits to the affected aircraft on additional procedures to be followed during the descent Emergency and after him.  (OACI/DOC4444/ParteIII/16.6) | | |  | | | |  |
| **Sección Décima**  **Interferencia Ilícita** | **Tenth Section**  **Unlawful Interference** | | |  | | | |  |
| Artículo 123: Toda aeronave que esté siendo objeto de actos de interferencia ilícita debe notificar a la dependencia ATS, pertinente de este hecho, toda circunstancia significativa relacionada con el mismo y cualquier desviación del plan de vuelo actualizado que las circunstancias hagan necesaria, a fin de permitir a la dependencia ATS dar prioridad a la aeronave y reducir al mínimo los conflictos de tránsito que puedan surgir con otras aeronaves.  (OACI/A2/3.7) | Article 123: Every aircraft is being subjected to acts of unlawful interference must notify ATS, relevance of this fact, any significant circumstances associated therewith and any deviation from the flight plan updated as circumstances necessitate, to ATS allow the aircraft to prioritize and minimize traffic conflicts that may arise with other aircraft.  (OACI/A2/3.7) | | |  | | | |  |
| Artículo 124: A menos que la situación a bordo de la aeronave le dicte otro modo de proceder, el Piloto al Mando debería tratar de continuar el vuelo a lo largo de la derrota asignada o al nivel de crucero asignado, por lo menos hasta que pueda comunicarse con una dependencia ATS o esté dentro de su cobertura radar.  (OACI/A2/AdjuntoB) | Article 124: Unless the situation aboard the aircraft dictate otherwise proceed, the pilot in command should try to continue the flight along the defeat allocated or assigned cruising level at least until you can communicate with an ATS unit or is within radar coverage.  (OACI/A2/AdjuntoB) | | |  | | | |  |
| Artículo 125: Cuando una aeronave objeto de un acto de interferencia ilícita deba apartarse de la derrota asignada o del nivel de crucero asignado, sin poder establecer contacto radiotelefónico con el ATS, el Piloto al Mando debería, de ser posible:  (1) Tratar de radiodifundir advertencias en la frecuencia VHF de urgencia y en otras frecuencias apropiadas, a menos que la situación a bordo de la aeronave le dicte otro modo de proceder. De ser conveniente y si las circunstancias lo permiten,  también debería recurrir para ello a otro equipo como, por ejemplo, transpondedores de a bordo, enlaces de datos, etc.  (2) Continuar el vuelo de conformidad con los procedimientos especiales para las contingencias en vuelo, cuando dichos procedimientos hayan sido establecidos y promulgados en el Doc. 7030 – Procedimientos suplementarios regionales.  (3) Si no se hubieran establecido procedimientos regionales aplicables al caso, continuar el vuelo a un nivel que difiera 300 m (1 000 pies) de los niveles de crucero utilizados normalmente por los vuelos IFR en al región, si la aeronave se encuentra por encima del nivel de vuelo 290 ó 150 m (500 pies) si se encuentra por debajo del nivel de vuelo 290. (OACI/A2/AdjuntoB) | Article 125: When an aircraft subjected to an act of unlawful interference must deviate from the course mapped or assigned cruising level without being able to establish radio-telephone contact with ATS, the pilot in command should, if possible:  (1) Trying to broadcast warnings on the VHF emergency frequency and other appropriate frequencies, unless the situation aboard the aircraft dictate otherwise proceeding. If appropriate and if circumstances permit,  It should also appeal to another computer, for example, on-board transponders, data links, etc..  (2) continue the flight in accordance with the special procedures for flight contingencies, where such procedures have been established and promulgated in Doc 7030 - Regional Supplementary Procedures.  (3) If they had not established regional procedures applicable to the case continue the flight to a level that differs from 300 m (1 000 ft) of normally used cruising levels for IFR flights in the region, if the aircraft is on above flight level 290 or 150 m (500 ft) if it is below flight level 290. (OACI/A2/AdjuntoB) | | |  | | | |  |
| Artículo 126: En todos los casos, las dependencias ATS harán lo posible para identificar cualquier indicación de tales actos de interferencia ilícita y prestarán atención prontamente a las solicitudes provenientes de dicha aeronave. Siempre que se sospeche que una aeronave está siendo objeto de un acto de interferencia ilícita y no se disponga de visualización automática distintiva de los códigos 7500 y 7700, Modo A del SSR, el Controlador radar intentará verificar sus sospechas sintonizando sucesivamente el decodificador SSR en los códigos 7500 y 7700, Modo A. La información pertinente a la realización segura del vuelo continuará transmitiéndose y se tomarán las medidas necesarias para facilitar la realización de todas las fases de vuelo.  (OACI/DOC4444/ParteIII/16.3.2) | Article 126: In all cases, ATS units shall endeavor to identify any indication of such acts of unlawful interference and provide prompt attention to requests from the aircraft. I always suspected that an aircraft is being subjected to an act of unlawful interference and there is no automatic display distinctive codes 7500 and 7700, the SSR Mode A, the radar controller tuning attempt to verify their suspicions turn the SSR decoder codes 7500 and 7700, Method A. The information relevant to the safe conduct of flight continues transmitted and take the necessary measures to facilitate the completion of all phases of flight.  (OACI/DOC4444/ParteIII/16.3.2) | | |  | | | |  |
| Artículo 127: En las aeronaves equipadas con transpondedor (transponder) SSR se hará funcionar el equipo en el modo A en el código 7500 para indicar específicamente que está siendo objeto de interferencia ilícita. La aeronave puede hacer funcionar el respondedor por breve tiempo en el Modo A, código 7700 para indicar que está amenazada por un grave e inminente peligro y que necesita ayuda inmediata.  (OACI/DOC4444/ParteIII/16.3.2/Nota) | Article 127: For aircraft equipped with transponders (transponder) SSR will operate the equipment in the mode A code 7500 for state specifically that is the subject of unlawful interference. The aircraft can operate briefly responder in Mode A, code 7700 to indicate that it is threatened by grave and imminent danger and needs immediate help.  (OACI/DOC4444/ParteIII/16.3.2/Nota) | | |  | | | |  |
| **Sección Décima primera**  **Interceptación** | **Eleventh Section**  **Interception** | | |  | | | |  |
| Artículo 128: En caso de interceptación de una aeronave civil su Piloto al Mando cumplirá con las normas que se establecen en este Artículo, interpretando y respondiendo a las señales visuales en la forma especificada en el Apéndice 3, Sección Segunda. Como la interceptación de aeronaves civiles representa en todos los casos un peligro posible, a ésta solamente debería recurrirse en última instancia y debe ser correctamente empleada y comprendida por las aeronaves civiles y militares. Si se determina emprender una interceptación debería limitarse a determinar la identidad de la aeronave, a menos que sea necesario hacerla regresar a su derrota planeada, dirigirla más allá de los límites del espacio aéreo panameño, guiarla fuera de la zona prohibida, restringida o peligrosa o darle instrucciones para que aterrice en un aeródromo designado (OACI/A2/3.8.2) (OACI/A2/AdjuntoA/2.1) | Article 128: In case of interception of civil aircraft the Pilot in Command shall comply with the rules set out in this Article, interpreting and responding to visual signals as specified in Appendix 3, Section II. Interception of civil aircraft in all cases represents a possible danger, the latter should be used only as a last resort and must be properly used and understood by the civil and military aircraft. If it is determined to undertake an interception should be limited to determining the identity of the aircraft, unless it is necessary to make planned to return to his defeat, going beyond the limits of the Panamanian airspace, guide it out of the forbidden, restricted or danger area or order it to land at a designated aerodrome  (OACI/A2/3.8.2) (OACI/A2/AdjuntoA/2.1) | | |  | | | |  |
| Artículo 129: Una aeronave que sea interceptada por otra aeronave:  (1) Seguirá inmediatamente las instrucciones dadas por la aeronave interceptora, interpretando y respondiendo a las señales visuales de conformidad con las especificaciones del Apéndice 3.  (2) Lo notificará inmediatamente, si es posible, a la dependencia de los Servicios de Tránsito Aéreo apropiada.  (3) Tratará inmediatamente de comunicarse por radio con la aeronave interceptora o con la dependencia de control de interceptación apropiada, efectuando una llamada general en la frecuencia de emergencia de 121,5 MHz indicando la identidad de la aeronave interceptada y la índole del vuelo y, si no se ha establecido contacto y es posible, repitiendo esta llamada en la frecuencia de emergencia de 243 MHz;  (4) Si está equipada con transpondedor (transponder) SSR, seleccionará inmediatamente el Código 7700, en Modo A, a no ser que reciba otras instrucciones de la dependencia ATS apropiada.  (OACI/A2/Apéndice2/párrafo2) | Article 129: An aircraft which is intercepted by another aircraft:  (1), immediately following the instructions given by the intercepting aircraft, interpreting and responding to visual signals in accordance with the specifications in Appendix 3.  (2) Notify immediately, if possible, the dependence of the appropriate Air Traffic Services.  (3) they immediately tried to communicate by radio with the intercepting aircraft or the interception control unit properly, making a general call on the emergency frequency 121.5 MHz, indicating the identity of the intercepted aircraft and the nature of flight and if no contact has been established and it is possible, repeating this call on the emergency frequency of 243 MHz;  (4) If equipped with transponders (transponder) SSR, immediately select the Code 7700, in A mode, unless it receives further instructions from the appropriate ATS unit.  (OACI/A2/Apéndice2/párrafo2) | | |  | | | |  |
| Artículo 130: Si alguna instrucción recibida por radio de cualquier fuente estuviera en conflicto con las instrucciones dadas por la aeronave interceptora mediante señales visuales, la aeronave interceptada requerirá aclaración inmediata mientras continúa cumpliendo con las instrucciones visuales dadas por la aeronave interceptora. (OACI/A2/Apéndice2/párrafo 2) | Article 130: If any instructions received by radio from any source was in conflict with the instructions given by the intercepting aircraft by visual signals, the intercepted aircraft require immediate clarification while continuing to meet visual instructions provided by the intercepting aircraft. (OACI/A2/Apéndice2/párrafo 2) | | |  | | | |  |
| Artículo 131: Si alguna instrucción recibida por radio de cualquier fuente, estuviera en conflicto con las instrucciones dadas por radio por la aeronave interceptora, la aeronave interceptada requerirá aclaración inmediata mientras continúa cumpliendo con las instrucciones dadas por radio por la aeronave interceptora.  (OACI/A2/Apéndice2/párrafo2) | Article 131: If any instructions received by radio from any source, was in conflict with the instructions given by the intercepting aircraft by radio, the intercepted aircraft require immediate clarification while continuing to meet with the instructions given by the intercepting aircraft by radio.  (OACI/A2/Apéndice2/párrafo2) | | |  | | | |  |
| Artículo 132: Radiocomunicación durante la interceptación. Si durante la interceptación se hubiera establecido contacto por radio, pero no fuera posible comunicarse en un idioma común, deberá intentarse proporcionar las instrucciones, acusar recibo de las instrucciones y transmitir toda otra información indispensable mediante las frases y pronunciaciones que figuran en la tabla siguiente, transmitiendo dos veces cada frase | Article 132: Radio for the interception. If during the interception had been contacted by radio, but it was not possible to communicate in a common language, must be taken to provide instructions, acknowledge receipt of instructions and other information necessary to convey through the words and pronunciations listed in the table below, transmitting each phrase twice | | |  | | | |  |
|  |  | | |  | | | |  |
|  | | | | | | |  |  |
| |  |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | --- | | **Phrases for use by intercepting aircraft** | | | **Phrases for use by intercepted aircraft** | | | | Call Sign |  | What is your call sign | Call Sign |  | My call sign is (call sign) | | Follow |  | Follow Me | Wilco |  | Act on instructions | | Descend |  | Descend for Landing | Can Not |  | Impossible to meet | | You Land |  | Land at this Aerodrome | Repeat |  | Say again | | Proceed |  | You can continue | Am lost |  | I am lost | |  |  |  | Mayday |  | I am in danger | |  |  |  | Hijack |  | I have been unlawfully seized | |  |  |  | Land |  | Permission to land at (place) | |  |  |  | Descend |  | Permission to descend | | | | | | | |  |  |
| Artículo 133: Maniobras de interceptación. A fin de evitar todo riesgo durante las maniobras de la aeronave que intercepte una aeronave civil, se tomarán debidamente en cuenta las limitaciones de performance de las aeronaves civiles, y se evitará volar tan cerca de la aeronave interceptada que pueda haber peligro de colisión, y se evitará cruzar la trayectoria de vuelo de la aeronave o ejecutar cualquier otra maniobra de tal modo que la estela turbulenta pueda ser peligrosa, especialmente si la aeronave interceptada es liviana.  (OACI/A2/AdjuntoA/3.1) | | Article 133: interception maneuvers. To avoid any risk while maneuvering the aircraft to intercept a civilian aircraft, will be duly taken into account the performance limitations of civil aircraft and avoid flying so close that there can be intercepted aircraft collision hazard, and will avoid crossing the flight path of the aircraft or perform any other maneuver so that wake turbulence can be dangerous, especially if the intercepted aircraft is light.  (OACI/A2/AdjuntoA/3.1) |  |  | | | | |
| Artículo 134: Maniobras para la identificación visual. Para las maniobras de la aeronave interceptora cuyo objetivo sea identificar visualmente una aeronave civil se efectuará el método siguiente:  Fase I. La aeronave interceptora deberá aproximarse a la aeronave interceptada por detrás. La aeronave interceptora principal, o la única aeronave interceptora, deberán normalmente situarse a la izquierda (a babor), ligeramente por encima y por delante de la aeronave interceptada, dentro del campo de visión del Piloto de ésta e inicialmente a no menos de 300 m de la aeronave. Cualquier otra aeronave participante deberá quedar bien apartada de la aeronave interceptada, preferiblemente por encima y por detrás. Una vez establecidas la velocidad y la posición, la aeronave deberá, si fuera necesario, proseguir con la Fase II del procedimiento.  Fase II. La aeronave interceptora principal, o la única aeronave interceptora, deberán comenzar a aproximarse lentamente a la aeronave interceptada, al mismo nivel, sin aproximarse más de lo absolutamente necesario, para obtener la información que se necesita. La aeronave interceptora principal, o la única aeronave interceptora, deberán tomar precauciones para evitar el sobresalto de la Tripulación de Vuelo o de los pasajeros de la aeronave interceptada, teniendo siempre presente que las maniobras consideradas como normales para una aeronave interceptora pueden ser consideradas como peligrosas para los pasajeros y la Tripulación de una aeronave civil. Cualquier otra aeronave participante deberá continuar bien apartada de la aeronave interceptada. Una vez completada la identificación, la aeronave interceptora deberá retirarse de la proximidad de la aeronave interceptada, como se indica en la Fase III.  Fase III. La aeronave interceptora principal, o la única aeronave interceptora, deberá cambiar de dirección lentamente desde la aeronave interceptada, ejecutando un descenso poco pronunciado. Toda otra aeronave participante deberá permanecer bien apartada de la aeronave interceptada y reunirse con la aeronave interceptora principal. (OACI/A2/AdjuntoA/3.2) | | Article 134: Maneuvers for visual identification. For intercepting aircraft maneuvers designed to visually identify a civil aircraft shall be the following method:  Phase I. The intercepting aircraft should approach the aircraft intercepted the back. The main intercepting aircraft or the single intercepting aircraft, should normally be located on the left (to port), slightly above and ahead of the aircraft intercepted within the field of vision of this pilot and initially not less than 300 m of the aircraft. Any other participating aircraft should stay well away from the intercepted aircraft, preferably above and behind. Once the velocity and position, the aircraft must, if necessary, proceed with Phase II of the procedure.  Phase II. The main intercepting aircraft or the single intercepting aircraft, should begin to slowly approach the aircraft intercepted the same level, no closer than absolutely necessary, to obtain the information needed. The main intercepting aircraft or the single intercepting aircraft, should take precautions to avoid the shock of the flight crew or passengers of the intercepted aircraft, bearing in mind that the maneuvers considered normal for an intercepting aircraft may be considered dangerous for passengers and the crew of a civilian aircraft. All other participating aircraft should continue well away from the intercepted aircraft. Once the identification, the intercepting aircraft should be removed from the proximity of the intercepted aircraft, as shown in Phase III.  Phase III. The main intercepting aircraft or the single intercepting aircraft, should change direction slowly from the intercepted aircraft, running a little steep decline. Any other participating aircraft should stay well away from the intercepted aircraft and rejoin the main intercepting aircraft.  (OACI/A2/AdjuntoA/3.2) |  |  | | | | |
| Artículo 135: Maniobras para la guía de la navegación. Si después de las maniobras de identificación de las Fases I y II anteriores, se considera necesario intervenir en la navegación de la aeronave interceptada, la aeronave interceptora principal, o la única aeronave interceptora, deberá normalmente situarse a la izquierda (a babor), ligeramente por encima y por delante de la aeronave interceptada, para permitir que el Piloto al Mando de esta última vea las señales visuales dadas.  Es indispensable que el Piloto al Mando de la aeronave interceptora esté seguro de que el Piloto al Mando de la otra aeronave se ha dado cuenta de que está siendo interceptada y ha reconocido las señales enviadas. Si, después de reiterados intentos de atraer la atención del Piloto al Mando de la aeronave interceptada utilizando la señal de la Serie 1 del Apéndice 3, Sección Segunda, los esfuerzos resultan infructuosos, pueden utilizarse para este fin otros métodos de señalización, incluso como último recurso el efecto visual del posquemador a reserva de que no se plante una situación peligrosa para la aeronave interceptada.  Se admite que ocasionalmente las condiciones meteorológicas o topográficas pueden obligar a la aeronave interceptora principal, o la única aeronave interceptora, a colocarse a la derecha (a estribor), ligeramente por encima y por delante de la aeronave interceptada. En estos casos, el Piloto al Mando de la aeronave interceptora debe poner mucho cuidado en que el Piloto al Mando de la aeronave interceptada la tenga a la vista en todo momento.  (OACI/A2/AdjuntoA/3.3) | | Article 135: Maneuvers for directory browsing. If after the maneuvers Identification of Phases I and II above, it is considered necessary to intervene in the navigation of the intercepted aircraft, the intercepting aircraft main or only intercepting aircraft, should normally be located on the left (to port), slightly above and ahead of the intercepted aircraft, enabling the pilot in command of the latter see the visual cues given.  It is essential that the pilot in command of intercepted aircraft are sure that the pilot in command of the other aircraft has realized that it is being intercepted and recognized by the signals sent. If after repeated attempts to engage the pilot in command of the aircraft intercepted the signal using the Series 1 in Appendix 3, Section II, the efforts are unsuccessful, can be used for this purpose other methods of marking, even as a last use the afterburner visual effect subject to not plant a dangerous situation for the intercepted aircraft.  It is recognized that occasionally weather or topography can force main interceptor aircraft, or only intercepting aircraft, to be placed on the right (starboard), slightly above and ahead of the intercepted aircraft. In these cases, the pilot in command of intercepted aircraft must be very careful that the pilot in command of the aircraft intercepted the need to view at all times.  (OACI/A2/AdjuntoA/3.3) |  |  | | | | |
| Artículo 136: Guiado de una aeronave interceptada. Deberá proporcionarse por radiotelefonía a la aeronave interceptada la guía de navegación y la información correspondiente, siempre que pueda establecerse contacto por radio.  (OACI/A2/AdjuntoA/4.1) | | Article 136: Guided by an aircraft intercepted. Shall be provided by the intercepted aircraft radio navigation guidance and related information, if it can establish radio contact.  (OACI/A2/AdjuntoA/4.1) |  |  | | | | |
| Artículo 137: Cuando se proporcione guía de navegación a una aeronave interceptada, debe procurarse que la visibilidad no sea inferior a la correspondiente a condiciones meteorológicas de vuelo visual y que las maniobras exigidas a dicha aeronave no constituyan peligros que se sumen a los ya existentes en caso de que haya disminuido su rendimiento operacional. (OACI/A2/AdjuntoA/4.2) | | Article 137: When you provide navigation guidance to an aircraft intercepted, one should add that visibility is less than the corresponding visual meteorological conditions and maneuvers required of the aircraft do not constitute hazards to join the existing If its operational performance has fallen.  (OACI/A2/AdjuntoA/4.2) |  |  | | | | |
| Artículo 138: En el caso excepcional en que se exija a una aeronave interceptada que aterrice en el territorio que sobrevuela, debe cuidarse que:  (1) El aeródromo designado sea adecuado para el aterrizaje sin peligro del tipo de aeronave de que se trate, especialmente si el aeródromo no se utiliza normalmente para las operaciones de transporte aéreo civil.  (2) El terreno que le rodee sea adecuado para las maniobras de circuito, aproximación frustrada.  (3) La aeronave interceptada tenga suficiente combustible para llegar al aeródromo.  (4) Si la aeronave interceptada es una aeronave de transporte civil, el aeródromo tenga una pista cuya longitud sea equivalente por lo menos a 2 500 m al nivel medio del mar y cuya resistencia sea suficiente para soportar la aeronave.  (5) Siempre que sea posible, el aeródromo designado sea uno de los descritos detalladamente en la correspondiente publicación de información aeronáutica. (OACI/A2/AdjuntoA/4.3) | | Article 138: In the exceptional case requiring a landing intercepted aircraft that flies in the territory, must be careful that:  (1) The designated aerodrome is suitable for safe landing of the aircraft type concerned, especially if the aerodrome is not normally used for civil air transport operations.  (2) The land that surrounds him is suitable for circuit maneuvers, missed approach.  (3) The intercepted aircraft has enough fuel to reach the airfield.  (4) If the intercepted aircraft is a civil transport aircraft, the airfield has a runway whose length is at least equal to 2 500 m mean sea level and be sufficiently strong to support the aircraft.  (5) Whenever possible, the designated aerodrome is one described in detail in the relevant Aeronautical Information Publication.(OACI/A2/AdjuntoA/4.3) |  |  | | | | |
| Artículo 139: Cuando se exija a una aeronave civil que aterrice en un aeródromo que no le sea familiar, es indispensable otorgarle tiempo suficiente de modo que se prepare para el aterrizaje, teniendo presente que el Piloto al Mando de la aeronave civil es el único que puede juzgar la seguridad de la operación de aterrizaje en relación con la longitud de la pista y la masa de la aeronave en ese momento. (OACI/A2/AdjuntoA/4.4) | | Article 139: When to require a civil aircraft landing at an aerodrome that are unfamiliar, it is essential so give it enough time to prepare for the landing, noting that the pilot in command of the civil aircraft is the only can judge the safety of the landing operation in relation to the length of the runway and the mass of the aircraft at that time. (OACI/A2/AdjuntoA/4.4) |  |  | | | | |
| Artículo 140: Es particularmente importante que se proporcione por radiotelefonía a la aeronave interceptada toda la información necesaria para facilitar una aproximación y aterrizaje seguros.  (OACI/A2/AdjuntoA/4.5) | | Article 140: It is particularly important to provide for the intercepted aircraft radio all the information necessary to facilitate a safe approach and landing.  (OACI/A2/AdjuntoA/4.5) |  |  | | | | |
| Artículo 141: Señales visuales aire -a- aire. Las señales visuales que han de utilizar la aeronave interceptora y la interceptada, son las establecidas en el Apéndice 3 Sección Segunda de este Libro X. Es esencial que la aeronave interceptora y la aeronave interceptada apliquen estrictamente estas señales e interpreten correctamente las señales dadas por la otra aeronave, y que la aeronave interceptora ponga especial atención a cualquier señal dada por la aeronave interceptada para indicar que se encuentra en situación de peligro o emergencia. (OACI/A2/AdjuntoA/6) | | Article 141: Visual signals air-to-air. The visual signals to be used by the intercepting and intercepted aircraft, are set out in Appendix 3 Section Two of this Book X. It is essential that the intercepting aircraft and the aircraft intercepted strictly enforced correctly interpret these signals and the signals given by the other aircraft, the intercepting aircraft and pay special attention to any signal from the intercepted aircraft to indicate who is at risk or emergency. (OACI/A2/AdjuntoA/6) |  |  | | | | |
| **Sección Décima segunda**  **Mínimas VMC de Visibilidad y Distancia de las Nubes** | | **Twelfth Section**  **Minimum Distance VMC Visibility and Cloud** |  |  | | | | |
| Artículo 142: Las mínimas VMC de visibilidad y distancia de las nubes se indican en  la tabla siguiente. | | Article 142: The minimum VMC visibility and distance from clouds are given in  the following table. |  |  | | | | |
|  | | |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | | Class Airspace | A, B, C, D, E | F & G | | | Above 900 m (3 000 ft) AMSL or above 300 m (1 000 ft) field, both the highest values | A 900 m (3 000 feet) AMSL or below, or to 300 m (1000 ft) above field, both values the greatest | | Distance from Cloud | 1 500 m horizontally 300 m (1 000 ft) vertically | | Free of clouds and the sight of the surface | | Flight Visibility | 8 km to 3 050 m (10 000 ft) AMSL or above 5 km below 3 050 m (10 000 ft) AMSL | | 5 km | | \* When the transition altitude is lower than 3 050 m (10 000 ft) AMSL, FL 100 should be used instead of 10 000 feet.  \*\* When so prescribed by the ATS authority shall:  a) can afford flight visibility less than 1 500 m, for flights to be made:  1. at speeds in the prevailing visibility conditions provide an opportunity adequate to observe the transit, or any obstacle, in time to avoid collision, or  2. in circumstances where there is usually little chance of meeting  transit, for example, in areas of low traffic volume and to conduct aerial work low height.  Helicopters may be permitted to fly with a flight visibility less than 1 500 m if maneuver at a speed which adequate opportunity to observe the transit, or any obstacle, in time to avoid a collision  \*\*\* The minimum VMC in Class A airspace are included for guidance to pilots and do not imply acceptance of VFR flights in airspace Class A. | | | | |  |  | | | | |
|  | |  |  |  | | | | |
| **TITULO III**  **REGLAS DE VUELO VISUAL** | | **PART III**  **VISUAL FLIGHT RULES** |  |  | | | | |
| **Sección Primera** | | **Section One** |  |  | | | | |
| Artículo 143: Salvo cuando operen con carácter de vuelos VFR ESPECIAL, en la Zona de Control de Panamá, no se iniciará ningún vuelo que haya de efectuarse de acuerdo con las reglas de vuelo visual, a no ser que la aeronave vuele en condiciones de visibilidad y distancia de nubes que sean iguales o superiores a las indicadas en la Tabla 3. (OACI/A2/4.1) | | Article 143: Except when operating as a matter of SPECIAL VFR in the Control Zone of Panama, will not start any flight to be performed under visual flight rules, unless the aircraft to fly in reduced visibility conditions and distance from clouds that are equal to or higher than those indicated in Table 3. |  |  | | | | |
| Artículo 144: Podrán autorizarse en condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos y sólo cuando las condiciones del tránsito así lo permitan, vuelos VFR ESPECIAL a reserva de la aprobación de la dependencia que suministre el servicio de control de aproximación y de las disposiciones que a continuación se detallan:  (1) Para tales autorizaciones, las solicitudes deberán tramitarse por separado.  (2) Se mantendrá la separación entre todos los vuelos IFR y vuelos VFR especiales, de conformidad con las mínimas de separación estipuladas, y cuando así lo prescriba la autoridad ATS competente, entre todos los vuelos VFR especiales de acuerdo con las mínimas de separación prescritas por dicha autoridad.  (3) Podrá autorizarse a los vuelos VFR especiales, cuando la visibilidad en tierra no sea inferior a mil quinientos (1500) m (4,800 pies) ó (1MN), a que entren, salgan o crucen en una zona de control. | | Article 144: weather may be authorized in instrument flight and only when traffic conditions permit, SPECIAL VFR subject to the approval of the unit providing the service approach control and the provisions set out below detail:  (1) For such authorization, the applications should be processed separately.  (2) maintain the separation between all IFR and special VFR flights in accordance with the stipulated minimum separation, and where required by the ATS authority responsible, among all special VFR flights in accordance with the minimum separation prescribed by that authority.  (3) may authorize Special VFR flights when the visibility is not less than fifteen hundred (1500) m (4,800 feet) or (1mn), to entering, departing or crossing in a control area. |  |  | | | | |
| Artículo 145: Los Helicópteros pueden estar autorizados a volar con una visibilidad de vuelo inferior a mil quinientos (1500) m (4,800) pies ó 1(MN) si maniobran a una velocidad que dé oportunidad adecuada para observar el tránsito, o cualquier obstáculo, con tiempo suficiente para evitar una colisión. | | Article 145: The Helicopters may be authorized to fly with a flight visibility less than one thousand five hundred (1500) m (4,800) feet or 1 (MN) if maneuvered at a speed that gives adequate opportunity to observe the transit, or any obstacle, in time to avoid a collision. |  |  | | | | |
| Artículo 146: Excepto cuando lo autorice la dependencia de Control de Tránsito Aéreo, los vuelos VFR no despegarán, ni aterrizarán en ningún aeródromo dentro de una zona de control, ni entrarán en la zona de tránsito de aeródromo o en el circuito de tránsito de dicho aeródromo:  (1) Si la base de nubes es inferior a cuatrocientos cincuenta (450m) (1,500 pies); y  (2) Si la visibilidad en tierra es menor de ocho (8Km.) (5mn) por encima de 10,000 pies o menor de cinco (5Km.) (3mn) por debajo de 10,000 pies. (OACI/A2/4.2) | | Article 146: Except where authorized by the dependence of Air Traffic Control, VFR flights do not take off or land at any aerodrome within a control area, or enter the aerodrome traffic zone or transit of the circuit Aerodrome  (1) If the cloud base is less than four hundred fifty (450m) (1,500 feet) and  (2) If the visibility is less than eight (8Km.) (5mn) above 10,000 feet or less than five (5km.) (3mn) below 10,000 feet. (OACI/A2/4.2) |  |  | | | | |
| Artículo 147: Los vuelos VFR nocturnos serán autorizados sólo como vuelos locales, si la aeronave posee los equipos e instrumentos prescritos en el Libro XIV artículos 196 y 197 y las operaciones se realizan en aeródromos habilitados para Operaciones nocturnas y dentro del horario de Operación de estos aeródromos. (OACI/A2/4.3) | | Article 147: The night VFR flights will be allowed only as local, if the aircraft has the required tools and equipment in the Book XIV sections 196 and 197 and the operations are performed in authorized aerodromes for night operations and within the hours of operation of these aerodromes. (OACI/A2/4.3) |  |  | | | | |
| Artículo 148: A menos que lo autorice la dependencia ATS, los vuelos VFR no operarán:  (1) Por encima del nivel de vuelo 190.  (2) A velocidades supersónicas y transónicas. (Comprendida entre 0.75 y 1,2 de Mach). (OACI/A2/4.4) | | Article 148: Unless authorized by the ATS unit, VFR flights will not operate:  (1) Above flight level 190.  (2) A transonic and supersonic speeds. (Including between 0.75 and 1.2 Mach). (OACI/A2/4.4) |  |  | | | | |
| Artículo 149: No se otorgará autorización para vuelos VFR por encima del FL 290 en áreas donde se aplica una separación vertical mínima de 300 m (1 000 pies) por encima de dicho nivel de vuelo. | | Article 149: No Permission to VFR flights above FL 290 is applied in areas where a vertical separation minimum of 300 m (1 000 feet) above that flight level. |  |  | | | | |
| Artículo 150: Excepto cuando sea necesario para el despegue o el aterrizaje, o cuando tenga permiso de la Dirección de Aeronáutica Civil, los vuelos VFR no se efectuarán:  (1) Sobre aglomeraciones de edificios en ciudades, pueblos o lugares habitados, o sobre una reunión de personas al aire libre a una altura menor de trescientos (300) m (1000 pies) sobre el obstáculo más alto situado dentro de un radio de seiscientos (600 m) (2000 pies) desde la aeronave.  (2) En cualquier otra parte distinta de la especificada en el punto anterior, a una altura menor de ciento cincuenta (150 m) (500 pies) sobre tierra o agua.  (3) Los helicópteros pueden ser operados a menos de los mínimos prescritos en (1), en operaciones de emergencia y (2) de este Artículo, si la operación se lleva a cabo sin peligro para personas o propiedades en la superficie. Además, el Piloto que opere un helicóptero, cumplirá con las rutas y alturas específicamente prescritas para helicópteros por la Dirección de Aeronáutica Civil.  (OACI/A2/4.6) | | Article 150: Except when necessary for takeoff or landing, or if you have permission from the Directorate of Civil Aviation, VFR flights shall not take place:  (1) On clusters of buildings in cities, towns or inhabited places, or on a meeting of people outdoors at a height less than three hundred (300) m (1000 ft) above the highest obstacle located within a radius of six hundred (600 m) (2000 feet) from the aircraft.  (2) In any party other than that mentioned in the previous section, at a height less than one hundred fifty (150 m) (500 feet) above ground or water.  (3) Helicopters may be operated at less than the minimums prescribed in (1), emergency operations and (2) of this Article, if the operation is conducted without hazard to persons or property on the surface. In addition, the pilot operating a helicopter shall comply with the routes and altitudes specifically prescribed for helicopters by the Directorate of Civil Aeronautics. (OACI/A2/4.6) |  |  | | | | |
| Artículo 151: A no ser que se indique de otro modo en las autorizaciones de Control de Tránsito Aéreo o por disposición de la autoridad ATS competente, los vuelos VFR en vuelo horizontal de crucero cuando operen por encima de novecientos (900)m (3000 pies) con respecto al terreno o al agua, o de un plano de comparación más elevado, según especifique la autoridad ATS competente, se efectuarán a una altitud de vuelo apropiada a la derrota, como se especifica en la tabla de altitudes/niveles que se prescribe en el Artículo 160 de este Libro. (OACI/A2/4.7) | | Article 151: Unless otherwise indicated in the authorization of air traffic control or disposal of the competent ATS authority, VFR flights cruising in level flight when operating over nine hundred (900) m (3000 ft ) with respect to land or water, or a higher level of comparison, as specified by the competent ATS authority, shall be flying at an altitude appropriate to defeat, as specified in the table of altitudes / levels as required in Article 160 of this Book.(OACI/A2/4.7) |  |  | | | | |
| Artículo 152: Todo vuelo VFR observará las disposiciones de los Servicios de Control de Tránsito Aéreo cuando:  1) Se realicen en el espacio aéreo de Clases C, D y E, como está prescrito en el AIP.  2) Formen parte del tránsito de aeródromo en aeródromos controlados.  3) Operen con carácter de vuelo VFR ESPECIAL.  (OACI/A2/4.8) | | Rule 152: Everything VFR observe the provisions of the Services Air Traffic Control when:  (1) Use in airspace Classes C, D and E, as prescribed in the AIP.  (2) Be part of the aerodrome traffic at controlled aerodromes.  (3) operating across SPECIAL VFR flight.  (OACI/A2/4.8) |  |  | | | | |
| Artículo 153: Toda aeronave que opere VFR, mantendrá continuamente comunicaciones aeroterrestres vocales constantes en la radiofrecuencia apropiada de la dependencia ATS que suministre el servicio de información de vuelo, e informará su posición a la misma dependencia cuando sea necesario.  (OACI/A2/4.9) | | Article 153: Any aircraft operating VFR, maintain continuous air-ground voice communications in the radio frequency constant appropriate ATS unit to provide the flight information service and report its position in the same unit when necessary.(OACI/A2/4.9) |  |  | | | | |
| Artículo 154: Toda aeronave que esté operando bajo las reglas de vuelo VFR y desee cambiar para ajustarse a las reglas de vuelo por instrumentos:  (1) Comunicará los cambios necesarios que hayan de efectuarse en su plan de vuelo actualizado, a la dependencia de los servicios de tránsito aéreo.  (2) Deberá obtener autorización antes de proseguir en IFR.  (OACI/A2/4.10) | | Article 154: Any aircraft which is operating under VFR flight rules and want to change to suit the instrument flight rules:  (1) Inform the necessary changes to be effected in their flight plan update, the dependence of air traffic services.  (2) must obtain authorization before proceeding under IFR.  (OACI/A2/4.10) |  |  | | | | |
| **TITULO IV**  **REGLAS DE VUELO POR INSTRUMENTOS** | | **PART IV**  **INSTRUMENT FLIGHT RULES** |  |  | | | | |
| **Sección Primera**  **Reglas Aplicables a Todos los Vuelos** | | **Section One**  **Rules Applicable to All Flights** |  |  | | | | |
| Artículo 155: Todas las aeronaves estarán dotadas de instrumentos y equipos de navegación apropiados a la ruta que hayan de volar. Además, deberán estar dotadas de equipo transpondedor (transponder) en modo C. (OACI/A2/5.1.1) | | Article 155: All aircraft will be equipped with instruments and navigational equipment appropriate to the route they have to fly. In addition, equipment must be provided with transponder (transponder) in mode C. (OACI/A2/5.1.1) |  |  | | | | |
| 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 montañosas a altitudes de seiscientos (600 m.) (2000 pies) sobre el obstáculo más alto dentro de una  1distancia horizontal de ocho (8) Km. (5 MN) con respecto a la posición estimada de la aeronave en vuelo.  (3) En cualquier otro caso, a una altitud de trescientos (300 m.) (1,000 pies) por encima del obstáculo más alto dentro de una distancia horizontal de ocho (8) Km. (5MN) con respecto a la posición estimada de la aeronave en vuelo.  (OACI/A2/5.1.2) | | Article 156: Minimum Levels. Except when necessary for takeoff or landing, or when explicitly authorized by the authority competent ATS, IFR flights are carried out at a level no lower than:  1) The minimum altitudes established.  2) For operations designated as mountainous areas at altitudes of six hundred (600 m.) (2000 feet) above the highest obstacle within a  1distancia horizontal eight (8) km (5 NM) on the estimated position of the aircraft in flight.  (3) In any other case, at an altitude of three hundred (300 m.) (1,000 feet) above the highest obstacle within a horizontal distance of eight (8) km (5mn) with respect to the estimated position in flight.(OACI/A2/5.1.2) |  |  | | | | |
| Articulo 157: Cambio de Vuelo IFR a VFR.  1) Toda aeronave que decida cambiar de las reglas de vuelo por instrumentos a las de vuelo visual, notificará específicamente, a la dependencia ATS apropiada, que se cancela el vuelo IFR y comunicará los cambios que hayan de efectuarse en su plan de vuelo.  (2) Cuando la aeronave que opera con las Reglas de Vuelo por Instrumentos, encuentre condiciones VMC, no cancelará su plan de vuelo IFR a menos que, se prevean condiciones VMC consecutivas y se pretenda continuar VMC.  (3) La dependencia de Control de Tránsito Aéreo correspondiente, podrá negar el cambio de vuelo IFR a VFR por condición de tránsito.  (4) Cuando la dependencia de ATS tenga información de que es probable que se encuentren condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos a lo largo de la ruta de vuelo, esos datos deberán notificarse a los Pilotos que desearan pasar de reglas IFR a reglas VFR. (OACI/A2/5.1.3) | | Article 157: New IFR to VFR flight.  1) An aircraft that decides to change the instrument flight rules to visual flight specifically notified to the appropriate ATS unit, the flight is canceled IFR and communicate the changes to be effected in their flight plan.  (2) When the aircraft it operates with the Instrument Flight Rules, find VMC conditions, will not cancel its IFR flight plan unless, consecutive terms are provided VMC and VMC intends to continue.  (3) The unit for Air Traffic Control may deny the change of IFR to VFR flight traffic condition.  (4) When the ATS unit has information that is likely to find weather instrument flight along the flight path, such data should be reported to the Pilots wishing to move from rules IFR VFR rules. (OACI/A2/5.1.3) |  |  | | | | |
| **Sección Segunda  Reglas aplicables a los vuelos IFR** | | **Section Two**  **Rules applicable to IFR flights** |  |  | | | | |
| Artículo 158: Todo vuelo IFR observará las disposiciones de los Servicios de Control de Tránsito Aéreo.  (OACI/A2/5.2.1) | | Article 158: Any IFR flight shall observe the provisions of the Services Air Traffic Control.  (OACI/A2/5.2.1) |  |  | | | | |
| Artículo 159: Todo vuelo IFR se efectuará al nivel de crucero apropiado a la derrota tal como se especifica en:  (1) La tabla de niveles de crucero que se prescribe en la tabla 3 de este Libro.  (2) En concordancia con los acuerdos operacionales entre dependencias del Control de Tránsito Aéreo.  3(3) La clasificación del espacio aéreo prescrita en el Apéndice 4 de este Libro. (OACI/A2/5.2.2) | | Article 159: A flight shall be IFR cruising level appropriate to the defeat as specified in:  (1) The table of cruising levels prescribed in Table 3 of this Part.  (2) In accordance with agreements between agencies operational Air Traffic Control.  3 (3) The airspace classification prescribed in Appendix 4 of this book. (OACI/A2/5.2.2) |  |  | | | | |
| Artículo 159: Todo vuelo IFR se efectuará al nivel de crucero apropiado a la derrota tal como se especifica en: (1) La tabla de niveles de crucero que se prescribe en la tabla 3 de este Libro.(2) En concordancia con los acuerdos operacionales entre dependencias del Control de Tránsito Aéreo. (3) La clasificación del espacio aéreo prescrita en el Apéndice 4 de este Libro.  (OACI/A2/5.2.2) | | Article 159: A flight shall be IFR cruising level appropriate to the defeat as specified in (1) The table of cruising levels prescribed in Table 3 of this Part. (2) In accordance with the agreements interagency operational Air Traffic Control. (3) The airspace classification prescribed in Appendix 4 of this book.  (OACI/A2/5.2.2) |  |  | | | | |
| Articulo 160: Todo vuelo IFR que opere en vuelo horizontal de crucero, se efectuará al nivel de crucero apropiado a su derrota, tal como se especifica en la tabla 4. (OACI/A2/5.3.1) | | Article 160: Any IFR flight operating in level flight cruise was carried out at cruising level appropriate to their defeat, as specified in Table 4. (OACI/A2/5.3.1) |  |  | | | | |
| Articulo 160-A: Verificación del equipamiento VOR para operaciones IFR  (a) Ninguna persona puede operar una aeronave civil bajo IFR usando el sistema VOR de radionavegación, a menos que el equipamiento VOR de esa aeronave:  1. Sea mantenido, verificado o inspeccionado bajo un procedimiento aprobado; o  2. Haya sido verificado operacionalmente dentro de los 30 días precedentes, y este dentro de los limites del error de rumbo permisible indicado establecidos en los párrafos (b) o (c) de esta Sección.  (b) Excepto lo previsto en el párrafo (c) de esta Sección, cada persona que conduzca una verificación VOR bajo el párrafo (a) (2) de esta deberá:  1. En el aeropuerto de partida prevista, usar una serial de prueba radiada por una estación operada por la Autoridad Aeronáutica competente, o por una estación de reparación de radio, certificada y apropiadamente calificada para chequear los equipos VOR (el error de rumbo máximo permisible es +4° 6 -4°); o  2. Si no es posible obtener una serial de prueba en el aeropuerto del que se prevé partir, usar un punto sobre la superficie del aeropuerto designado como punto de verificación del sistema VOR por la Autoridad Aeronáutica competente; o, fuera de la Republica Argentina, por una autoridad apropiada (la amplitud máxima admisible de error de rumbo es +4 6 -4°);  3. Si no se encuentra disponible ninguna señal de prueba, o el punto de verificación designado, usar un punto de verificación de uso aéreo designado por la Autoridad Aeronáutica competente; o, fuera de la Republica Argentina, por la autoridad respectiva (el máximo error de rumbo permisible es de +6° 6 6°); o  4. Si no hay serial de prueba en tierra o punto de verificación, durante el vuelo:  (i) Seleccionar un radial VOR que este situado a lo largo de la línea central de una ruta aérea establecida por VOR.  (ii) Seleccionar un punto prominente en tierra, preferentemente a mas de 36 Km. (20 millas náuticas) desde la estación terrestre del VOR y maniobrar el avión directamente sobre dicho punto, a una baja altitud razonable; y  (iii) Anotar el rumbo de VOR indicado por el receptor cuando se sobrevuela el punto sobre tierra (la variación máxima permitida entre el radial publicado y el rumbo indicado es de 6°).  c) Si se instala en la aeronave un sistema dual de VOR (unidades independientes una de otra, excepto por la antena), la persona que verifique el equipamiento puede contrastar un sistema con el otro en lugar del procedimiento de verificación especificado en el párrafo (b) de esta Sección. Ambos sistemas deberán ser sintonizados en la misma estación de tierra VOR y anotar la orientación indicada de esa estación. La máxima variación permisible entre las dos marcaciones indicadas es de 4°.  (d) Cada persona realizando la verificación operacional VOR. como se especifica en el párrafo (b) o (c) de esta Sección deberá:  1. Realizar las siguientes anotaciones en el Libra Historial de la aeronave u otro registro y firmarlas: fecha, lugar y error de rumbo.  2. Además, si se utiliza la señal de prueba radiada por la estación de reparación (tal como se especifica en el párrafo (b) (1) de esta Sección), el poseedor del certificado de taller de reparación o, cuando corresponda, el Representante Técnico del mismo debe realizar una anotación en el Libro Historial de la aeronave u otro regis-tro. certificando el rumbo transmitido por la estación de reparación para la verificación y la fecha de transmisión. | | Article 160-A: Verification of the VOR equipment for IFR operations  (a) No person may operate a civil aircraft under IFR using the VOR system of radio navigation unless the VOR equipment of that aircraft:  1. Be maintained, tested or inspected under an approved procedure, or  2. Has been operationally checked within the preceding 30 days, and this within the limits of permissible error specified direction set out in paragraphs (b) or (c) of this section.  (b) Except as provided in paragraph (c) of this section, every person who drives VOR verification under paragraph (a) (2) of this will:  1. In the scheduled departure airport, using a serial testing radiated by a station operated by the competent aviation authority, or a radio repair station, certified and properly qualified to check the VOR equipment (the maximum allowable course error is + 4 ° 6 -4 °), or  2. If unable to obtain a trial serial at the airport which is expected to leave, using a point on the airport surface designated as a VOR system check by the competent aviation authority, or, outside of Argentina, a appropriate authority (the maximum extent permissible course error is +4 6 -4 °);  3. If not available any test signal, or designated checkpoint, a checkpoint use of aerial application designated by the competent aviation authority, or, outside of Argentina, by the appropriate authority (the maximum course error permissible is +6 ° 6 6 °) or  4. If no serial or ground test verification point during the flight:  (i) Select a VOR radial that lies along the centerline of an air route established by VOR.  (ii) Select a prominent spot on earth, preferably more than 36 kilometers (20 nautical miles) from the VOR ground station and maneuver the aircraft directly on this point, a reasonably low altitude and  (iii) Note the VOR direction indicated by the receiver when flying over the point on earth (the maximum allowable variation between the published radial and the direction indicated is 6 °).  c) If the aircraft is installed on a dual system of VOR (units independent of each other, except for the antenna), the person to verify the equipment can test a system in place instead of the verification procedure specified in paragraph ( b) of this section. Both systems must be tuned to the same VOR ground station and note the orientation indicated that station. The maximum permissible variation between the two indicated bearings is 4 °.  (d) Each person making the VOR operational check. as specified in paragraph (b) or (c) of this section shall:  1. Make the following entries in the aircraft logbook or other record and sign: date, location and course error.  2. In addition, when using the test signal radiated by the repair station (as specified in paragraph (b) (1) of this section), the holder of the certificate of repair or, where appropriate, the Technical Representative the same should make a notation in the aircraft logbook or other registra-tion. certifying the course transmitted by the repair station for verification and the date of transmission. |  |  | | | | |
|  | | | | | | | | |
| |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | | **Derrota - ??** | | | | | | | | | | | | | **From 000 º to 179 º \*\*\*** | | | | | | **From 180 º to 360 º \*\*\*** | | | | | | | IFR Flights | | | VFR Flights | | | IFR Flights | | | VFR Flights | | | |  | Altitude | |  | Altitude | |  | Altitude | |  | Altitude | | | Flight Level | Meters | Feet | Flight Level | Meters | Feet | Flight Level | Meters | Feet | Flight Level | Meters | Feet | |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | | \* | Except where, under the regional air navigation agreements, they prescribe a modified table of cruising levels based on a nominal vertical separation minimum of 300 m (1 000 feet) to be used, under specified conditions, by aircraft flying above FL 410 within dterminados sectors of airspace. | | | | | | | | | | | | \*\* | Defeat magnetic or polar areas at latitudes of 70 ° and within the extensions of those areas as may be prescribed ATS authorities concerned, loss of grid, as determined by a network of lines parallel to the Greenwich Meridian superimposed on a polar stereographic chart , in which the direction to the North Pole is employed as cudrícula north. | | | | | | | | | | | | \*\*\* | Except where, under the regional air navigation agreements, prescribing that of 090 º to 269 º and 270 º to 089 º is intended to address the prevailing directions of traffic and specifying the procedures for proper transit. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | |
| |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | | **Derrota - ??** | | | | | | | | | | | | | **From 000 º to 179 º \*\*\*** | | | | | | **From 180 º to 360 º \*\*\*** | | | | | | | IFR Flights | | | VFR Flights | | | IFR Flights | | | VFR Flights | | | |  | Altitude | |  | Altitude | |  | Altitude | |  | Altitude | | | Flight Level | Meters | Feet | Flight Level | Meters | Feet | Flight Level | Meters | Feet | Flight Level | Meters | Feet | |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | | \* | Defeat magnetic or polar areas at latitudes of 70 ° and within the extensions of those areas as may be prescribed ATS authorities concerned, loss of grid, as determined by a network of lines parallel to the Greenwich Meridian superimposed on a polar stereographic chart , in which the direction to the North Pole is employed as cudrícula north. | | | | | | | | | | | | \*\* | Except where, under the regional air navigation agreements, prescribing that of 090 º to 269 º and 270 º to 089 º is intended to address the prevailing directions of traffic and specifying the procedures for proper transit. | | | | | | | | | | | | | | | |  |  | | |
| Artículo 161: Toda aeronave en vuelo IFR se mantendrá a la escucha en la frecuencia apropiada y establecerá comunicación en ambos sentidos con la dependencia que suministra los servicios de información de vuelo. (OACI/A2/5.3.2) | | Article 161: Any aircraft in IFR flight will continue to listen on the appropriate frequency and establish two-way communication with the unit that provides the flight information services. (OACI/A2/5.3.2) | | |  |  | | |
| Artículo 162: Informes de posición. Un vuelo que opere fuera del espacio aéreo controlado y al que la autoridad ATS competente exija que:  (1) Presente un plan de vuelo.  (2) 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 información de vuelo, notificará la posición de acuerdo con lo especificado en los Artículos 103 y 104 de este Libro, para vuelos controlados. . | | Article 162: Reports of position. A flight operating outside controlled airspace and ATS authority competent to require that:  (1) Submit a flight plan.  (2) Keep air-ground voice communications for the appropriate channel and establish two-way communication, as necessary, with reliance on Air Traffic Services which provides the flight information service, notify the position as specified in the Articles 103 and 104 of this Book, to controlled flights. | | |  |  | | |
| Artículo 163: Clasificación del espacio aéreo. En el Apéndice 4 se prescribe la clasificación del espacio aéreo en Panamá | | Section 163: Classification of airspace. Appendix 4 prescribes the classification of airspace in Panama. | | |  |  | | |
| **TITULO V**  **OPERACIONES DE VUELO ESPECIALES** | | **PART V**  **SPECIAL FLIGHT OPERATIONS** | | |  |  | | |
| **Sección Primera**  **Áreas de Vuelo de Prueba:** | | **Section One**  **Flight Test Areas:** | | |  |  | | |
| Artículo 164: Todo vuelo de prueba en una aeronave, deberá efectuarse sobre aguas abiertas, o sobre áreas no densamente pobladas, que tengan tráfico aéreo reducido, previa autorización de la dependencia ATS correspondiente. | | Article 164: A flight test on an aircraft shall be performed on open water, or on areas not densely populated, having reduced air traffic, with the authorization of the appropriate ATS unit. | | |  |  | | |
| Artículo 165: El Artículo 163 de este Reglamento, no es aplicable a vuelos de verificación para la Habilitación o evaluación de Pilotos, ni a los vuelos de conformidad establecidos en el Libro II | | Article 165: Article 163 of this regulation is not applicable to check flights for Habilitation or evaluation of pilots, or to flights of conformity provided for in Book II | | |  |  | | |
| **Sección Segunda**  **Operación de Vehículos Ultralivianos** | | **Section Two**  **Ultralight Operations** | | |  |  | | |
| Artículo 166: La operación de estos vehículos, deberá ser de tal manera que no encierre peligro para otras aeronaves, personas o propiedad. | | Article 166: The operation of these vehicles should be such that no hazardous to other aircraft, persons or property | | |  |  | | |
| Artículo 167: Sólo podrán operarse estos vehículos entre las horas de salida y puesta del sol. | | Article 167: Only those vehicles may be operated between the hours of sunrise and sunset. | | |  |  | | |
| Artículo 168: No obstante, podrán ser operados durante el período del crepúsculo civil matutino y crepúsculo civil vespertino si están equipados con una luz anticolisión en funcionamiento que sea visible, por lo menos, a tres (3) millas náuticas. | | Article 168: However, they may be operated during the period of morning civil twilight and evening civil twilight if equipped with a functioning anti-collision light to be visible, at least three (3) nautical miles | | |  |  | | |
| Artículo 169: Queda estrictamente prohibida la operación de vehículos ultralivianos:  (1) Sobre áreas pobladas, ciudades o pueblos, campamentos, sobre grupos o concentraciones de personas al aire libre.  (2) Dentro de zonas de tránsito de aeródromo, áreas de control terminal, áreas restringidas y cualquier área o zona de control positivo sin la autorización de la dependencia ATC correspondiente.  (3) Para transporte de pasajeros o carga o cualquier otra actividad aérea con fines comerciales. | | Article 169: It is strictly prohibited the operation of ultralight vehicles:  (1) Over populated areas, towns or villages, camps, groups or gatherings of people outdoors.  (2) Within aerodrome traffic zones, terminal control areas, restricted areas and any area or positive control area without authorization from the appropriate ATC unit.  (3) To transport passengers or cargo or any other commercial aviation activity. | | |  |  | | |
| Artículo 170: Todo vehículo ultraliviano que desee volar dentro de los límites del área terminal de Panamá o dentro de los límites que se encuentran fuera del área terminal, deberán obtener una autorización por escrito de la Dirección de Navegación Aérea con setenta y dos horas (72) de antelación al vuelo y deberá coordinar las operaciones aéreas con la autoridad ATS correspondiente. | | Article 170: Everything you want to fly ultralight vehicle within the terminal area of Panama or within the limits that are outside the terminal area must obtain written authorization from the Directorate of Air Navigation seventy-two hours (72 ) before the flight and air operations will coordinate with the appropriate ATS authority. | | |  |  | | |
| Artículo 171: Todo vehículo ultraliviano deberá poseer un receptor transmisor de radiotelefonía, dotado de las frecuencias correspondientes, que le permita mantener enlace radial con las dependencias ATS, si va a entrar a zonas de tránsitos de aeropuertos o aeródromos controlados. | | Article 171: All vehicles must have a ultra-light receiver radio transmitter, equipped with the corresponding frequencies, enabling it to maintain radio link with ATS units, if you go to transit zones controlled airports or airfields. | | |  |  | | |
| Artículo 172: Sólo se podrá operar un Vehículo Ultraliviano, en condiciones meteorológicas visuales que permitan mantener contacto visual permanente con la superficie de la tierra y siempre que la velocidad del viento no sea superior a diez (10) nudos por hora. | | Article 172: Only one vehicle may operate an ultralight in visual meteorological conditions that maintain constant visual contact with the surface of the earth and if the wind speed not exceeding ten (10) knots. | | |  |  | | |
| **Sección Tercera**  **Limitaciones de Operación en Aeronaves Civiles en Categoría Restringida** | | **Section Three**  **Limitations in Civil Aircraft Operating in Restricted Category** | | |  |  | | |
| Artículo 173: Excepto cuando se opere en concordancia con los términos y condiciones del Certificado de Operador Aéreo o las limitaciones operativas especiales emitidas por la Dirección de Aeronáutica Civil, ninguna persona puede operar una aeronave civil de Categoría Restringida dentro de la República de Panamá:  (1) Sobre un área densamente poblada.  (2) En una ruta aérea congestionada.  (3) Cerca de un aeropuerto comercial donde se desarrollen operaciones de transporte de pasajeros.  Una solicitud para un Certificado de excepción según este Artículo, se hace en el formulario y de la manera prescrita por la Dirección de Aeronáutica Civil. | | Article 173: Except when operating in accordance with the terms and conditions of Air Operator Certificate or special operating limitations issued by the Directorate of Civil Aviation, no person may operate a restricted category civil aircraft within the Republic of Panama:  (1) Over a densely populated area.  (2) In a congested airway.  (3) Close to an airport where he developed commercial passenger operations.  An application for a certificate of exemption under this Article, is made in the form and manner prescribed by the Directorate of Civil Aeronautics. | | |  |  | | |
| **Sección Cuarta**  **Aeronaves con Certificado Experimental: Limitaciones de Operación** | | **Section Four**  **Certified Aircraft Experimental Operating Limitations** | | |  |  | | |
| Artículo 174: Ninguna persona puede operar una aeronave que tenga un Certificado experimental sobre áreas densamente pobladas o en una ruta aérea congestionada, a menos que sea autorizado en otra forma por la Dirección de Aeronáutica Civil por medio de limitaciones especiales de Operación. La Dirección de Aeronáutica Civil puede emitir limitaciones especiales de Operación para una aeronave en particular que le permita despegar y aterrizar sobre un área densamente poblada, o una ruta aérea congestionada, de acuerdo con los términos y condiciones especificadas en la autorización en el interés de la seguridad de la actividad aerocomercial. | | Article 174: No person may operate an aircraft that has an experimental certificate over heavily populated areas or in a congested airway, unless otherwise authorized by the Directorate of Civil Aviation through special limitations Operation. The Directorate of Civil Aviation may issue special operating limitations for an individual aircraft allowing it to take off and land on a densely populated area or a congested airway, in accordance with the terms and conditions specified in the authorization in the interest of the security of commercial aviation activity. | | |  |  | | |
| Artículo 175: Toda persona que opere una aeronave civil con Certificado experimental deberá:  (1) Advertir a toda persona transportada de la naturaleza experimental de la aeronave.  (2) Operar bajo VFR solamente, a menos que sea autorizado específicamente de otra manera por la Dirección de Aeronáutica Civil.  (3) Notificar a la Torre de Control de la naturaleza experimental de la aeronave cuando se opere la aeronave dentro o fuera de aeropuertos con torres de control operativas. | | Article 175: Any person operating a civil aircraft pilot certificate must:  (1) Advise any person carried of the experimental nature of the aircraft.  (2) operating VFR only, unless otherwise specifically authorized by the Directorate of Civil Aeronautics.  (3) Notify the control tower of the experimental nature of the aircraft when operating the aircraft in or out of airports with operating control towers. | | |  |  | | |
| **TITULO VI PERMISOS** | | **PART VI PERMITS** | | |  |  | | |
| **Sección Primera Política y Procedimientos** | | **First Section Policy and Procedures** | | |  |  | | |
| Artículo 176: La Dirección de Aeronáutica Civil puede emitir un Certificado de Excepción autorizando la operación de una aeronave que se desvíe de cualquier regla contenida en este Libro, si la Dirección de Aeronáutica Civil determina que la opera­ción propuesta puede ser conducida con seguridad bajo los términos de ese Certifi­cado de Excepción. | | Article 176: The Directorate of Civil Aviation may issue a Certificate of Exemption authorizing the operation of an aircraft that deviates from any rule in this Book, if the Civil Aviation Directorate determines that the proposed transaction can be conducted safely under the terms this Certificate of Exemption | | |  |  | | |
| Artículo 177: Una solicitud para un Certificado de Excepción bajo este Libro, debe realizarse en el formato y de la manera prescrita por la Dirección de Aeronáutica Civil y debe ser remitido a la misma.  . | | Article 177: An application for a Certificate of Exemption under this Book, should be in the form and manner prescribed by the Civil Aviation Directorate and should be referred to it. | | |  |  | | |
| Artículo 178: Un Certificado de Excepción será efectivo según se especifique en ese Certificado de Excepción | | Article 178: A Certificate of Exemption will be effective as specified in the Certificate of Exemption. | | |  |  | | |
| Artículo 179: El Director General de la Dirección de Aeronáutica Civil es el único autorizado para emitir cualquier excepción a estas normas. | | Article 179: The Director General of the Directorate of Civil Aviation is the only one authorized to issue any exception to these rules. | | |  |  | | |
| **Sección Segunda**  **Listado de Reglas Sujetas a Permisos** | | **Section Two**  **Listing Rules subject to permits** | | |  |  | | |
| Artículo 180: Las reglas contenidas en los Artículos listados a continuación, están  sujetas a permisos:   1. Artículo 18 Lanzamiento de objetos o rociado 2. Artículo 19 Remolque 3. Artículo 21 Descensos en paracaídas 4. Artículo 22 Vuelos Acrobáticos. 5. Atículo 24 Vuelos en formación 6. Artículo 32 Zonas prohibidas, restringidas y peligrosas. 7. Artículo 163 Áreas de vuelos de prueba 8. Artículo 170 Operación ultraliviano 9. Artículo 173 Limitaciones de Operación de aeronaves:Categoría Restringida 10. Artículo 174 Operación de aeronaves Categoría Experimental | | Article 180: The rules contained in the articles listed below are  subject to permits:  (1) Article 18 Guidelines objects or spray  (2) Article 19 Trailer  (3) Article 21 parachute descents  (4) Article 22 stunt.  (5) Atículo 24 flights in training  (6) Article 32 prohibited areas, restricted and dangerous.  (7) Section 163 test flights Areas  (8) Section 170 ultra-light operation  (9) Article 173 Limitations of Aircraft Operations: Category Restricted  (10) Article 174 Experimental Category Aircraft Operations | | |  |  | | |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **APÉNDICE 1 DEL LIBRO X**  **LUCES QUE DEBEN OSTENTAR LOS AVIONES** | **APPENDIX 1 THE BOOK X**  **To be displayed LIGHT AIRCRAFT** |  |  |
| **1. Terminología**  Cuando se utilicen las siguientes expresiones en este Apéndice tendrán los siguientes significados:  Ángulos de cobertura  a) El ángulo de cobertura A es el formado por dos planos verticales que se cortan, formando ángulos de 70° a la derecha y 70° a la izquierda, respectivamente, con el plano vertical que pasa por el eje longitudinal cuando se mira hacia atrás a lo largo del eje longitudinal.  b) El ángulo de cobertura F es el formado por dos planos verticales que se cortan, formando ángulo de 110° a la derecha y 110° a la izquierda, respectivamente, con el plano vertical que pasa por el eje longitudinal cuando se mira hacia delante a lo largo del eje longitudinal.  c) El ángulo de cobertura L es el formado por dos planos verticales que se cortan, uno de ellos paralelo al eje longitudinal del avión y el otro, 110° a la izquierdo del primero, cuando se mira hacia delante a lo largo del eje longitudinal.  d) El ángulo de cobertura R es el formado por dos planos verticales que se cortan, uno de ellos paralelo al eje longitudinal del avión y el otro 110° a la derecha del primero, cuando se mira hacia delante a lo largo del eje longitudinal.  **Avanzando**. Se dice que un avión que se halle sobre la superficie del agua está “avanzando” cuando se halla en movimiento y tiene una velocidad respecto al agua.  **Bajo mando.** Se dice que un avión que se halle sobre la superficie del agua está “bajo mando”, cuando puede ejecutar las maniobras exigidas por el Reglamento internacional para prevenir los abordajes en el mar, a fin de evitar otras naves.  **Eje longitudinal del avión**. Es el eje que se elija paralelo a la dirección de vuelo a la velocidad normal de crucero, y que pase por el centro de gravedad del avión.  **En movimiento.** Se dice que un avión que se halle sobre la superficie del agua está “en movimiento” cuando no está varado ni amarrado a tierra ni a ningún objeto fijo en tierra o en agua.  **Plano horizontal.** Es el plano que comprende el eje longitudinal y es perpendicular al plano de simetría del avión.  **Planos verticales.** Son los planos perpendiculares al plano horizontal.  **Visible.** Dícese de un objeto visible en una noche oscura con atmósfera diáfana. | **1. Terminology**  When using the following expressions in this appendix have the following meanings:  Coverage Angles  a) The coverage angle A is formed by two intersecting vertical planes, at angles of 70 ° to 70 ° right and left, respectively, with the vertical plane passing through the longitudinal axis when looking backwards along the longitudinal axis.  b) The angle of coverage F is formed by two intersecting vertical planes, at an angle of 110 ° to 110 ° right and left, respectively, with the vertical plane passing through the longitudinal axis when looking forward along the longitudinal axis.  c) The angle of coverage L is formed by two intersecting vertical planes, one parallel to the longitudinal axis of the plane and the other, 110 ° to the left of the first, when looking forward along the longitudinal axis .  d) R coverage angle is formed by two intersecting vertical planes, one parallel to the longitudinal axis of the plane and the other 110 ° to the right of first when looking forward along the longitudinal axis.  **Advancing**. It is said that a plane is sitting on the water surface is "moving forward" when in motion and has a velocity relative to the water.  **Under command**. It is said that a plane is sitting on the water surface is "under control" when you can execute the maneuvers required by the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, to avoid other ships.  **Longitudinal axis of the aircraft**. Axis is chosen parallel to the direction of flight at normal cruising speed, and passing through the center of gravity of the airplane.  **In motion**. It is said that a plane is sitting on the water surface is "moving" when it is beached or moored to land or any fixed object on land or in water.  **Horizontal plane**. It is the plane comprising the longitudinal axis and perpendicular to plane of symmetry of the plane.  **Vertical planes**. Planes are perpendicular to the horizontal plane.  **Visible**. Describes an object visible on a dark night with clear atmosphere. |  |  |
| **2. Luces de navegación que deben ostentarse en el aire**  Nota.-- Las luces que aquí aparecen se especifican tienen por objeto satisfacer los requisitos del Libro X en materia de luces de navegación.  Como se ilustra en la Figura 1, deberán ostentarse las siguientes luces sin obstrucción:  a) Una luz roja proyectada por encima del plano horizontal en el ángulo de cobertura L.  b) Una luz verde proyectada por encima y por debajo del plano horizontal en el ángulo de cobertura R.  c) Una luz blanca proyectada por encima y por debajo del plano horizontal, hacia atrás, en el ángulo de cobertura A. | **2. Navigation lights to be displayed in the air**  Note .-- The lights are specified here are designed to meet the requirements of Title X regarding navigation lights.  As illustrated in Figure 1, shall display the following lights without obstruction:  a) A red light projected above the horizontal plane at the angle of coverage L.  b) A green light projected above and below the horizontal plane at the angle of coverage A.  c) A white light projected above and below the horizontal plane backwards at the angle of coverage A. |  |  |
|  | | | |
| **3. Luces que deben ostentar los aviones en el agua**  **3.1 Generalidades**  Nota.-- Las luces que aquí se especifican tienen por objeto satisfacer los requisitos del Libro X correspondientes a las luces que deben ostentar los aviones en el agua.  El Reglamento internacional para prevenir los abordajes en el mar exige que se ostenten luces distintas en cada una de las siguientes circunstancias:  a) Cuando el avión esté en movimiento.  b) Cuando remolque otra nave o avión.  c) Cuando sea remolcado  d) Cuando no esté bajo mando y no esté avanzado  e) Cuando esté avanzado, pero bajo mando  f) Cuando esté anclado  g) Cuando esté varado.  A continuación se describen las luces de a bordo necesarias en cada caso. | **3. Aircraft Lights to be displayed in water**  **3.1 General**  Note .-- The lights specified herein are intended to meet the requirements of Title X for the lights to be displayed in the water jets.  The International Regulations for Preventing Collisions at Sea requires bearing different lights in each of the following circumstances:  a) When the plane is moving.  b) When towing another vessel or aircraft.  c) When being towed  d) When not under control and is not advanced  e) When you are advanced, but under control  f) When anchored  g) When you're stranded.  Below are the lights needed aboard each. |  |  |
| **3.2 Cuando el avión esté en movimiento**  Como se ilustra en la Figura 2, las siguientes luces aparecen como luces fijas sin obstrucción:  a) Una luz roja proyectada por encima y por debajo del plano horizontal, a través del ángulo de cobertura L  b) Una luz verde proyectada por encima y por debajo del plano horizontal, a través del ángulo de cobertura R.  c) Una luz blanca proyectada por encima y por debajo del plano horizontal, a través del ángulo de cobertura A.  d) Una luz blanca proyectada a través del ángulo de cobertura F.  Las luces descritas en a),b), y c) deberían ser visibles a una distancia de por lo menos 3.7 km (2 NM). La luz descrita en d) debería ser visible a una distancia 9.3 km (5 NM) cuando se fije a un avión de 20 m o más de longitud, o visible a una distancia de 5.6 km (3 NM) cuando se fije a un avión de menos de 20 m de longitud. | **3.2 When the aircraft is in motion**  As illustrated in Figure 2, the following lights appear as light fixtures without obstruction:  a) A red light projected above and below the horizontal plane through the angle of coverage L  b) A green light projected above and below the horizontal plane through the coverage angle R.  c) A white light projected above and below the horizontal plane through the angle of coverage A.  d) A white light projected through the coverage angle F.  The lights described in a), b) and c) should be visible at a distance of at least 3.7 km (2 NM). The light described in d) should be visible at a distance of 9.3 km (5 NM) when attached to a plane of 20 m or more in length, or visible from a distance of 5.6 km (3 nm) when attached to a plane less than 20 m in length. |  |  |
|  | |  |  |
| **3.3 Cuando remolque otra nave o avión**  Como se ilustra en la Figura 3, las siguientes luces aparecen como luces fijas sin obstrucción:  a) Las luces descritas en 3.2  b) Una segunda luz que tenga las mismas características de la luz descrita en 3.2 d) y que se encuentre montada en una línea vertical por lo menos 2 m por encima o por debajo de la misma.  c) Una luz amarilla que tenga, en otra forma, las mismas características de la luz descrita en 3.2 c) y que se encuentre montada sobre una línea vertical por lo menos 2 m por encima de la misma. | **3.3 When towing another vessel or aircraft**  As illustrated in Figure 3, the following lights appear as light fixtures without obstruction:  a) The lights described in 3.2  b) A second light which has the same properties of light described in 3.2 d) and which is mounted on a vertical line at least 2 m above or below it.  c) a yellow light you have, otherwise, the same characteristics of the light described in 3.2 c) which is mounted on a vertical line at least 2 m above it. |  |  |
|  | |  |  |
| **3.4 Cuando el avión sea remolcado**  Las luces descritas en 3.2 a),b) y c) cuando aparecen como luces fijas sin obstrucción.  3.5 Cuando el avión no esté bajo mando y no esté avanzado.  Como se ilustra en la Figura 4, dos luces rojas fijas colocadas donde puedan verse  mejor, una verticalmente sobre la otra y a no menos de 1 m de distancia una de otra, y  de dicha característica como para ser visible alrededor de todo el horizonte a una  distancia de por lo menos 3.7 km (2NM) | **3.4 When the airplane is towed**  The lights described in 3.2 a), b) and c) when appearing as light fixtures without obstruction.  3.5 When the aircraft is not under control and is not advanced.  As illustrated in Figure 4, two red lights placed where they can be fixed  better, a vertically over the other and not less than 1 m away from one another, and  of this characteristic to be visible around the horizon at a  distance of at least 3.7 km (2nm) |  |  |
| **3.5 Cuando el avión no esté bajo mando y no esté avanzado.**  Como se ilustra en la Figura 4, dos luces rojas fijas colocadas donde puedan verse mejor, una verticalmente sobre la otra y a no menos de 1 m de distancia una de otra, y de dicha característica como para ser visible alrededor de todo el horizonte a una distancia de por lo menos 3.7 km (2NM) | **3.5 When the aircraft is not under control and is not advanced.**  As illustrated in Figure 4, two fixed red lights placed where they can be better, a vertically over the other and not less than 1 m away from one another, and this feature has to be visible around the horizon at a distance of at least 3.7 km (2nm |  |  |
|  |  |  |  |
| **3.6 Cuando el avión esté avanzado pero no bajo mando**  Como se ilustra en la Figura 5, las luces descritas en 3.5 más las descritas en 3.2 a),b) y c).  Nota—La presentación de las luces descritas en 3.5 y 3.6 anteriores, ha de ser considerada por las demás aeronaves como señales que el avión que las ostenta no se encuentra bajo mando y no puede, por lo tanto, salirse del camino. No son señales avión en peligro que requiere ayuda. | **3.6 When the airplane is advanced but not under command**  As illustrated in Figure 5, the lights described in 3.5 over those described in 3.2 a), b) and c).  Note-The presentation of the lights described in 3.5 and 3.6 above, must be seen by other aircraft as signs that the plane that holds is not under control and can not therefore leave the road. There are signs aircraft in distress requiring assistance. |  |  |
|  |  |  |  |
| **3.7 Cuando el avión está anclado**  3.7 a) Si el avión tiene menos de 50 m de longitud, ostentará una luz blanca fija (Figura 6) en el lugar que sea más visible desde todos los puntos del horizonte, a una distancia de por lo menos 3.7 km (2NM). | **3.7 When the plane is anchored**  a) If the airplane has less than 50 m in length shall display a steady white light (Figure 6) in the place that is most visible from all points of the horizon, at a distance of at least 3.7 km (2NM). |  |  |
|  |  |  |  |
| 3.7 b) Si el avión tiene 50 m de longitud, o más, ostentará en los lugares en que sean más visibles una luz blanca fija, en la parte delantera y otra luz blanca fija trasera (Figura 7), ambas visibles desde todos los puntos del horizonte, a una distancia de por lo menos 5.6 km (3 NM). | 3.7 B) If the aircraft is 50 m long, or more, will hold in places that are more steady white light visible in the front and a rear fixed white light (Figure 7), both visible from all points the horizon, at a distance of at least 5.6 km (3 nm). |  |  |
|  |  |  |  |
| 3.7 c) Si el avión tiene 50 m o más de envergadura, ostentará una luz blanca fija a cada lado (Figuras 8 y 9) para señalar su envergadura máxima, ambas luces visibles, en lo posible, desde todos los puntos del horizonte a una distancia de por lo menos 1.9 km (1 NM). | 3.7 c) If the aircraft is 50 m or more in size, will hold a steady white light on each side (Figures 8 and 9) to indicate its maximum size, both visible light, if possible, from all points of the horizon at a distance of at least 1.9 km (1 NM). |  |  |
|  |  |  |  |
| **3.8 Cuando esté varado**  Ostentará las luces prescritas en 3.7 y, además, dos luces rojas fijas colocadas verticalmente una sobre la otra a una distancia menor de 1 m y de manera que sean visibles desde todos los puntos del horizonte. |  |  |  |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **APÉNDICE 2 DEL LIBRO X**  **FORMULARIO DE PLAN DE VUELO INTERNACIONAL** |  |  |  |
|  | | | |
| **FORMULARIO DE PLAN DE VUELO NACIONAL** |  |  |  |
|  | |  |  |
|  |  |  |  |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **APÉNDICE 3 DEL LIBRO X**  **SEÑALES** | **APPENDIX 3 THE BOOK X**  **SIGNALS** |  |  |
| **SECCION PRIMERA**  **1. SEÑALES DE SOCORRO Y DE URGENCIA** | **SECTION ONE**  **1. SIGNS AND EMERGENCY RELIEF** |  |  |
| Nota 1.- Ninguna de las disposiciones de esta sección impedirá que toda aeronave en peligro use cualquier medio de que pueda disponer para atraer la atención, dar a conocer su posición y obtener auxilio.  Nota 2.- Para detalles completos sobre los procedimientos de transmisión por telecomunicaciones de señales de socorro y de urgencia véase el Anexo 10, Volumen 11. Capítulo 5.  Nota 3.- Para detalles de las señales visuales de búsqueda y salvamento, véase el Anexo 12. | Note 1 .- Nothing in this section shall prevent any aircraft in distress use any means at his disposal to attract attention, make known its position and obtain help.  Note 2 .- For full details on procedures for telecommunications transmission signals and emergency relief Annex 10, Volume 11. Chapter 5.  Note 3 .- For details of visibility for search and rescue, see Annex 12 |  |  |
| **1.1 Señales de Socorro**  Las señales que siguen, utilizadas conjuntamente o por separado, significan que existe una amenaza de peligro grave e inminente y que se pide ayuda inmediata.  a) Una señal transmitida por radiotelegrafía, o por cualquier otro medio para hacer señales, consistente en el grupo SOS (- - --- --- --- - - -) del Código Morse.  b) Una señal emitida por radiotelefonía, consistente en la palabra MAYDAY.  c) Cohetes o bombas que proyecten luces rojas, lanzadas uno a uno a cortos intervalos.  d) Una luz de bengala roja con paracaídas.  Nota.- El artículo 41 del Reglamente de Radiocomunicaciones de la UIT (núms.. 3268, 3270 y 3271) proporciona información sobre las señales de alarma para accionar los sistemas automáticos de alarma radiotelegráfica y radiotelefónica:  3268 La señal radiotelegráfica de alarma se compone de una serie de doce rayas, de cuatro segundos de duración cada una, transmitidas en un minuto, con intervalos de un segundo entre raya. Podrá transmitirse manualmente, pero se recomienda la  transmisión automática.  3270 La señal radiotelefónica de alarma consistirá en dos señales, aproximadamente sinusoidales, de audiofrecuencia, transmitidas alternativamente; la primera de ellas tendrá una frecuencia de 2 200 Hz, y la otra, de 1 300 HZ Cada una de ellas se transmitirá durante 250 milisegundos.  3271 Cuando la señal radiotelefónica de alarma se genere automáticamente, se transmitirá de modo continuo durante treinta segundos, como se produzca por otros medios, la señal se transmitirá del modo más continuo posible durante un minuto, aproximadamente. | **1.1 notes Relief**  The signals are used together or separately, mean that there is a threat of serious and imminent danger and requests immediate assistance.  a) A signal transmitted by wireless telegraphy or by any other means for signaling, consisting of the group SOS (- - --- --- --- - - -) Morse Code.  b) A signal sent by radiotelephony consisting of the word MAYDAY.  c) rockets or bombs that projected red lights, one by one dropped short intervals.  d) A red flare parachute.  Note .- Article 41 of the Rules of the ITU Radio (Nos.. 3268, 3270 and 3271) provides information on warning signs to trigger the automatic radiotelephone alarm and radiotelegraph:  3268 radiotelegraph alarm signal consists of a series of twelve lines, four seconds duration each, as communicated in a minute, one-second intervals between bay. May be transmitted manually, but recommended  automatic transmission.  3270 The radiotelephone alarm signal consists of two signals, approximately sinusoidal audio frequency, transmitted alternately, the first of them will have a frequency of 2 200 Hz, and the other 1 300 HZ Each will air for 250 milliseconds.  3271 When the radiotelephone alarm signal is generated automatically, are sent continuously for thirty seconds, as generated by other means, the signal is transmitted as continuously as practicable over a minute. |  |  |
| **1.2 Señales de Socorro** | **1.2 points Relief** |  |  |
| 1.2.1 Las señales siguientes, usadas conjuntamente o por separado, significan que una aeronave desea avisar que tiene dificultades que la obligan a aterrizar, pero no necesita asistencia inmediata:  a) Apagando y encendiendo sucesivamente los faros de aterrizaje.  b) Apagando y encendiendo sucesivamente las luces de navegación, de forma tal que se distingan de las luces de navegación de destellos. | 1.2.1 The following signals, used together or separately, mean that an aircraft you wish to report having difficulties forced it to land, but need immediate assistance:  a) by turning turn the landing lights.  b) by turning the lights turn navigation, so as to distinguish the flashing navigation lights. |  |  |
| 1.2.2 Las señales siguientes, usadas conjuntamente o por separado, significan que una aeronave tiene que transmitir un mensaje urgentísimo relativo a la seguridad de un barco, aeronave u otro vehículo, o de alguna persona que esté a bordo o a la vista:  a) una señal hecha por radiotelegrafía o por cualquier otro método de señales consistente en el grupo XXX;  Una señal transmitida por radiotelefonía consistente en la enunciación de las palabras PAN, PAN. | 1.2.2 The following signals, used together or separately, mean that an aircraft has to convey a very urgent message concerning safety of a ship, aircraft or other vehicle or any person who is on board or the hearing:  a) a signal given by telegraph or by any other method of signals consisting of the group XXX;  A signal sent by radiotelephony consisting of the enunciation of words PAN, PAN. |  |  |
| **2. SEÑALES QUE SE HAN DE UTILIZAR EN CASO DE**  **INTERCEPTACIÓN** | **2. SIGNS TO BE USED IN CASE OF INTERCEPTION** |  |  |
| 2.1 Señales iniciadas por las aeronave interceptora y respuesta de la aeronave interceptada | 2.1 points initiated by intercepted aircraft and the aircraft intercepted response |  |  |
|  | |  |  |
|  | |  |  |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| 2.2 Señales iniciadas por la aeronave interceptada y respuesta de la aeronave interceptora | 2.2 emphasizes initiated by intercepted aircraft and response from the intercepting aircraft |  |  |
|  | |  |  |
|  | |  |  |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **SECCION TERCERA**  3. SEÑALES VISUALES EMPLEADAS PARA ADVERTIR A UNA AERONAVE NO AUTORIZADA QUE SE ENCUENTRA VOLANDO EN UNA ZONA RESTRINGIDA, PROHIBIDA O PELIGROSA, O QUE ESTÁ A PUNTO DE ENTRAR EN ELLA. | SECTION THREE  3. Visual signals used to warn an aircraft they are are not authorized to fly in a restricted, prohibited or danger or who is about to enter it. |  |  |
| De día y de noche, una serie de proyectiles disparados desde el suelo a intervalos de 10 segundos, que al explotar produzcan luces o estrellas rojas y verdes, indicarán a toda aeronave no autorizada que está volando en una zona restringida, prohibida o peligrosa, o que está a punto de entrar en ella y que la aeronave ha de tomar las medidas necesarias para remediar la situación. | Day and night, a number of projectiles fired from the ground at intervals of 10 seconds, or exploding stars produce light red and green indicate any unauthorized aircraft is flying in a restricted, prohibited or danger, or that is about to enter it and that the aircraft has to take steps to remedy the situation. |  |  |
| SECCION CUARTA | SECTION FOUR |  |  |
| 4. SEÑALES PARA EL TRÁNSITO DEL AERÓDROMO  4.1 Señales con luces corrientes y con luces pirotécnicas  4.1.1 Instrucciones | 4. TRAFFIC SIGNALS FOR AERODROME  4.1 notes with lights running lights and pyrotechnics  4.1.1 Instructions |  |  |
|  | | | |
| |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | | LIGHT  Directed toward the aircraft  concerned (see Figure 12.1) | From the Control of the Aerodrome | | | | For aircraft in flight | | For aircraft on the ground | | Steady Green | Cleared to land | | Cleared for takeoff | | Steady Red | Give way to other aircraft and continue circling | | Stop | | Flashing Green | Return for landing. (This shall be followed at the proper time by a steady green light | | Cleared to taxi | | Flashing Red | Airport unsafe; do not land | | Taxi clear of landing area in use | | Flashing White |  | | Return to starting point on airport | | Red Rocket / Flare | Whether by day or night and not-withstanding previous instructions, means do not land for the time being | |  | | \* \* In due time will be given permission to land and for the shooting. | | | | |  |  |  | | | |  |  |
|  |  |  |  |
| a) En vuelo:  1.- Durante las horas de luz diurna:  --alabeando:  Nota: Esta señal no debe esperarse que se haga en los tramos básicos ni final de aproximación.  2.- durante las horas de oscuridad:  --emitiendo destellos dos veces con los faros de aterrizaje de la aeronave, o si no dispone de ellos, encendiendo y apagando, dos veces, las luces de navegación.  b) tierra:  1.- durante las horas de luz diurna:  --moviendo los alerones o el timón de dirección:  2.- durante las horas de oscuridad:  --emitiendo destellos dos veces con los faros de aterrizaje de la aeronave, o si no dispone de ellos, encendiendo y apagando, dos veces, las luces de navegación | Acknowledgement of Aircraft in Flight  Acknowledgement of Visual Signals – A pilot shall, where practicable, acknowledge all clearances and instructions received by visual signals. Signals may be acknowledged as follows:  (a) distinct rocking of aircraft in flight;  (b) at night, by a single flash of a landing light.  Acknowledgement of Aircraft in on the Ground  Acknowledgement of Visual Signals – pilot shall, where practical, acknowledge all clearances and instructions received by visual signals by day, by full movement of rudder or ailerons, whichever can be seen most easily (such movement should be repeated at least three times in succession), or by taxiing the aircraft to the authorized position. |  |  |
| **4.2 Señales visuales en tierra**  **Nota.- Para detalles sobre las ayudas visuales en tierra, véase el Anexo 14.** | **4.2 Visual ground signals**  **Note .- For details of visual ground aids, see Annex 14.** |  |  |
| 4.2.1 Prohibición de aterrizaje  Un panel cuadrado, rojo y horizontal, con diagonales amarillas (Figura 1.2), cuando esté colocado en un área de señales, indica que están prohibidos los aterrizajes y que es posible que dure dicha prohibición. | 4.2.1 Prohibition on landing  A square panel, red and horizontal, with yellow diagonal (Figure 1.2), when placed in a signal area indicates that landings are prohibited and it is possible that this ban lasts. |  |  |
|  |  |  |  |
| 4.2.2 Necesidad de precauciones especiales durante la aproximación y el aterrizaje  Un panel cuadrado, rojo y horizontal, con una diagonal amarilla (Figura 1.3),cuando esté colocado en un área de señales, Indica que, debido al mal estado del área de maniobras por cualquier otra razón tomarse precauciones especiales durante la aproximación para aterrizar, o durante el aterrizaje. | 4.2.2 Need for special precautions during approach and landing  A square panel, red and horizontal, with a yellow diagonal (Figure 1.3), when placed in a signal area indicates that, due to the poor condition of the maneuvering area for any other reason to take special precautions during the landing approach, or during landing. |  |  |
|  |  |  |  |
| 4.2.3 Uso de pistas y de calles de rodaje  Una señal blanca y horizontal en forma de pesas (Figura 1.4), cuando esté colocada en un área de señales, indica que las aeronaves deben aterrizar, despegar y rodar únicamente en las pistas y en las calles de rodaje | 4.2.3 Use of runways and taxiways  A horizontal white signal in the form of weights (Figure 1.4), when placed in a signal area indicates that aircraft must land, take off and shoot only the runways and taxiways at |  |  |
|  |  |  |  |
| 4.2.3.1  La misma señal blanca y horizontal en forma de pesas descrita en 4.23.1 pero con una barra negra perpendicular al eje de las pesas a  través de cada una de sus porciones circulares (figura 1.5), cuando esté colocada en un área de señales, indica que las aeronaves deben aterrizar y despegar únicamente en las pistas, pero que las demás maniobras no necesitan limitarse a las pistas ni a las calles de rodaje. | 4.2.3.1  The same signal and white horizontal weights as described in 4.23.1 but with a black bar perpendicular to the axis of weights  through each of the circular portions (Figure 1.5), when placed in a signal area indicates that aircraft should land and take off on runways only, but other maneuvers need not be limited to the slopes or the streets running. |  |  |
|  |  |  |  |
| 4.2.4 Pistas o calles de rodaje cerradas al tránsito  Cruces de un solo color que contraste, amarillo o blanco (Figura 1.6), colocadas horizontalmente en las pistas y calles de rodaje o partes de las mismas, indican que el área no es utilizable para el movimiento de aeronaves. | 4.2.4 Tracks or taxiways closed to traffic  Crosses of a single contrasting color, yellow or white (Figure 1.6), placed horizontally on runways and taxiways or parts thereof, indicate that the area is unsuitable for aircraft movements. |  |  |
|  |  |  |  |
| 4.2.5 Instrucciones para el aterrizaje y el despegue | 4.2.5 Instructions for landing and takeoff |  |  |
| 4.2.5.1  Una T de aterrizaje, horizontal, de color blanco o anaranjado (Figura 1.7) indica la dirección que ha de seguir la aeronave para aterrizar y despegar, lo que hará en una dirección paralela al brazo de la T y hacia su travesaño.  Nota.- Cuando se utiliza de noche, la T de aterrizaje está iluminada o bordeada de luces de color blanco. | 4.2.5.1  A landing T, horizontal, white or orange (Figure 1.7) indicates the direction to be followed by the aircraft for landing and takeoff, which will in a direction parallel to the arm of the T and to his crossbar.  Note .- When used at night, the landing T is lit and lined with white lights. |  |  |
|  |  |  |  |
| 4.2.5.2 Un grupo de dos cifras (Figura 1.8) colocado verticalmente en la torre de control del aeródromo, o cerca de ella, indica a las aeronaves que están en el área de maniobras la dirección de despegue expresada en decenas de grados, redondeando el número al entero más próximo al rumbo magnético de que se trate. | 4.2.5.2 A group of two figures (Figure 1.8) placed vertically in the aerodrome control tower, or near it, indicates to aircraft that are in the maneuvering area off the address expressed in tens of degrees, rounded down nearest whole number to the magnetic heading concerned. |  |  |
|  |  |  |  |
| 4.2.6 Tránsito hacia la derecha  Una flecha hacia la derecha y de color llamativo en un área de señales, u horizontalmente en el extremo de una pista o en el de una franja en uso (figura 1.9), indica que los virajes deben efectuarse hacia la derecha antes del aterrizaje y después del despegue. | 4.2.6 Transit to the right  An arrow to the right and striking color signal in an area, or horizontally on the end of a runway or a strip in use (Figure 1.9) indicates that the color changes must be made right before landing and after takeoff. |  |  |
|  |  |  |  |
| 4.2.7 Oficina de información de los Servicios de Tránsito Aéreo  La letra C, en negro, colocada verticalmente sobre un fondo amarillo (Figura 1.10)) indica el lugar que se encuentra la oficina de notificación de los Servicios de Tránsito Aéreo. | 4.2.7 Information Office of Air Traffic Services  The letter C in black, placed vertically on a yellow background (Figure 1.10)) that indicates where the office is notified of the Air Traffic Services. |  |  |
|  |  |  |  |
| 4.2.8 Planeadores en vuelo  Una doble cruz blanca, colocada horizontalmente (Figura 1.11), en el área de señales, indica que el aeródromo es utilizado por planeadores y que se están realizando vuelos de esta naturaleza. | 4.2.8 Flight Planners  A white double cross, placed horizontally (Figure 1.11), in the area of signals, indicating that the airfield is used by gliders and being made flights of this nature. |  |  |
|  |  |  |  |
| 5. Del señalero a la aeronave  Nota1.- Estas señales se han ideado para que las haga el señalero, con sus manos iluminadas si es necesario para facilitar la observación por parte del Piloto, y mirando hacia la aeronave desde un punto:  a) Para aeronaves de alas fijas, delante del extremo del ala izquierda y bien a la vista del Piloto.  b) Para helicópteros, en el lugar donde pueda ser visto por el Piloto.  Nota 2.- EL significado de la señal sigue siendo el mismo ya se empleen palos,  toletes iluminados o linternas.  Nota 3.- Los motores de las aeronaves se numeran, para el señalero situado frente a la aeronave, de derecha a izquierda (es decir, el motor Núm 1 es el motor externo de babor).  Nota 4.- Las señales que llevan un asterisco están previstas para utilizarlas cuando se trate de helicópteros en vuelo estacionario. | 5. The signaller to the aircraft  Note 1 .- These signals are designed so that the signaller do with his hands illuminated as necessary to facilitate observation by the pilot, and facing the aircraft from one point:  a) For fixed-wing aircraft, before the end of the left wing and right on the surface of the Pilot.  b) For helicopters, at the place where it can be seen by the pilot.  Note 2 .- The significance of the signal remains the same whether used sticks,  lighted batons or flashlights.  Note 3 .- The aircraft engines are numbered, for the signaller in front of the aircraft, from right to left (ie the engine is the engine Núm 1 external port).  Note 4 .- The signals marked with an asterisk are provided for use in the case of helicopters in hover |  |  |
| 5.1 Antes de utilizar las señales siguientes, el señalero se asegurará que el área a la cual ha de guiarse una aeronave está libre de objetos que esta última, de no ser así, podría golpear al cumplir con 3, 4, 1.  Nota.- La forma de muchas aeronaves es tal que no siempre puede vigilarse visualmente desde el puesto de pilotaje la trayectoria de los extremos de las alas, motores y potras extremidades, mientras la aeronave maniobra en tierra. | 5.1 Before using the following signals, the signaller shall ensure that the area to which must guide a plane that is free of objects that the latter, otherwise, could roil the meet with 3, 4, 1.  Note .- The form of many aircraft is such that it may not monitored visually from the cockpit the trajectory of the ends of the wings, engines and fillies limbs, while the aircraft maneuver on land. |  |  |
| Para continuar bajo la guía del encargado de señales  El encargado de señales dirige al Piloto si las condiciones de tráfico del aeródromo lo requieren. | To continue under the guidance of signal charge  The manager directs the pilot signal whether the aerodrome traffic conditions warrant. |  |  |
|  |  |  |  |
| 2. A este espacio libre  Brazos por encima de la cabeza en posición vertical, con las palmas hacia dentro. | 2. In this space  Arms above the head upright, palms inward. |  |  |
|  |  |  |  |
| 3. Siga hasta el siguiente encargado de señales Brazo derecho o izquierdo hacia abajo, el otro brazo extendido transversalmente respecto al cuerpo indicando la dirección de señales | 3. Follow until the next signal charge right or left arm down, other arm extended horizontally to the body indicating the direction of signals |  |  |
| 4. Avance de frente  Los brazos algo separados y con las palmas hacia atrás se mueven repetidamente, hacia arriba y hacia atrás desde la ahora de los hombros. | 4. Advancing front  The arms slightly apart, palms facing back repeatedly moving upwards and backwards from the shoulders now. |  |  |
|  |  |  |  |
| 5. Viraje  a) Viraje a la izquierda:  El brazo derecho hacia abajo, el izquierdo se mueve repetidamente hacia atrás. La rapidez con que se mueve el brazo, indica la velocidad de viraje.  B) Viraje a la derecha:  El brazo Izquierdo hacia abajo, el derecho se mueve repetidamente hacia arriba y hacia atrás. La rapidez con que se mueve el brazo indica la velocidad de viraje. | 5. Turnaround  a) left turn:  The right arm down, left moves backward repeatedly. The rapidity with which he moves his arm, indicating the speed of turn.  B) right turn:  The left arm down, the right moves repeatedly up and back. How quickly you move the arm indicates the rate of turn. |  |  |
|  |  |  |  |
| 6. Alto  Se cruzan repetidamente los brazos por encima de la cabeza. (La rapidez del movimiento guardará relación con la urgencia del caso, es decir, cuanto más rápido sea, más brusca habrá de ser la parada) | 6. Stop  Repeatedly cross your arms over your head. (The speed of movement is related to the urgency of the case, ie the faster, sharper will be the stop) |  |  |
|  |  |  |  |
| 7. Frenos  a) Accionar frenos:  Levantar brazo y mano, con los dedos extendidos, horizontalmente delante del cuerpo, luego cerrar la mano. | 7. Brakes  a) Actuate brakes:  Raise arm and hand, with fingers extended, horizontally in front of the body, then close the hand. |  |  |
| b) Soltar frenos:  Levantar el brazo, con el puño cerrado, horizontalmente delante del cuerpo, luego extender los dedos. | b) Release brakes:  Raising the arm with his fist clenched, horizontally in front of the body, then extend fingers. |  |  |
|  |  |  |  |
| 8. Calzos  a) Calzos puestos:  Brazos hacia abajo, palmas hacia dentro, moviendo los brazos hacia dentro desde la posición extendida. | 8. Chocks  a) Chocks posts:  Arms down, palms inward, arms moving inward from the extended position. |  |  |
|  |  |  |  |
| b) Calzos fuera:  Levantar el brazo, con el puño cerrado, horizontalmente delante del cuerpo, luego extender los dedos | b) Chocks away:  Raising the arm with his fist clenched, horizontally in front of the body, then extend the fingers |  |  |
|  |  |  |  |
| 9. Poner motores en marcha  La mano izquierda en alto con el número apropiado de dedos extendidos, para indicar el número del motor que ha de ponerse en marcha y con movimiento circular de la mano derecha al nivel de la cabeza. | 9. Engine Start  The left hand aloft with the appropriate number of fingers extended to indicate the number of engine that has been launched and circular motion of his right hand at head level. |  |  |
|  |  |  |  |
| 10. Parar Motores  Brazo y mano horizontales, mano frente al cuello, palma hacia abajo. La mano se mueve hacia los lados mientras el brazo permanece doblado | 10. Stop motors  Horizontal arm and hand, hand in front of the neck, palm down. The hand moves sideways while the arm remains bent |  |  |
|  |  |  |  |
| 11. Reducir Velocidad  Brazos hacia abajo con palmas hacia el suelo se mueven hacia arriba y hacia abajo varias veces. | 11. Reduce Speed  Arms down with palms towards the floor moves up and down several times. |  |  |
|  |  |  |  |
| 12. Reducir el motor o motores del lado que se indica  Brazos hacia abajo con las palmas hacia el suelo, después se mueve de arriba abajo la mano derecha o la izquierda según deban reducirse el motor o motores de la izquierda o de la derecha, respectivamente. | 12. Reduce the engine or engines on the side indicated  Arms down with palms facing the floor, then moves up and down the right hand or left to be reduced as the engine or engines on the left or right, respectively. |  |  |
|  |  |  |  |
| 13. Retroceda  Brazos a los lados, con las palmas hacia delante y hacia arriba repetidamente, hasta la altura de los hombros.14. | 13. Go back  Arms at your sides, palms facing forward and upward repeatedly to the height of hombros.14. |  |  |
|  |  |  |  |
| 14. Virajes durante la marcha atrás  a) Para virar cola a estribor: Con el brazo izquierdo dirigido hacia abajo, se lleva el derecho desde la posición vertical, por encima de la cabeza, hasta la horizontal delantera, repitiéndose el movimiento del brazo derecho. | 14. Shifts during the reverse  a) For tail to starboard tack: With the left arm pointing down, it gets the right from the vertical position above the head to the front horizontal, repeating right arm movement. |  |  |
|  |  |  |  |
| b) Para virar cola a babor: Con el brazo derecho hacia abajo, se lleva el izquierdo desde la posición vertical, por encima de la cabeza, hasta la horizontal delantera, repitiéndose el movimiento del brazo izquierdo. | b) To turn tail to port: With your arm straight down, takes the left from the vertical position above the head to the front horizontal, repeating the motion of the left arm. |  |  |
|  |  |  |  |
| 15. Todo listo  Brazo derecho levantado a la altura del codo con el pulgar dirigido hacia arriba. | 15. All set  Right arm raised at elbow height with his thumb pointing upward. |  |  |
|  |  |  |  |
| 16. Vuelo estacionario  Brazo extendido horizontalmente, palmas hacia abajo. | 16. Hovering  Arm extended horizontally, palms down. |  |  |
|  |  |  |  |
| 17. Ascienda  Brazos extendidos horizontalmente hacia los lados, moviéndose hacia arriba, palmas hacia arriba. La rapidez del movimiento indica la velocidad ascensional. | 17. Liftoff  Arms extended horizontally sideways, moving upward, palms up. The speed indicates the rate of upward movement. |  |  |
|  |  |  |  |
| 18. Descienda  Brazos extendidos horizontalmente hacia los lados, moviéndose hacia abajo, palmas hacia abajo. La rapidez del movimiento indica la velocidad vertical del descenso. | 18. Descend  Arms extended horizontally sideways, moving downward, palms down. The speed of movement indicates the vertical velocity of descent. |  |  |
|  |  |  |  |
| 19. Desplácese en sentido horizontal  El brazo que corresponda extendido horizontalmente, en la dirección del movimiento y el otro brazo se mueve repetidamente delante del cuerpo, en la misma dirección. | 19. Shift horizontally  The corresponding arm extended horizontally in the direction of movement and the other arm moves in front of the body repeatedly in the same direction. |  |  |
|  |  |  |  |
| 20. Aterrice  Brazos cruzados extendidos hacia abajo delante del cuerpo. | 20. Touch down  Outstretched arms folded down in front of the body. |  |  |
|  |  |  |  |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  |  |  |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
| END |  | | |
|  |  | | |

**Appendix 4 of Book X**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Class** | **Type of Airspace** | **Types of Flight** | **Separation Provided** | **Services Provided** | **Minimum VMC visibility and distance from clouds** | **Speed Limits** | **Radio Require-ments** | **Subject to ATC Clearance** |
| **A** | CTA | IFR Only | All Aircraft | ATC Service | Not Applicable | Not Applicable | Continuous throughout | Yes |
| **C** | TMA | IFR | IFR from IFR | ATC Service | Not Applicable | Not Applicable | Continuous throughout | Yes |
| VFR | VFR from IFR | 1) ATC service for the separation of IFR.  2) Traffic Information VFR / VFR (anti-collision and advice on request). | 8 km or 5 nm to 3050m (10 000 ft) AMSL and above 5 km or 3 nm below 3050 (10 000 ft) AMSL. Distance from cloud horizontal 1500 m, 300 m vertical. | 250 kt IAS below 3050 m (10 000 ft) AMSL. | Continuous throughout | Yes |
| **D** | TMA  CTR  Tocumen  Gelabert  Howard | IFR | IFR from IFR | Service air traffic control, including traffic information about VFR flights (and Collision Avoidance advice on request). | Not Applicable | 250 kt IAS below 3050 m (10 000 ft) AMSL. | Continuous throughout | Yes |
| VFR | None | Traffic Information VFR / VFR (anti-collision and advice on request). | 8 km at 3050 m (10,000 ft) AMSL and above 5 km below 3050 m (10,000 ft) AMSL. Distance from cloud 1500 m or 1 nm horizontal, 500 m or 1500 ft vertical. | 250 kt IAS below 3050 m (10 000 ft) AMSL. | Continuous throughout | Yes |
| **E** | CTA  CTR  Malek  Jiménez | IFR | IFR from IFR | ATC Service and traffic information on VFR flights as far as possible. | Not Applicable | 250 kt IAS below 3050 m (10 000 ft) AMSL. | Continuous throughout | Yes |
| VFR | None | Traffic information as far as possible. | 8 km or 5 nm to 3050 m (10 000 ft) AMSL and 5km above or below 3 nm 3050 (10 000 ft) AMSL. Distance from cloud horizontal 1500 m, 300 m vertical. | 250 kt IAS below 3050 m (10 000 ft) AMSL. | Continuous throughout | Yes |
| **F** | FIR Panama | IFR | IFR from IFR whenever feasible. | ATC Service and traffic information on VFR flights as far as possible | Not Applicable | 250 kt IAS below 3050 m (10 000 ft) AMSL. | Continuous throughout | Yes |
| VFR |  | Transit information between VFR and IFR flights (and Collision Avoidance advice on request). | 8 km or 5 nm to 3050 m (10 000 ft) AMSL and 5km above or below 3 nm 3050 (10 000 ft) AMSL. Distance from cloud horizontal 1500 m, 300 m vertical. | 250 kt IAS below 3050 m (10 000 ft) AMSL. | Continuous throughout | Yes |