

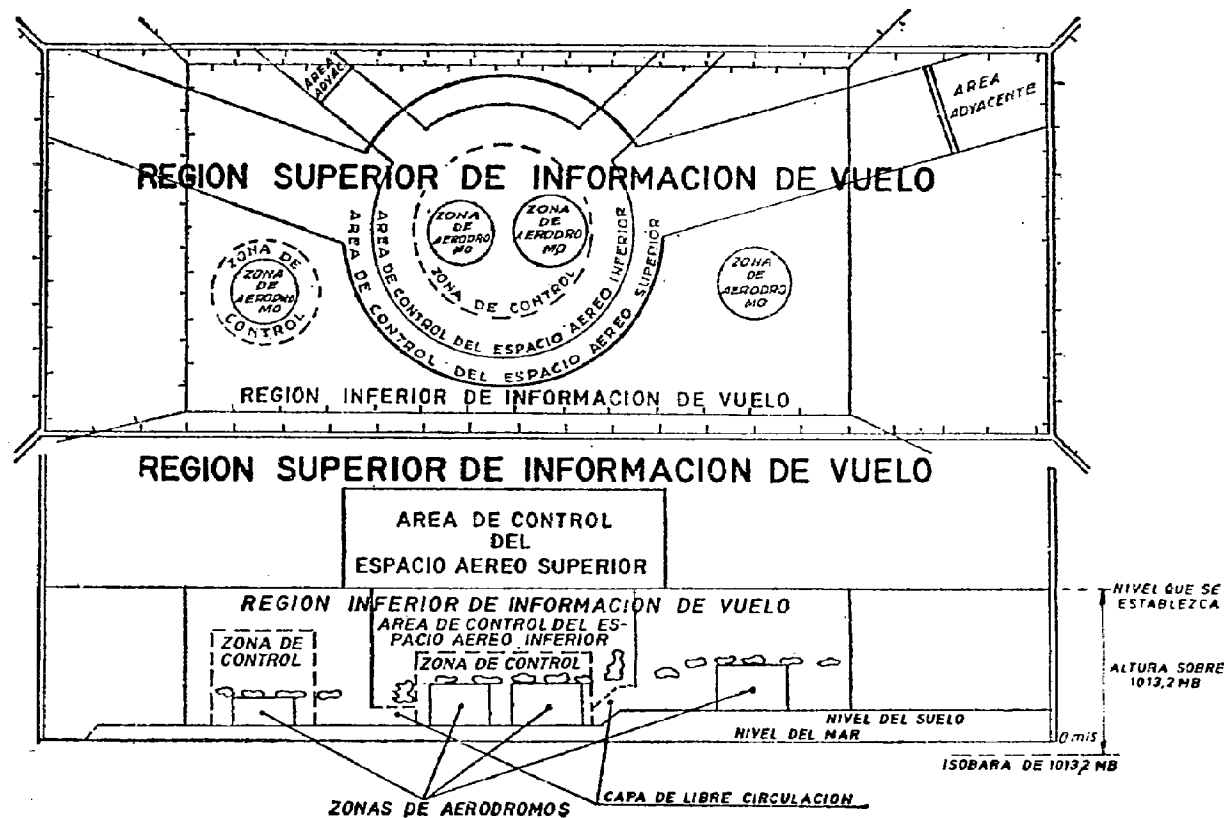
MINISTERIO DEL AIRE

Continuación al Reglamento de Circulación Aérea, aprobado por Decreto 3063/1965, de 16 de junio.

APENDICE A

A. R. V.-1

DIVISION DEL ESPACIO AEREO



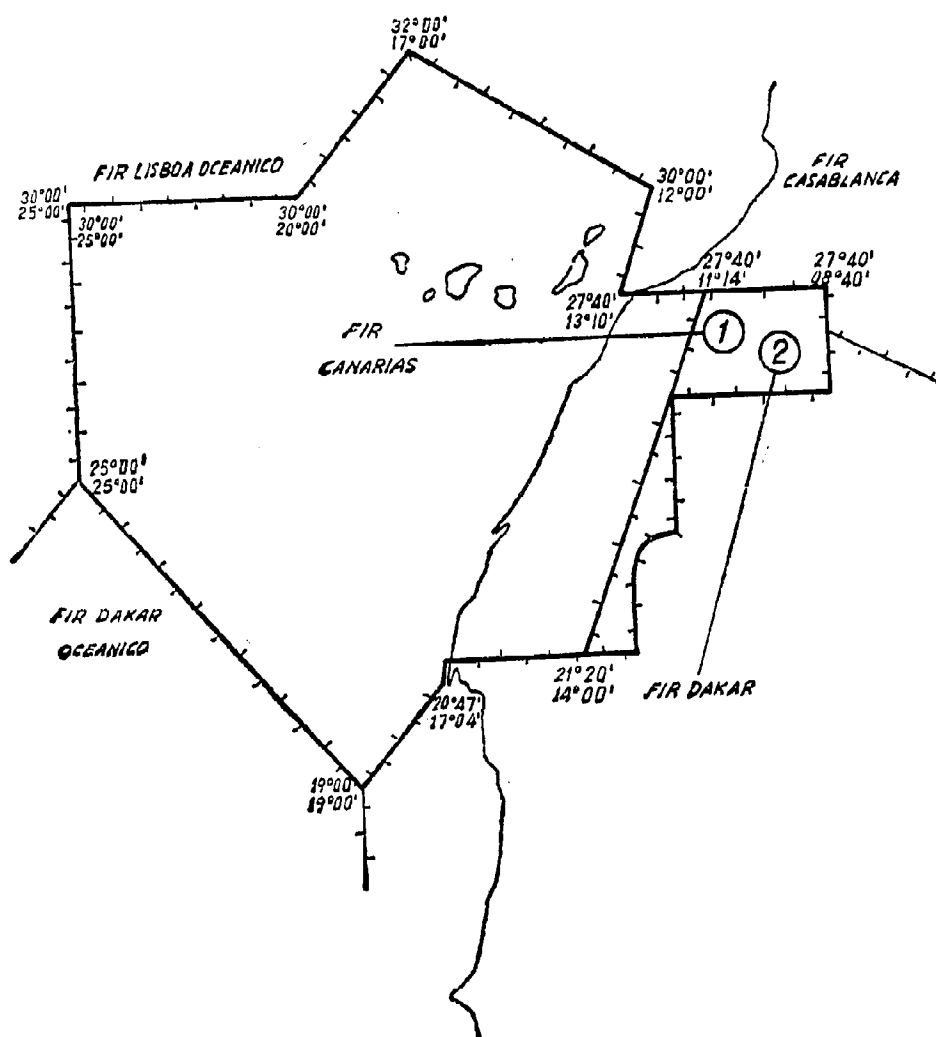
A-1

10-XII-1962

Apéndice A

R. A. V. -1

Apéndice B



Regiones de información de vuelo.

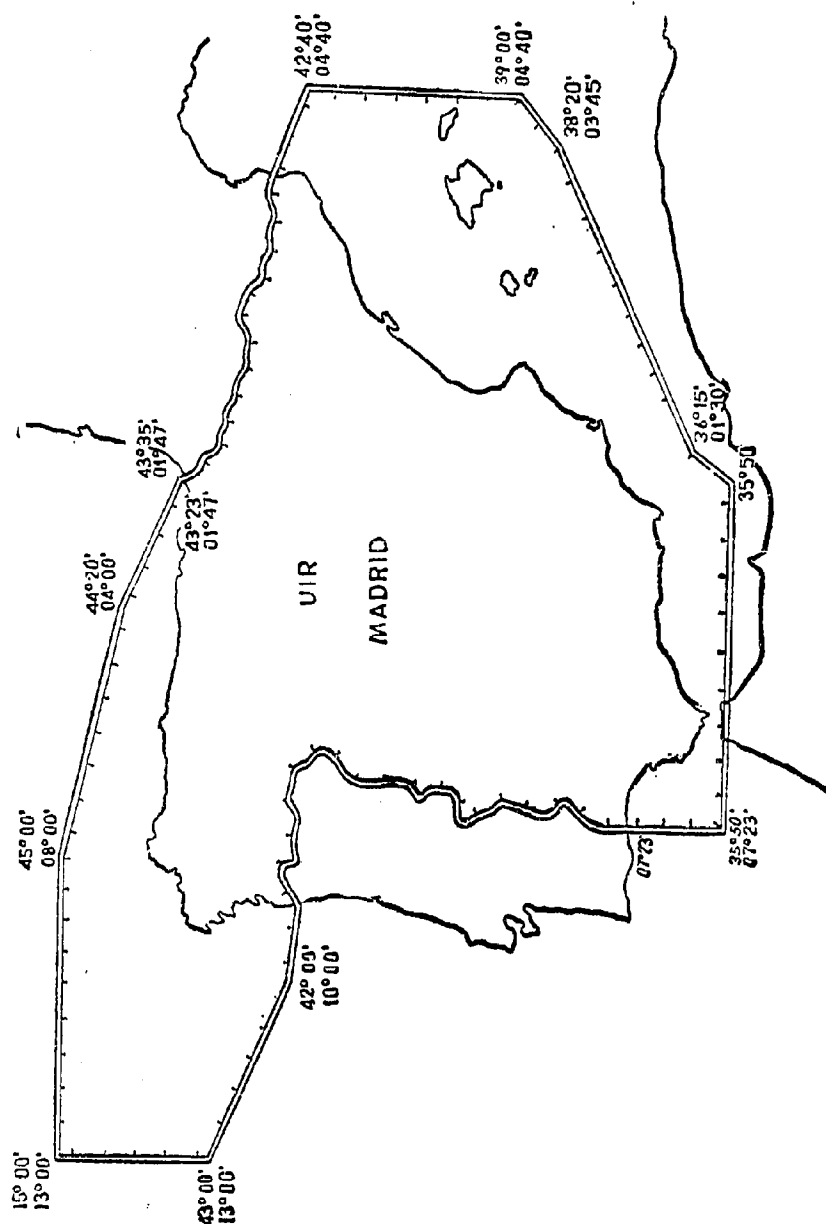
NOTA: Para una información más completa y actualizada, véase AIP-España RAC-3

- ① Por debajo de FL 145
- ② Por encima de FL 145

B-2

R.A.V.-1

Apéndice B

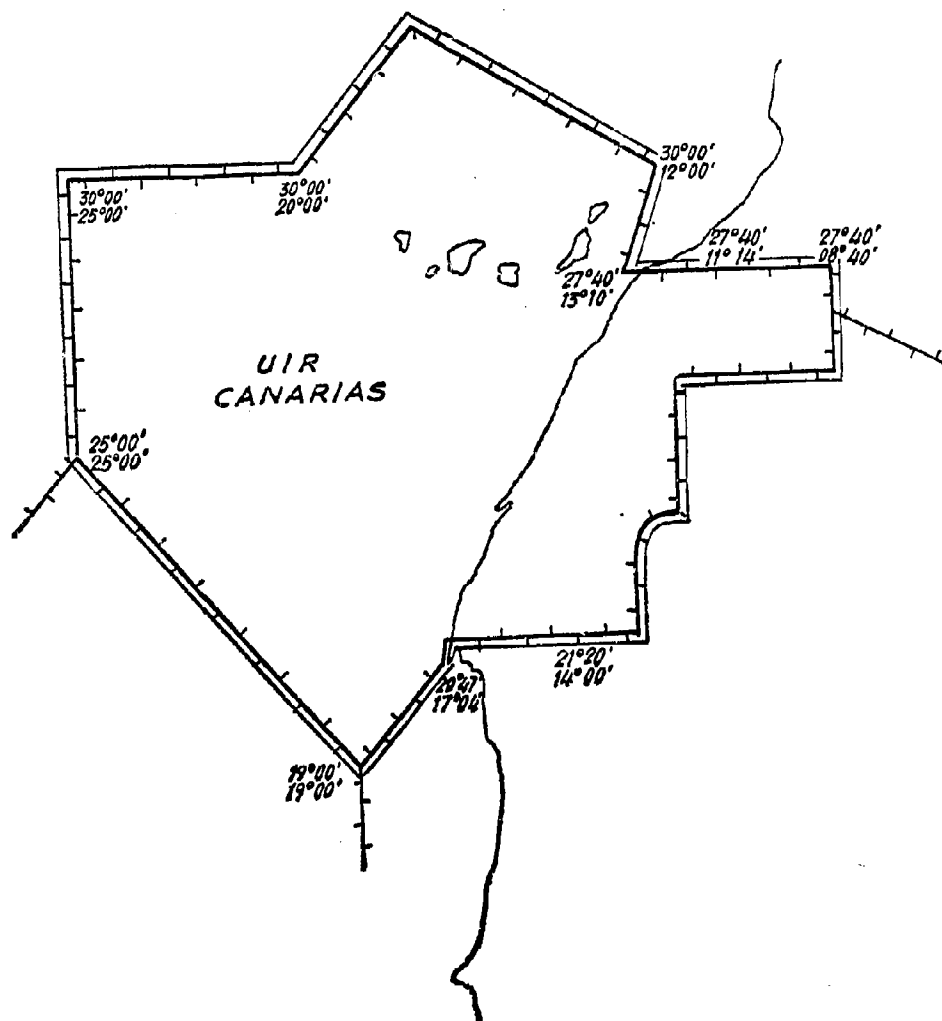


Regiones superiores de información de vuelo.

NOTA: Para una información más completa y actualizada, véase AIP-España-RAC-3

R. A. V.-1

Apendice B

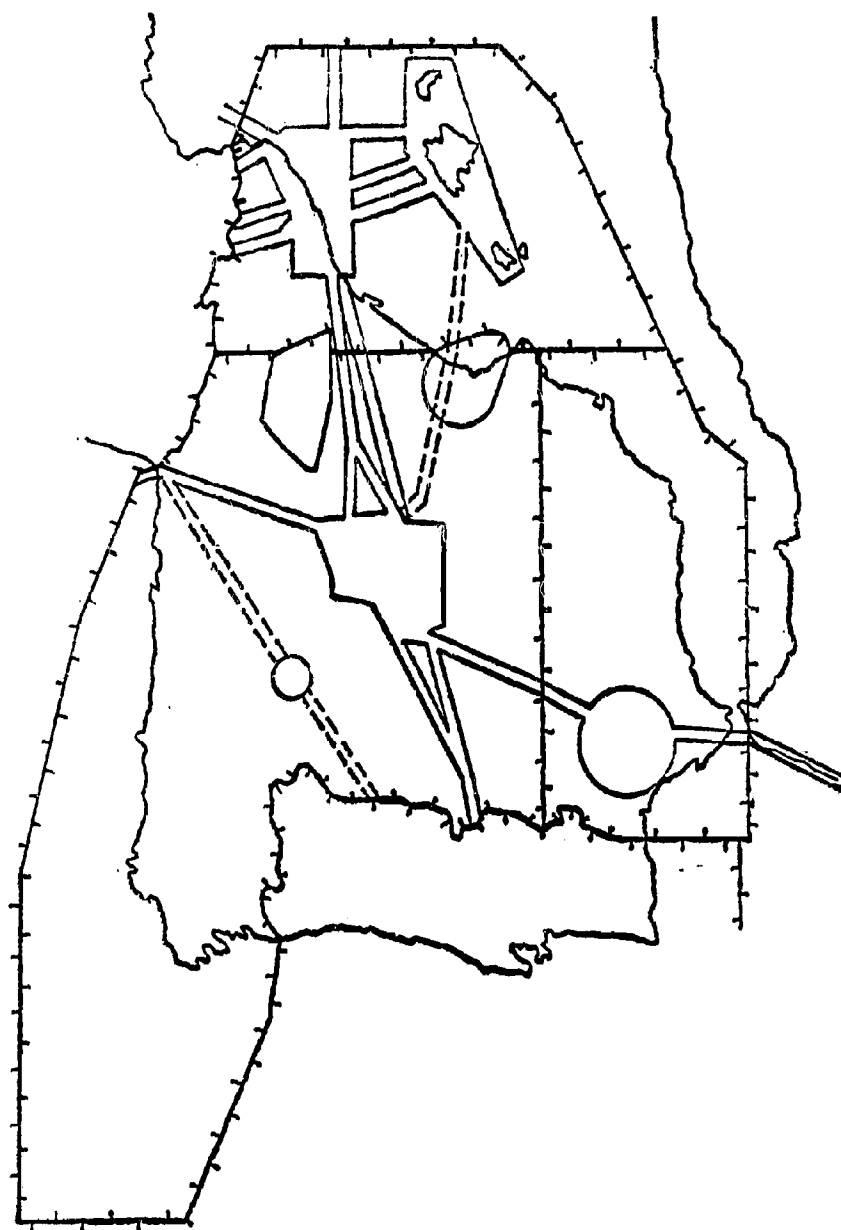


Regiones superiores de información de vuelo.

NOTA: Para una información más completa y actualizada véase AIP España RAC-3

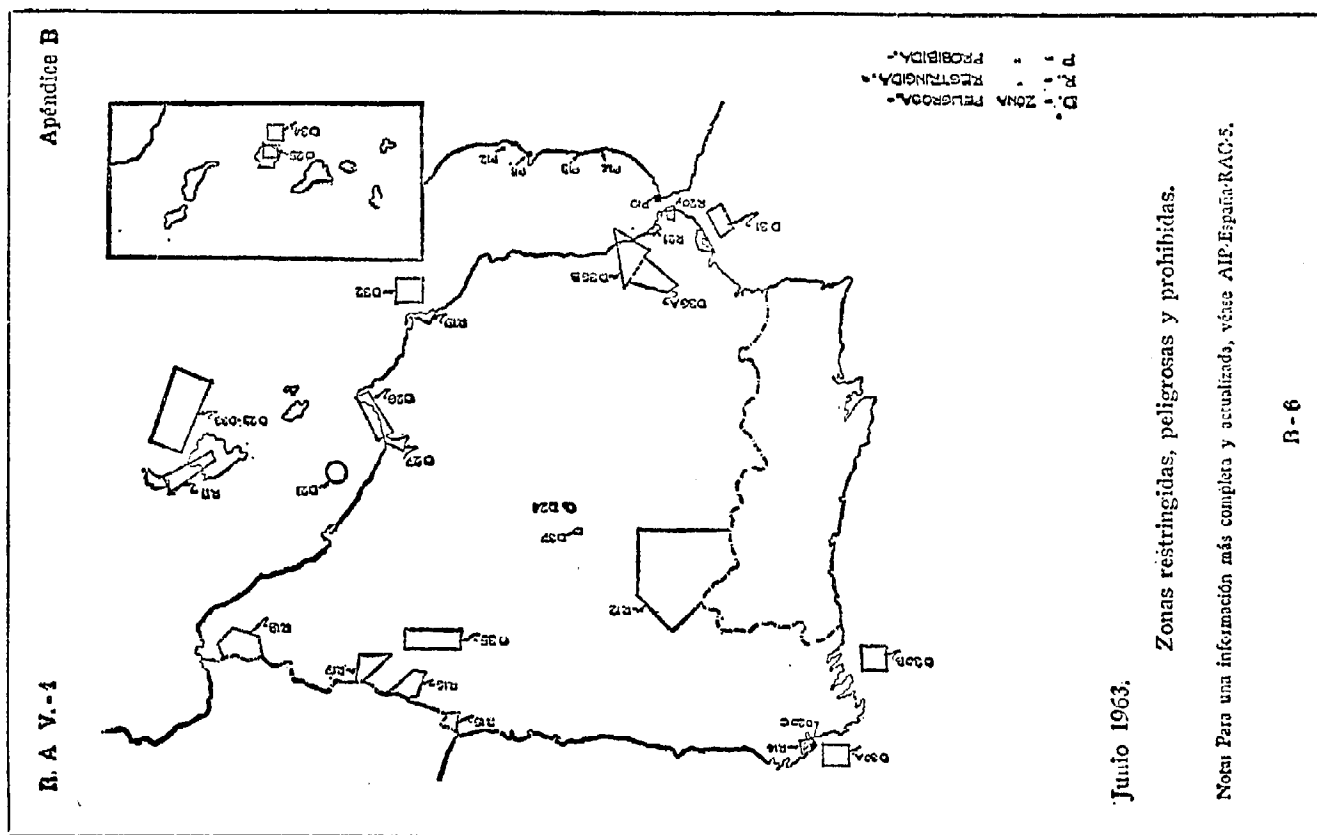
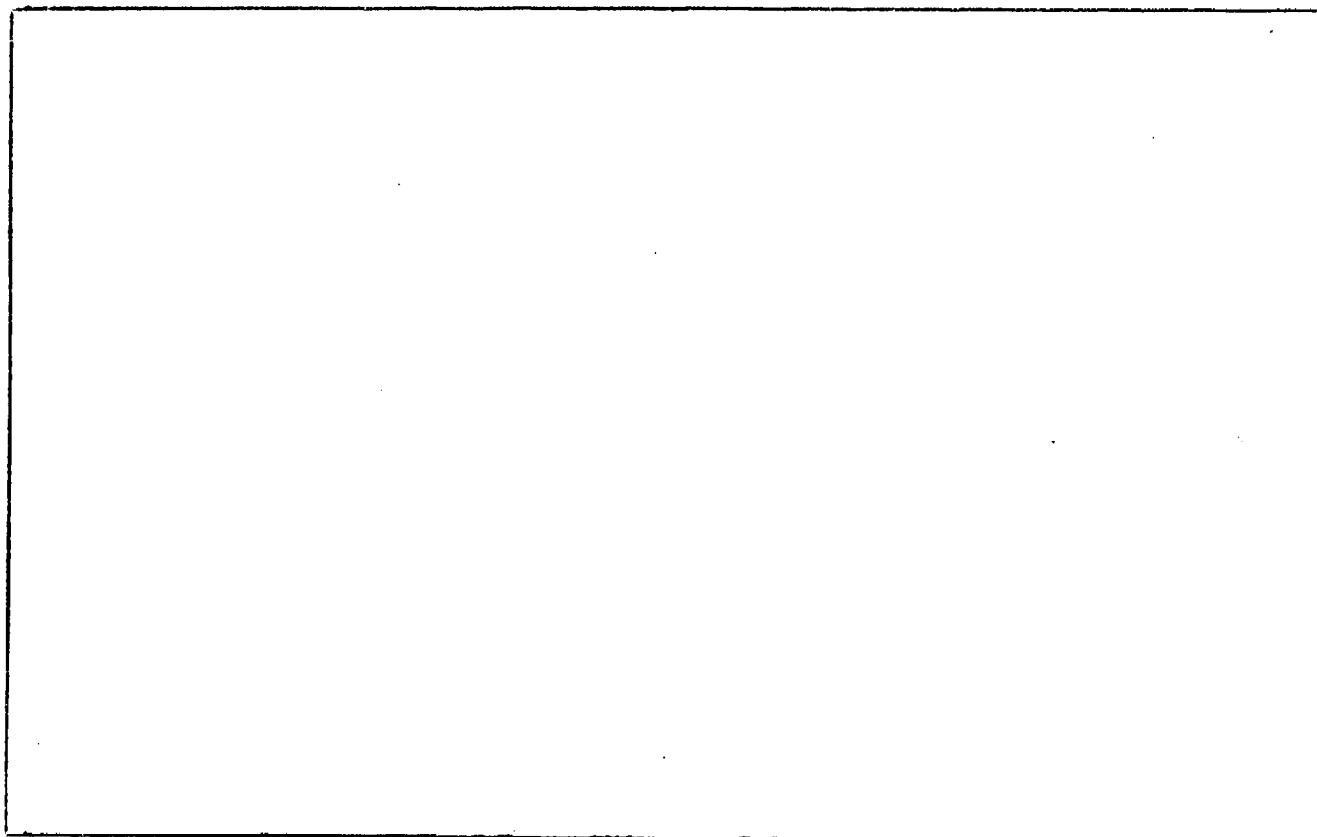
R.A.Y.-1

Apéndice B



Espacio aéreo controlado y asesorado.

NOTA: Para una información más completa y actualizada, véase AIP-España RAC-3



APENDICE C

E. A. V. - 1

Apéndice C

UNIDADES DE MEDIDA

(Tabla de O. A. C. I.)

Las unidades de medida citadas en 3.2.20, y actualmente en vigor, son las que figuran a continuación:

Distancia	Millas náuticas y décimas.
Altitudes, alturas, elevaciones y dimensiones en los aeródromos y distancias cortas (*).	Metros.
Velocidad horizontal	Nudos.
Velocidad vertical (*)	Metros por segundo.
Velocidad del viento	Nudos.
Dirección del viento para el aterrizaje y el despegue	Grados magnéticos.
Techo y altura de nubes	Metros.
Visibilidad	Kilómetros o metros.
Ajustes de altímetro	Milibares.
Temperaturas	Grados centígrados.
Peso	Kilogramos.
Tiempo	Horas y minutos. El día, de 24 horas, comienza a media noche de Hora Media de Greenwich (GMT).

* NOTA.—Según el anexo 5 de O.A.C.I., aceptado por España, también está en vigor desde agosto de 1964 la «Tabla Azul» de unidades de medida, que da estos valores en pies.

10-XII-1962

C - 1

APENDICE D

INSTRUCCIONES PARA RELLENAR EL FORMULARIO DE PLAN DE VUELO

Generalidades

CASILLAS SOMBREADAS.—A rellenar por los servicios de ATS y COM.

Instrucciones para los Servicios de ATS y COM

Indicador de prioridad.—Consiguar el indicador de prioridad apropiado, de dos letras, de acuerdo con lo siguiente:

- Mensajes de socorro, tráfico de socorro y mensajes relativos a la seguridad de la vida humana. SS
- Mensajes que justifiquen el requisito de una prioridad especial para su despacho. DD
- Mensajes relativos a la seguridad del vuelo. FF (o GG)
- Mensajes relativos a la regularidad del vuelo. GG (o JJ)

Nota.—Normalmente a los mensajes DEP PLN, PLN y TRU PLN, les corresponde el indicador de prioridad FF; a los de cancelación de plan de vuelo, GG.

Indicativo/s de destinatario/s.—Para los vuelos IFR, incluir como destinatarios todos los Centros de Control de Área y de Información de Vuelo por cuyo espacio se ha de efectuar el vuelo y todos los aeródromos de aterrizaje previsto.

Para los vuelos VFR, incluir como destinatarios todas las dependencias de los servicios de tráfico aéreo interesadas y los aeródromos de aterrizaje previstos, según proceda.

Consiguar respecto a cada destinatario su indicativo de seis u ocho letras, en el orden siguiente:

- El indicativo OACI de lugar, de cuatro letras, asignado al lugar de destino;
- La abreviatura OACI de dos letras que identifique a la autoridad aeronáutica, servicio o agencia de operaciones a que se destine. Utilícese la abreviatura «YY», «YX» o «ZZ», según corresponda, si no la tiene asignada;
- Además, en caso necesario, la abreviatura de dos letras que identifique al departamento o sección del organismo destinatario.

Fecha y hora de entrega.—Indicar con un grupo de seis cifras fecha-hora, la fecha y la hora de entrega del despacho para su transmisión.

Indicativo del remitente.—Consiguar el indicativo de lugar OACI de cuatro letras que identifique el lugar de procedencia del mensaje, seguido inmediatamente de la abreviatura OACI de dos letras que identifique al organismo remitente. Si es necesaria otra identificación, consiguar inmediatamente después la abreviatura de dos letras que identifique al departamento o sección de la oficina remitente.

Identificación en claro de los destinatarios y/o remitente.—Consiguar los nombres completos de los destinatarios que no tengan una clave de dos letras (o la identificación de alguna aeronave) a que se dirija el mensaje. A continuación, incluir el nombre del remitente si no se dispone de una clave de dos letras para el mismo. Si se incluye más de un nombre o identificación de este tipo, intercalar la palabra STOP.

Tipo de mensaje.—Consiguar la abreviatura PLN, TRU PLN o DEP TRU PLN, según corresponda, para identificar el tipo de mensaje.

Nota.—TRU PLN = plan de vuelo con escalas intermedias; DEP PLN = plan de vuelo y mensaje de salida combinados; DEP TRU PLN = plan de vuelo con escalas intermedias y mensajes de salida combinados.

Instrucciones para los usuarios.

CASILLAS A RELLENAR.—Rellenar las casillas siguientes menos que el ATS dé instrucciones distintas:

- a) Vuelos IFR (antes de la salida).—Todas las casillas.
- b) Vuelos IFR (durante el vuelo) y vuelos VFR.—Casillas A a H inclusive y casilla I si procede. Además, las casillas J a P inclusive, cuando sea necesario para facilitar los servicios de alerta o SAR.

Nota.—Las aeronaves de Estado en los vuelos VFR rellenarán todas las casillas.

Casilla A.—Consiguar «IFR», «VFR» u otra indicación para definir la modalidad de operación que se propone al presentar el plan de vuelo. Consiguar «IFR» para el vuelo que haya de efectuarse parcialmente en IFR y VFR.

Casilla B.—Consiguar:

- a) Las marcas de nacionalidad y de matrícula de la aeronave a utilizar; y
- b) los indicativos de llamada radiotelefónicos y/o radiotelegráficos a utilizar si son distintos de los especificados en a); en las aeronaves que utilizan SELCAL, incluir la clave SELCAL después de las señales distintivas de radio; y, si son diferentes,
- c) el número de identificación del vuelo. Para los vuelos con escalas intermedias indicar, si varía, el número de identificación a utilizar en cada etapa.

Casilla C.—Para los vuelos en formación indicar los tipos y número de aviones que la componen.

Casilla D.—Consiguar la hora propuesta de salida en GMT con un grupo de cuatro cifras:

- a) Para vuelos TRU.—Incluir únicamente la hora propuesta de salida desde el aeródromo de salida inicial.
- b) Para los planes de vuelo presentados durante el vuelo.—Consiguar la hora estimada de llegada sobre el primer punto de la ruta a que se refiere el plan de vuelo.

Casilla E.

1. **Puntos de salida, ruta y aterrizaje.**—Indicar el aeródromo de salida inicial o punto de origen de los planes de vuelo presentados durante el vuelo, y después incluir en orden cronológico todos los puntos en que se proyecta hacer un cambio importante de dirección, nivel de crucero o velocidad propia, y el aeródromo de aterrizaje previsto, para los vuelos TRU indicar todos los aeródromos de aterrizaje previsto.

- a) Para los vuelos efectuados por aerovías o rutas con servicio asesor.—Incluir la designación de las aerovías o rutas con servicio asesor precedidas de la abreviatura «AWY» (aerovía) o «ADR» (ruta con servicio asesor), los puntos de notificación designados y los puntos en que el vuelo haya de entrar, cambiar o salir de ellas.

- b) Para los vuelos efectuados fuera de las aerovías.—Incluir los puntos de notificación a sobrepasar, normalmente expresados a no más de treinta minutos o 200 millas náuticas. Para evitar toda interpretación errónea respecto a la ruta de vuelo prevista, cuando ésta se una a una aerovía o ruta asesorada, la cruce o abandona, poner la abreviatura «DGT» (directo) delante del punto de notificación siguiente, después de entrar en ella o cruzarla, para indicar que el vuelo será directo entre este punto de notificación y el anterior.

2. **Velocidad propia.**—Indicar la velocidad propia en nudos para cada tramo de ruta, excepto cuando sea igual a la de la anotación anterior.

3. **Nivel de crucero.**—Indicar el nivel (o niveles) de crucero expresado como nivel de vuelo, precedido de la abreviatura «FL» (nivel de vuelo), o el número entero de metros o pies seguido de la abreviatura «M» o «FT» (según proceda), que ha de alcanzarse o mantenerse hasta el próximo punto, excepto cuando sea el mismo que el de la anotación precedente.

- a) Poner la abreviatura «VFR» en lugar del nivel o niveles de crucero, para indicar que el vuelo o parte de él ha de efectuarse en VFR.
- b) Consiguar la abreviatura «ASC» o «DES» en lugar del nivel de crucero, para indicar que la aeronave estará ascendiendo (ASC) o descendiendo (DES) para dirigirse al punto indicado en la anotación siguiente.
- c) Cuando se incluya/a ascenso/s en ruta indicar:
 1. Nivel de vuelo al final del ascenso inicial, a continuación;
 2. Niveles de vuelo seguidos de «ASC» en los puntos designados; y
 3. Nivel de vuelo al final del ascenso en ruta.
- 4. **Tiempo estimado.**—Indicar el tiempo estimado de vuelo, expresando en horas y minutos por un grupo de tres cifras, de las cuales las dos últimas indican los minutos necesarios para recorrer cada tramo de la ruta (por ejemplo, desde el aeródromo de salida inicial hasta el primer punto de notificación; desde un punto de notificación al siguiente; del punto de notificación al aeródromo de aterrizaje previsto, o aeródromo/s intermedio/s previsto/s en los vuelos TRU, etc.).

- b) **Vuelos TRU.**—Indicar el tiempo que se estima se ha de permanecer en tierra en cada aeródromo de aterrizaje intermedio, a continuación del tiempo estimado para el tramo de ruta desde el último punto de notificación hasta el aeródromo de aterrizaje intermedio. Separar los dos tiempos respectivos por medio de una línea oblicua. (por ejemplo, 017/043).

Casilla F.—Consiguar los aeródromos de alternativa, si procede. Para los vuelos TRU incluir los aeródromos de alternativa para cada aeródromo sucesivo de aterrizaje previsto. Anteponer a las anotaciones de cada etapa de vuelo los números 1, 2, 3, etcétera, correspondientes a la etapa de que se trata.

Casilla G.—Insertar el tiempo total que se calcula transcurrirá hasta llegar al aeródromo del aterrizaje previsto, expresado en horas y minutos en un grupo de cuatro cifras. Respecto a los vuelos TRU se incluirá el tiempo total que se calcula transcurrirá en cada tramo sucesivo del vuelo. Separar por medio de una raya oblicua cada tiempo incluido.

Casilla H.—Indicar la cantidad de combustible que se lleve a bordo expresada en horas y minutos de vuelo por un grupo de cuatro cifras. Para los vuelos TRU indicar únicamente la autonomía de combustible para la primera etapa del vuelo.

Casilla I.—Anotar cualquier información adicional, que el comandante de la aeronave o las dependencias de los servicios de tráfico aéreo juzguen necesaria para fines de control.

Casilla J.—Cuando se disponga de las frecuencias regionales en ruta reglamentarias, se consignará solamente la abreviatura «RTU».

Casilla K.—Tachar las ayudas enumeradas que no se lleven en la aeronave y anotar en el espacio disponible el nombre, o nombres, de toda otra ayuda que se lleve y no figure en la enumeración.

Casilla L.—Consiguar el número total de personas a bordo (pasajeros más tripulación). Para los vuelos TRU únicamente con relación a la primera etapa del vuelo.

Casilla N.—Consiguar la identidad de la empresa explotadora del vuelo excepto cuando resulte evidente por otra información consignada.

Nota.—Esta casilla no afecta a las aeronaves de Estado.

Casilla O.—Tachar las frecuencias enumeradas que no se utilicen.

Casilla P.—Tachar el equipo de emergencia y de supervivencia que no se lleve a bordo; indicar la frecuencia, color, etc., según sea el caso, y consiguar en el espacio apropiado la descripción del equipo de esa índole que se lleva a bordo sin estar enumerado.

INSTRUCTIONS FOR THE COMPLETION OF THE FLIGHT PLAN FORM

General

SHADED BOXES.—To be completed by ATS and COM Services only.

Instruction to ATS and COM Services

Priority Indicator.—Insert the appropriate 2-letter Priority Indicator or the message in accordance with the following:

- Distress messages, distress traffic and messages for the safety of human life: — SS
- Messages justifying the requirement for special priority handling: — DD
- Flight safety messages: — FF (or GG)
- Flight regularity messages: — GG (or JJ)

Addressee(s) Indicator(s).—For IFR flights include as addressee all area control centres and flight information centres through whose areas the flight will operate and all aerodromes of intended landing.

For VFR flights include as addressee interested air traffic services units and aerodrome(s) of intended landing as appropriate.

Insert for each addressee the 6- or 8-letter Addressee Indicator as appropriate, comprising in the following order:

- the ICAO 4-letter Location Indicator assigned to the place of destination;
- the ICAO 2-letter abbreviation identifying the Aeronautical Authority, Service of Aircraft Operating Agency addressed. Use «YY», «YX» or «ZZ» as appropriate if no abbreviation has been assigned thereto;
- also when necessary, the 2-letter abbreviation identifying the department or division of the organization addressed.

Filing Time.—Insert as a 6-digit date-time group, the date and time of filing the message for transmission.

Originator Indicator.—Insert the ICAO 4-letter Location Indicator identifying the place of origin of the message, followed immediately by the ICAO 2-letter abbreviation identifying the organization originating the message. If necessary for further identification, insert immediately thereafter the 2-letter abbreviation identifying the department or division of the originator's office.

Specific Identification of Addressee(s) and/or Originator.—Insert in full the name(s) of any addressee(s) not possessing a 2-letter code (or the identification of any aircraft) to which the message is addressed. Thereafter insert the name of the originator if no 2-letter code is available for same. If more than one such name or identification is inserted, follow these by the word «STOP».

Originator's Reference.—Insert the abbreviation «PLN», «TRU PLN», «DEP PLN» or «DEP TRU PLN» as appropriate to identify the type of message.

Note.—TRU PLN = flight plan through intermediate stops; DEP PLN = combined flight plan and departure message; DEP TRU PLN = combined flight plan through intermediate stops and departure message.

Instruction to Operators

ITEMS TO BE COMPLETED.—Complete items as indicated hereunder, unless ATS prescribes otherwise.

- i) IFR FLIGHTS (prior to departure)—all items;
- ii) IFR FLIGHTS (during flight) and VFR FLIGHTS.—Items A to H inclusive plus Item I if pertinent. Also Items J to P inclusive when so required to facilitate Alerting or SAR Services.

Item A—Insert «IFR», «VFR» or other indication to denote the purpose for which the flight plan is submitted. For a flight to be conducted part IFR and part VFR insert «IFR».

Item B—Insert:

- i) nationality and registration marks of aircraft to be used; and
- ii) radiotelephony and radiotelegraphy call sign(s) to be used if different from i) — aircraft using SELCAL insert SELCAL Code after radio call signs; and, if different,
- iii) flight identification number. For flights through intermediate stops, insert flight identification number to be used, if different, for each stage of flight.

Item C—For formation flights, insert types and numbers of aircraft concerned.

Item D—Insert proposed time of departure in GMT as a 4-figure group:

- i) For TRU flights—insert proposed time of departure from aerodrome of initial departure only.
- ii) For flight plans submitted during flight—insert estimated time of arrival over first point of route to which the flight plan relates.

Item E

1. **Departure, route and landing.** Insert aerodrome of initial departure, or point of origin for flight plans submitted during flight, thereafter identify in chronological sequence all points where a significant change of track, cruising level or true airspeed is planned (for TRU flights identify each intermediate aerodrome of intended landing) and the aerodrome of intended landing:

- i) For flights along airways or advisory routes—insert designators of airways or advisory routes prefaced where appropriate by the abbreviations «AWY» (airway) or «ADR» (advisory route) as well as designated reporting points, including those at which the flight will join, change or leave same.
- ii) For flights off airways—insert reporting points normally not more than 30 minutes flying time or 200 NM apart, over which the aircraft will pass. To avoid any misunderstanding regarding the intended route of flight when it joins or crosses an airway or advisory route, preface the next reporting point after joining or crossing same with the abbreviation «DCI» to signify that the flight will be conducted direct between that reporting point and the previous one.

2. **True airspeed.** Insert proposed TAS in knots for each portion of route, except when it is the same as the preceding entry.

3. **Cruising level.** Insert cruising level(s) expressed as flight level number(s) preceded by the abbreviation «FL» or in full as number(s) of metres or feet followed by the abbreviation «M» or «FT» as appropriate, to be achieved at or to be maintained to the next point, except when it is the same as the preceding entry.

i) Insert the abbreviation «VFR» in lieu of cruising level(s) where appropriate, to indicate that the flight or portion thereof is to be conducted under VFR.

ii) Insert the abbreviation «ASC» or «DES» in lieu of a cruising level as appropriate, to indicate that the aircraft is climbing (ASC) or descending (DES) to the location identified in the next entry.

iii) When cruise-climb techniques are planned insert:

- a) flight level at end of initial climb; thereafter
- b) flight levels followed by «ASC» at designated points; and
- c) flight level at end of cruise-climb.

4. **Estimated elapsed time (EET).** Insert EET, expressed in hours and minutes as a 3-figure group the last 2 figures expressing minutes, required to traverse each portion of route (e.g. from aerodrome of initial departure to first reporting point; from one reporting point to the next; from reporting point to aerodrome of intended landing, or intermediate aerodrome(s) of intended landing for TRU flights; etc.)

i) TRU flights—insert EET to be spent on the ground at each aerodrome of intermediate landing, immediately following the EET required to traverse the portion of the route from last reporting point to each such aerodrome of intermediate landing. Separate the two respective EETs by means of an oblique stroke (e.g. 017/043).

Item F—For TRU flights, insert names of alternate aerodromes for each successive aerodrome of intended landing. Preface entries for each stage of flight by the number 1, 2, 3, etc., corresponding to the stage of flight concerned.

Item G—Insert estimated total elapsed time to aerodrome of first intended landing, expressed in hours and minutes as a 4-figure group.

Item H—Insert amount of fuel on board, expressed in hours and minutes as a 4-figure group. For TRU flights insert fuel endurance for first stage of flight only.

Item I—Insert any other pertinent information which the pilot-in-command of the aircraft or air traffic services units deem necessary for control purposes.

Item J—For aircraft equipped with standard regional route transmitting frequencies insert the abbreviation «RUT» in lieu of such frequencies.

Item K—Cross out any of the aids listed which are not carried in the aircraft and insert in the space provided, the name(s) of any other such aids which are carried but not listed.

Item L—Insert total number of persons (passengers + crew) on board. For TRU flights insert total number on board for first stage of flight only.

Item N—Insert identity of the operator of the particular flight concerned, except where this is evident from other information submitted.

Item O—Cross out any of the frequencies listed which are not carried.

Item P—Cross out any of the emergency and survival equipment listed which is not carried in the aircraft, indicate frequency, colour, etc. as necessary and insert in the space provided, the name(s) of other such equipment which is carried but not listed.

R. A. V.-1

Apéndice D

INDICADOR DE PRIORIDAD Priority Indicator		INDICATIVO/S DE DESTINATARIO/S Addressee's Indicator	
FECHA Y HORA DE ENTREGA Filing time		INDICATIVO DEL REMITENTE Originator's Indicator	
IDENTIFICACION/ES O DIRECCION/ES ESPECIFICAS DE DESTINATARIO/S Y/O REMITENTE Specific identification of addressee(s) and/or originator			TIPO DE MENSAJE Originator's reference

TIPO DE VUELO Type of flight	INDICATIVO DE LA AERONAVE Aircraft identification	RADIO INDICATIVO Radio identification	IDENTIFICACION DEL VUELO Flight identification	TIPO DE AERONAVE Type of aircraft	HORA DE SALIDA Time of departure																																
PREVISTA—Planned		REAL—Actual																																			
<table border="1"> <tr> <th colspan="2">A</th> <th colspan="2">B</th> <th colspan="2">C</th> <th colspan="2">D</th> </tr> <tr> <th>PUNTO DE SALIDA, DEPARTAMENTO Y DE ATERRIZAJE Point(s) of departure, and country and landing</th> <th>VELOCIDAD PROPUESTA Proposed speed</th> <th>ALTIMETROS DE CRUCEO Cruising altitudes</th> <th>TIEMPO ESTIMADO DE CRUCEO Estimated elapsed time</th> <th>VELOCIDAD PROPUESTA Proposed speed</th> <th>ALTIMETROS DE CRUCEO Cruising altitudes</th> <th>TIEMPO ESTIMADO DE CRUCEO Estimated elapsed time</th> <th>TIEMPO ESTIMADO DE CRUCEO Estimated elapsed time</th> </tr> <tr> <td>1</td> <td>2</td> <td>3</td> <td>4</td> <td>5</td> <td>6</td> <td>7</td> <td>8</td> </tr> <tr> <td>9</td> <td>10</td> <td>11</td> <td>12</td> <td>13</td> <td>14</td> <td>15</td> <td>16</td> </tr> </table>						A		B		C		D		PUNTO DE SALIDA, DEPARTAMENTO Y DE ATERRIZAJE Point(s) of departure, and country and landing	VELOCIDAD PROPUESTA Proposed speed	ALTIMETROS DE CRUCEO Cruising altitudes	TIEMPO ESTIMADO DE CRUCEO Estimated elapsed time	VELOCIDAD PROPUESTA Proposed speed	ALTIMETROS DE CRUCEO Cruising altitudes	TIEMPO ESTIMADO DE CRUCEO Estimated elapsed time	TIEMPO ESTIMADO DE CRUCEO Estimated elapsed time	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
A		B		C		D																															
PUNTO DE SALIDA, DEPARTAMENTO Y DE ATERRIZAJE Point(s) of departure, and country and landing	VELOCIDAD PROPUESTA Proposed speed	ALTIMETROS DE CRUCEO Cruising altitudes	TIEMPO ESTIMADO DE CRUCEO Estimated elapsed time	VELOCIDAD PROPUESTA Proposed speed	ALTIMETROS DE CRUCEO Cruising altitudes	TIEMPO ESTIMADO DE CRUCEO Estimated elapsed time	TIEMPO ESTIMADO DE CRUCEO Estimated elapsed time																														
1	2	3	4	5	6	7	8																														
9	10	11	12	13	14	15	16																														

No se transmite para vuelos V. F. R.

AERODROMO Aerodrome		TIPO DE AERONAVE Y TIPO DE MOTOR Type of aircraft and engine		AUTONOMIA Fuel endurance		INFORMACION ADICIONAL Other information	
F		G		H		I	
RADIOFRECUENCIAS DE TRANSMISION Radio transmission frequencies		AYUDAS PARA LA NAVEGACION Y APROXIMACION Aids for navigation and approach		NUMERO TOTAL DE PERSONAS A BORDO Total No. of persons on board		NOMBRE DEL COMANDANTE DE LA AERONAVE Name of pilot-in-command	
J		K		L		M	
2		3		4		5	
6		7		8		9	
10		11		12		13	
14		15		16		17	
18		19		20		21	
22		23		24		25	
26		27		28		29	
30		31		32		33	
34		35		36		37	
38		39		40		41	
42		43		44		45	
46		47		48		49	
50		51		52		53	
54		55		56		57	
58		59		60		61	
62		63		64		65	
66		67		68		69	
70		71		72		73	
74		75		76		77	
78		79		80		81	
82		83		84		85	
86		87		88		89	
90		91		92		93	
94		95		96		97	
98		99		100		101	
102		103		104		105	
106		107		108		109	
110		111		112		113	
114		115		116		117	
118		119		120		121	
122		123		124		125	
126		127		128		129	
130		131		132		133	
134		135		136		137	
138		139		140		141	
142		143		144		145	
146		147		148		149	
150		151		152		153	
154		155		156		157	
158		159		160		161	
162		163		164		165	
166		167		168		169	
170		171		172		173	
174		175		176		177	
178		179		180		181	
182		183		184		185	
186		187		188		189	
190		191		192		193	
194		195		196		197	
198		199		200		201	
202		203		204		205	
206		207		208		209	
210		211		212		213	
214		215		216		217	
218		219		220		221	
222		223		224		225	
226		227		228		229	
230		231		232		233	
234		235		236		237	
238		239		240		241	
242		243		244		245	
246		247		248		249	
250		251		252		253	
254		255		256		257	
258		259		260		261	
262		263		264		265	
266		267		268		269	
270		271		272		273	
274		275		276		277	
278		279		280		281	
282		283		284		285	
286		287		288		289	
290		291		292		293	
294		295		296		297	
298		299		300		301	
302		303		304		305	
306		307		308		309	
310		311		312		313	
314		315		316		317	
318		319		320		321	
322		323		324		325	
326		327		328		329	
330		331		332		333	
334		335		336		337	
338		339		340		341	
342		343		344		345	
346		347		348		349	
350		351		352		353	
354		355		356		357	
358		359		360		361	
362		363		364		365	
366		367		368		369	
370		371		372		373	
374		375		376		377	
378		379		380		381	
382		383		384		385	
386		387		388		389	
390		391		392		393	
394		395		396		397	
398		399		400		401	
402		403		404		405	
406		407		408		409	
410		411		412		413	
414		415		416		417	
418		419		420		421	
422		423		424		425	
426		427		428		429	
430		431		432		433	
434		435		436		437	
438		439		440		441	
442		443		444		445	
446		447		448		449	
450		451		452		453	
454		455		456		457	
458		459		460		461	
462		463		464		465	
466		467		468		469	
470		471		472		473	
474		475		476		477	
478		479		480		481	
482		483		484		485	
486		487		488		489	
490		491		492		493	
494		495		496		497	
498		499		500		501	
502		503		504		505	
506		507		508		509	
510		511		512		513	
514		515		516		517	
518		519		520		521	
522		523		524		525	
526		527		528		529	
530		531		532		533	
534		535		536		537	
538		539		540		541	
542		543		544		545	
546		547		548		549	
550		551		552		553	
554		555		556		557	
558		559		560		561	
562		563		564		565	
566		567		568		569	
570		571		572		573	
574		575		576		577	
578		579		580		581	
582		583		584		585	
586		587		588		589	
590		591		592		593	
594		595		596		597	
598		599		600		601	
602		603		604		605	
606		607		608		609	
610		611		612		613	
614		615		616		617	
618		619		620		621	
622		623		624		625	
626		627		628		629	
630		631		632		633	
634		635		636		637	
638		639		640		641	
642		643		644		645	
646		647		648		649	
650		651		652		653	
654		655		656		657	
658		659		660		661	
662		663		664		665	
666		667		668		669	
670		671		672		673	
674		675		676		677	
678		679		680		681	
682		683		684		685	
686		687		688		689	
690		691		692		693	
694		695		696		697	
698		699		700		701	
702		703		704		705	
706		707		708		709	
710		711		712		713	
714		715		716		717	
718		719		720		721	
722		723		724		725	
726		727		728		729	
730		731		732		733	
734		735		736		737	
738		739		740		741	
742		743		744		745	
746		747		748		749	
750		751		752		753	
754		755		756		757	
758		759		760		761	
762		763		764		765	
766		767		768		769	
770		771		772		773	
774		775		776		777	
778		779		780		781	
782		783		784		785	
786		787		788		789	
790		791		792		793	
794		795		796		797	
798		799		800		801	
802		803		804		805	
806		807		808		809	
810		8					

INDICADOR DE PRIORIDAD Priority Indicator		INDICATIVO/S DE DESTINATARIO/S Addressee Indicator(s)	
FECHA Y HORA DE ENTREGA Filing time		INDICATIVO DEL REMITENTE Originator Indicator	
IDENTIFICACIONES O DIRECCIONES ESPECIFICAS DE DESTINATARIO/S Y/O REMITENTE Specific identification of addressee(s) and/or originator			TIPO DE MENSAJE Originator's reference

TIPO DE VUELO Type of flight	INDICATIVO DE LA AERONAVE Aircraft identification	RADIO INDICATIVO Radio identification	IDENTIFICACION DEL VUELO Flight identification	TIPO DE AERONAVE Type of aircraft	HORA DE SALIDA Time of departure
PREVISTA - Proposed		REAL - Actual			
A	B	C			
PUNTO DE SALIDA DE VUELO Y DE ATERRIZAJE Point of departure and landing	VELOCIDAD PROPUESTA Proposed speed	VELOCIDAD REAL Actual speed	TIEMPO ESTIMADO DE VUELO Estimated flight time	PUNTO DE SALIDA DE VUELO Y DE ATERRIZAJE Point of departure and landing	VELOCIDAD REAL Actual speed
E	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12

No se transmite para vuelos V. F. R.

AERODROMOS DE ALTERNATIVA Alternate Aerodromes	TIEMPO ESTIMADO HASTA EL PRIMER AERODROMO Estimated time to first aerodrome	UICHOVIA Fuel endurance	INFORMACION ADICIONAL Other information
F	G	H	I
RADIOFRECUENCIAS DE TRANSMISION Radio transmitting frequencies	AYUDAS PARA LA NAVEGACION Y APROXIMACION Aids for navigation and approach	NUMERO TOTAL DE PERSONAS A BORDO Total No. of persons on board	HOMBRES DEL COMANDO Pilot in command
J	K	L	M

EQUIPO DE EMERGENCIA Y SUPERVIVENCIA — Emergency and survival equipment

No se transmite.

FRECUENCIAS DE RADIO DE SOCORRO Frequency portable radio	CLASE DE EQUIPO Type of equipment	CHALECOS SALVAVIDAS - Life jackets	BOYAS NEUMATICAS - Ditching	EQUIPO ADICIONAL Other equipment	PARACAIDAS Parachutes
121.5 243 500 8364	POLAR DESIERTO MARITIMO SELVA Polar Desert Maritime Jungle	CON CON With With	CON CON With With	MC	NOTES CUBIERTA Diagrams Cover

FIRMA DEL COMANDANTE DE LA AERONAVE
 O DE SU REPRESENTANTE AUTORIZADO
 Signature of pilot-in-command or his
 designated representative

FIRMA DEL OFICIAL DE ATS
 Signature of ATS officer

R. A. V.-1

Apéndice D

14608

27 octubre 1965

B. O. del E.—Núm. 257

R. A. V.-1

Apéndice D

INDICADOR DE PRIORIDAD Priority Indicator		INDICADOR DE DESTINATARIO Addressee Indicator	
FF		LECMZR LEVSZT	
FECHA Y HORA DE ENTREGA Filing time		INDICATIVO DEL REMITENTE Originator indicator	
050840		LESAZT	
IDENTIFICACIONES O DIRECCIONES ESPECIFICAS DE DESTINATARIO(S) (S) (S)		TIPO DE MENSAJE Original - Teletype	
		DEP PLN	

TIPO DE VUELO Type of flight	INDICATIVO DE LA AERONAVE Aircraft identifier	RADIO INDICATIVO Radio identifier	IDENTIFICACION DEL VUELO Flight identifier	TIPO DE AERONAVE Aircraft type	HORA DE SALIDA Time of departure
A VFR	B 74-25		C E-16	D 0900	0905
PUERTO DE SALIDA DE AVIA Y DE ATERRIZAJE Point of departure and landing	VELOCIDAD True speed	CLASE DE AERONAVE Aircraft class	TIPO DE VUELO Type of flight	VELOCIDAD True speed	TIPO DE AERONAVE Aircraft type
E LESEA 120 VFR			050 LEVS		
1			5		
2			6		
10			11		

No se transmite para vuelos V, F, R.

AERODROMOS DE ALTERNATIVA Alternative aerodromes	TIEMPO TOTAL ESTIMADO HASTA EL PRIMER Estimated total time to first landing
F 0050	H 0430
RADIO CUFICIAS DE TRANSMISION Radio frequencies of transmission	AYUDAS PARA LA NAVEGACION Y APROXIMACION Aids for navigation and approach
J RUT	K 1 2 3 4 5 6 7 8
L DOS	M PEREZ

EQUIPO DE EMERGENCIA Y SUPERVIVENCIA — "Emergency and survival equipment"

No se transmite

FRECUENCIAS DE RADIO DE SOCORRO Emergency radio frequencies	CLASE DE EQUIPO Equipment class	CHIFREROS DE NAVIGACION Navigation codes	NOTES REUMATICOS Rheumatic notes	EQUIPO ADICIONAL Other equipment	PARACAIDISTAS Parachutists
O 1215 243 500 8264	P FORA DESIERTO MARITIMO SELVA CHALEPOS LUN FLUORESCENA Polar Desert Maritime Jungle Swamps Light Fluorescence	MC	ROSES KOBICITA		2

FIRMA DEL COMANDANTE DE LA AERONAVE Signature of the Pilot in Command	FIRMA DEL OFICIAL DE ATS Signature of the ATS Officer
<i>A. Perez</i>	<i>[Signature]</i>

10-XII-1962

D-5

EJEMPLO DEP PLN VFR Q

PLAN DE VUELO FLIGHT PLAN													
INDICADOR DE PRIORIDAD Priority Indicator		INDICATIVOS DE DESTINATARIO/S Addressee(s) indicator(s)											
FECHA Y HORA DE ENTREGA Filing time		INDICATIVO DEL REMITENTE Originator indicator											
IDENTIFICACION/ES O DIRECCION/ES ESPECIFICAS DE DESTINATARIO/S Y/O REMITENTE Specific identification of addressee(s) and/or originator													
TIPO DE MENSAJE Originator's reference													
FF		LECMZR - LEVDZT											
251145		LESZT											
DEP PLN													
TIPO DE VUELO Type of flight		INDICATIVO DE LA AERONAVE Aircraft identification		RADIO INDICATIVO Radio identification		IDENTIFICACION DEL VUELO Flight identification		TIPO DE AERONAVE Type of aircraft		HORA DE SALIDA Time of departure			
A VFR		B 74-28/74-5/74-32				FORMACION LORD C E-16/3		D 1200		1203			
PUNTOS DE SALIDA DE SUELO Y DE ATERRIZAJE Points of departure en route and landing		VELOCIDAD PROPIA True Airspeed		PUNTOS DE SALIDA DE SUELO Y DE ATERRIZAJE Points of departure en route and landing		VELOCIDAD PROPIA True Airspeed		PUNTOS DE SALIDA DE SUELO Y DE ATERRIZAJE Points of departure en route and landing		VELOCIDAD PROPIA True Airspeed			
E LESA 115 VFR				030 2 LEVD				3					
4				5				6					
7				8				9					
10				11				12					
No se transmite para vuelos V. F. R.													
AERODROMO/S DE ALTERNATIVA Alternate Aerodrome(s)		TIEMPO TOTAL ESTIMADO HASTA EL PRIMER SITIO DE ALTERNATIVA Estimated time to first landing		AUTONOMIA Fuel endurance		INFORMACION ADICIONAL Other information							
F		G 0030		H 0430		I NIL							
RADIO FRECUENCIAS DE TRANSMISION Radio transmitting frequencies		AYUDAS PARA LA NAVEGACION Y APROXIMACION Aids for navigation and approach						NUMERO TOTAL DE PERSONAS A BORDO Total No. of persons on board		NOMBRE DEL COMANDANTE DE LA AERONAVE Name of pilot in command		EXPLOTADOR Identity of operator	
J RUT		K 1 2 3 4 5 6 7						L 2+1+1		M PEREZ		N	
EQUIPO DE EMERGENCIA Y SUPERVIVENCIA - Emergency and survival equipment													
No se transmite													
FRECUENCIAS DE RADIO DE SOCORRO Frequency portable radio		CLASE DE EQUIPO Type of equipment		CHALECOS SALVAVIDAS - Life jackets				BOTES NEUMATICOS - Ditchboxes		EQUIPO ADICIONAL Other equipment		PARACAIDAS Parachutes	
O 1215 245 300 8334		P		CON WITH CON WITH RADIO FRECUENCIA Radio frequency				CON WITH COLOR NUMBER CAPACIDAD TOTAL Total capacity				4	
Firma del Comandante de la Aeronave O de su Representante Autorizado Signature of pilot-in-command or his designated representative		Firma del Oficial de ATS Signature of ATS officer											
A Perez		M...											

INDICADOR DE PRIORIDAD FF	INDICATIVO DEL DESTINATARIO LEMDZR LESAZT-LEMDAOAP
FECHA Y HORA DE ENTREGA 190830	INDICATIVO DEL REMITENTE LEALZT
IDENTIFICACIONES O DIRECCIONES ESPECIFICAS DE DESTINATARIO/S Y/O REMITENTE	
TIPO DE MENSAJE PLN	

TIPO DE VUELO A IFR	INDICATIVO DE LA AERONAVE B EC-ABP	RADIO INDICATIVO AO 331	IDENTIFICACION DEL VUELO C DC 3	TIPO DE AERONAVE D 0900	HORA DE SALIDA PREVED	REAL	
PUNTOS DE SALIDA DE PUERTO Y DE ATERIZAJE DE PARTIDA	VELOCIDAD PROPUGA	MODELOS DE EMERGENCIA CRASH SITE	TIEMPO ESTIMADO ESTIMATED TIME	TIEMPO DE SALIDA DEPARTURE TIME	VELOCIDAD PROPUGA	MODELOS DE EMERGENCIA CRASH SITE	TIEMPO ESTIMADO ESTIMATED TIME
E LEAL 130 VFR	054 2 CU 135 ASC 100	011 3 CIV 100	017	MDV	007 5 MS	014 6 MN DES 85	031
7 LESE							

No se transmite para vuelos V. F. R.

PAES DE ORIGEN O DE ALTERNATIVA Country of origin or alternative	TIEMPO TOTAL ESTIMADO PARA EL VUELO ESTIMATED TOTAL TIME FOR FLIGHT	NUMERO TOTAL DE PERSONAS A BORDO TOTAL NUMBER OF PERSONS ON BOARD	NUMERO TOTAL DE PERSONAS A BORDO TOTAL NUMBER OF PERSONS ON BOARD
F LEMD-LEVD	G 0214	H 0430	I RQ ARR LEMDAOAP
RADIO FRECUENCIAS DE TRANSMISION Radio frequencies	AYUDAS PARA LA NAVEGACION Y APROXIMACION Aids for navigation and approach	NUMERO TOTAL DE PERSONAS A BORDO TOTAL NUMBER OF PERSONS ON BOARD	NUMERO TOTAL DE PERSONAS A BORDO TOTAL NUMBER OF PERSONS ON BOARD
J RUT	K 1 2 3 4 5 6 7 8	L 4 + PAX	M GARCIA
			N AO

EQUIPO DE EMERGENCIA Y SUPERVIVENCIA — Emergency and survival equipment

No se transmite

FRECUENCIAS DE RADIO DE SOCORRO Radio distress frequencies	CLASE DE EQUIPO Type of equipment	SEÑALES COLORES Y AVISOS DE EMERGENCIA Signals colors and emergency warnings	SEÑALES COLORES Y AVISOS DE EMERGENCIA Signals colors and emergency warnings
O 1215 243 500 8364	P POLAR DESIERTO MARITIMO SELVA CHALCOS LUGAR FLUORESCENTE	MC	COVER

FIRMA DEL COMANDANTE DE LA AERONAVE O DE SU REPRESENTANTE AUTORIZADO	FIRMA DEL OFICIAL DE ATS	AUTORIZACION
<i>A Garcia</i>	<i>[Signature]</i>	

PLAN DE VUELO / FLIGHT PLAN	
INDICADOR DE PRIORIDAD Priority Indicator FF	INDICATIVOS DE DESTINATARIOS Addressee(s) indicator LPPTZR-LPAMZL-LELMZR-LEMDSR-IFBBZR LFMAMZR-LFFFZU
FECHA Y HORA DE ENTREGA Filing time 050610	INDICATIVO DEL REMITENTE Originator indicator LPPTZR
IDENTIFICACION/ES O DIRECCION/ES ESPECIFICAS DE DESTINATARIO/ES Y/O REMITENTE Specific identification of addressee(s) and/or originator	
TIPO DE MENSAJE Original reference TRU PLN	

TIPO DE VUELO Type of flight	INDICATIVO DE LA AERONAVE Aircraft identification	RADIO-INDICATIVO Radio identification	IDENTIFICACION DEL VUELO Flight identification	TIPO DE AERONAVE Type of aircraft	HORA DE SALIDA Time of departure
A IFR	B HBICY	DFJM	SR151	C SE210	D 0700
PERIODO DE SALIDA DE PARTIDA Y DE RETORNO Period of departure and return times	VELICIDAD Speed	ALTURA DE CRUCEO Cruising altitude	ALTURA DE ATERIZAJE Landing altitude	TIPO DE AERONAVE Type of aircraft	TIPO DE AERONAVE Type of aircraft
LPPT 430 ASC250	058/030	UG7LEMD 415 ASC310	018 150V	310	025
UIR-BDRY	104	UG5-LSGG			

No se transmite para vuelos V. F. R.

ALTERNATIVAS DE ALTERNATIVA Alternative aerodrome(s)	ALTURA TOTAL ESTIMADA HASTA EL PRIMER PUNTO DE DESPEGAJE Estimated total altitude to first take-off point	INFORMACION ADICIONAL Other information
F LPPT-21522	G 058/147	H 0440
CLIMB ASC 300 KIS		
RADIOFRECUENCIAS DE TRANSMISION Radio transmitting frequency	MODOS PARA LA NAVEGACION Y APROXIMACION Modes for navigation and approach	
J RUT	K 1 A B A S B H 8	
NUMERO TOTAL DE PERSONAS A BORDO Total No. of persons on board		
L 6 + PAX		
NOMBRE DEL COMANDANTE DE LA AERONAVE Name of pilot in command		
M SHMIDT		
EXPLORADOR Identity of operator		
NSR		

EQUIPO DE EMERGENCIA Y SUPERVIVENCIA -- Emergency and survival equipment

No se transmite

FRECUENCIAS DE RADIO DE SOCORRO Frequency portable radio	CLASE DE EQUIPO Type of equipment	CHALECOS SALVAVIDAS - The jackets	BOTES NEUMATICOS - Dinghies	EQUIPO ADICIONAL Other equipment	PARACAUTOS Parachutes
O 1215 243 500 5600	P 1	CON	CON	CON	CON
	POW	CON	CON	CON	CON
	DESERT	CON	CON	CON	CON
	MAXIMUM	CON	CON	CON	CON
	ANGLE	CON	CON	CON	CON
	PACKETS	CON	CON	CON	CON
	LIGHT	CON	CON	CON	CON
	FLUORESCENT	CON	CON	CON	CON
	MC	CON	CON	CON	CON
	COVER	CON	CON	CON	CON

FIRMA DEL COMANDANTE DE LA AERONAVE O DE SU REPRESENTANTE AUTORIZADO Signature of pilot in command or authorized representative
Shmidt

FIRMA DEL OFICIAL DE ATS Signature of ATS officer
Shmidt

FIRMA DEL OFICIAL DE ATS Signature of ATS officer
Shmidt

INDICADOR DE PRIORIDAD		INDICATIVO(S) DE DESTINATARIO(S)	
Priority Indicator	FF	Address(es) Indicator(s)	LEMDZR KIDLZT
FECHA Y HORA DE ENTREGA		INDICATIVO DEL REMITENTE	
Date and time	120900	Originator indicator	LEMDZT
IDENTIFICACIONES O DIRECCIONES ESPECIFICAS DE DESTINATARIO(S) Y/O REMITENTE			TIPO DE MENSAJE
Specific identification of addressee(s) and/or originator			Original reference
			PLAN

TIPO DE VUELO	INDICATIVO DE LA AERONAVE	RADIO INDICATIVO	IDENTIFICACION DEL VUELO	TIPO DE AERONAVE	HORA DE SALIDA		
Type of flight	Aircraft identification	Radio identification	Flight identification	Type of aircraft	Time of departure		
A IFR	B ECARA	ELCA	IB-951	C DC-8-50	D 0955		
PUNTO DE SALIDA DE RUTA Y DE ATERRIZAJE	VELOCIDAD PROPIA	NIVEL DE CRUCEO	TIEMPO ESTIMADO	PUNTO DE SALIDA DE RUTA Y DE ATERRIZAJE	VELOCIDAD PROPIA	NIVEL DE CRUCEO	TIEMPO ESTIMADO
Point of departure en route and landing	True Airspeed	Crossing Level(s)	Estimated elapsed time	Point(s) of departure en route and landing	True Airspeed	Crossing Level(s)	Estimated elapsed time
E LEMD 320 ASC			008 2 MN 350 ASC 310				012 3 CCY 460 310
I LPPT 470			020 5 39N13W 480				040 3915N20W 056
J 3940N30W 450 ASC 350			105 1 4020N40W 480 350				106 4045N50W 107
H 4115N60W			055 11 COD 400 DES				037 12 KIDL

No se transmite para vuelos V. P. R.

AERODROMOS DE ALTERNATIVA	TIEMPO TOTAL ESTIMADO HASTA EL PRIMER ATERRIZAJE	AUTONOMIA	INFORMACION ADICIONAL
Alternate Aerodromes	Estimated time to first landing	Fuel endurance	Other information
F KBOS	G 0726	H 1000	I NIL
RADIO FRECUENCIAS DE TRANSMISION	AYUDAS PARA LA NAVEGACION Y APROXIMACION	NUMERO TOTAL DE PERSONAS A BORDO	NOMBRE DEL COMANDANTE DE LA AERONAVE
Radio frequencies	Navigation and approach aids	Total No. of persons on board	Name of Pilot in Command
J RUT	K 1 2 3 4 5 6 7 8 DOPPLER	L 11 + PAX	M LOPEZ
			N IB

EQUIPO DE EMERGENCIA Y SUPERVIVENCIA — Emergency and survival equipment

No se transmite

FRECUENCIAS DE RADIO DE SOFORO	CLASE DE EQUIPO	CHALECOS SALVAVIDAS	BOLES NEUMATICOS	EQUIPO ADICIONAL	PERICUTOS
Emergency portable radio	Type of equipment	Life jackets	Diagnos	Other equipment	Parachutes
O 1335 290 500 8264	P POLY DESIERO MARITIMO SELV CHALECOS LNY FLUORESCENA	CON CONA RADIO FRECUENCIA	CON COLOR NUMERO CAPACIDAD TOTAL		
	Polymer Maritime Jacket Jackets Light Fluorescent	With With Radio frequency	Colours Numbers Total capacity		
		MC	BORES CONEARTH Yellow 5 150		
			Diagnos Cover		

FIRMA DEL COMANDANTE DE LA AERONAVE O DE SU REPRESENTANTE AUTORIZADO	FIRMA DEL OFICIAL DE ATS
Signature of Pilot in Command or authorized representative	Signature of ATS officer
<i>[Signature]</i>	<i>[Signature]</i>

APENDICE E

R. A. V.-1

Apéndice E

AIREP

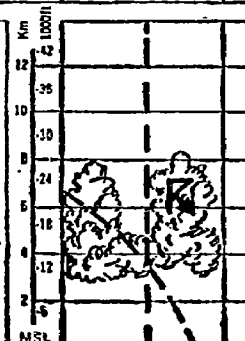
ANOTASE* según sea adecuado		DIGASE.
1	† (Indicativo.)	†.....
2	(Latitud/longitud) (Lugar) ABM (Lugar) 1, 2, 3, 4 ó 5	SITUACION... SOBRE... ABEAM... 1, 2, 3, 4 ó 5
3	(Hora)	A LAS...
4	FL (número) ALT (altitud/M o FT) ASC (FL/número o altitud/M o FT) DES (FL/número o altitud/M o FT)	NIVEL DE VUELO... ALTITUD... ASCENDIENDO A... DESCENDIENDO A.....
5	Situación/hora siguiente	SITUACION SIGTE...A....
6	ETA (lugar/hora)	ESTIMADA DE LLEGADA
7	(Horas) HR (minutos)	AUTONOMIA...HORAS...
8	PS (grados) MS (grados)	MAS... MENOS...
9	TS RA SN FZR	TORMENTA GRANIZO LLUVIA NIEVE LLUVIA SUBFUNDIDA
10	(Dirección/nudos) (Lugar u hora) PS (nudos) MS (nudos)	A LAS... MAS... MENOS...
11	PS (diferencia/M o FT) MS (diferencia/M o FT)	MAS... MENOS...
12	SKC BLO OTF BTL IAO INC SCT BKN CNS STF CUF TCU CB BASE (altura/M o FT) CIMA (altura/M o FT)	CIELO DESPEJADO DEBAJO DE NUBES SOBRE NUBES ENTRE CAPAS DE NUBES DENTRO Y FUERA DE NUBES EN NUBES NUBES DISPERSAS NUBES CON CLAROS NUBES CONTINUAS ESTRATIFORMES CUMULIFORMES CUMULOS CASTELLATUS CUMULONIMBUS BASE... CIMA.....
13	ICE FBL ICE MOD ICE SEV	ENGELAMIENTO LIGERO ENGELAMIENTO MODERADO ENGELAMIENTO FUERTE
14	TURB FBL TURB MOD TURB SEV	TURBULENCIA LIGERA TURBULENCIA MODERADA TURBULENCIA FUERTE
15	FRENTE TROMBA DE AGUA TORNADO TORMENTA DE ARENA VENTISCA DE NIEVE TORMENTA TROPICAL (tiempo significativo pasado) (emplazación del tiempo, tiempo presente)	TROMBA DE AGUA... TORNADO... TORMENTA DE ARENA... VENTISCA DE NIEVE... TORMENTA TROPICAL...

*A emplear también para la transmisión por teletipo (incluido la redacción de teletipos).
† Si es necesario, preceder al indicativo por: "AIREP ESPECIAL".

Empresa **BOAC** Vuelo Núm **601**

Destinatario		GANDER
1	Indicativo	BOA GA
2	Situación	4945N 5000W
3	Hora	1317
4	Nivel de vuelo o altitud	FL 190
5	Situación siguiente y hora de la misma	5000N 4000W 35
6	Hora estimada de llegada	
7	Autonomía	9HR30
8	Temperatura del aire	MS 18
9	Tiempo presente	
10	Viento medio y su situación o equivalente de viento en cola	25535 4956
11	Valor D	PS 390 FT
12	Nubes	110 BKN CUF TOP 30000 FT
13	Engelamiento	
14	Turbulencia	TURB FBL FRONT 12JS
15	Observaciones	IN FRONT
Hora de transmisión		1320

SÍMBOLOS	
LLUVIA	niebla
LLUVIA ENGELANTE	tormenta de polvo o arena
NIEVE GRANULADA	ventisca
AGUANIEVE	tromba marina o tornado
NIEVE	turbulencia moderada
GRANIZO	turbulencia fuerte
ENGELAMIENTO LIGERO	turbulencia
ENGELAMIENTO MODERADO	turbulencia
ENGELAMIENTO FUERTE	turbulencia



I

II

III

IV

Vuelo Núm **101**

Destinatario		SHANNON
1	Indicativo	PPA 101
2	Situación	5045N 2000W
3	Hora	2036
4	Nivel de vuelo o altitud	ASC FL 120
5	Situación siguiente y hora de la misma	4925N 2500W 21
6	Hora estimada de llegada	
7	Autonomía	10 HR
8	Temperatura del aire	
9	Tiempo presente	
10	Viento medio y su situación o equivalente de viento en cola	
11	Valor D	
12	Nubes	
13	Engelamiento	
14	Turbulencia	
15	Observaciones	
Hora de transmisión		

Vuelo Núm **PRIVATE**

Destinatario		PARIS
1	Indicativo	FAB PD
2	Situación	ABNDB
3	Hora	35
4	Nivel de vuelo o altitud	ALT 1200M ASC 2450M
5	Situación siguiente y hora de la misma	ASHFORD 57
6	Hora estimada de llegada	
7	Autonomía	
8	Temperatura del aire	
9	Tiempo presente	
10	Viento medio y su situación o equivalente de viento en cola	
11	Valor D	
12	Nubes	
13	Engelamiento	
14	Turbulencia	
15	Observaciones	
Hora de transmisión		

Vuelo Núm **601**

Destinatario		BOSTON
1	Indicativo	KLM 601
2	Situación	ABM KBOS
3	Hora	1543
4	Nivel de vuelo o altitud	ALT 8000 FT
5	Situación siguiente y hora de la misma	SALEM 01
6	Hora estimada de llegada	
7	Autonomía	
8	Temperatura del aire	
9	Tiempo presente	
10	Viento medio y su situación o equivalente de viento en cola	
11	Valor D	
12	Nubes	
13	Engelamiento	
14	Turbulencia	
15	Observaciones	
Hora de transmisión		

14614

27 octubre 1965

B. O. del E.—Núm. 257

b) Según se enuncia por radiotelefonía:

- I. — SPEEDBIRD GOLF ALFA POSITION FOar NAI_{na} FOar FAIF NORTH FAIF SIRO WEST AT UAN TRI UAN SEV'N FLIGHT LEVEL UAN NAI_{na} SIRO NEXT POSITION FAIF SIRO SIRO SIRO NORTH FOar SIRO WEST AT TRI FAIF ENDURANCE NAI_{na} HOURS TRI SIRO MINUS UAN EIT TU FAIF FAIF TRI FAIF AT FOar NAI_{na} FAIF SIKS PLUS TRI NAI_{na} SIRO FEET IN AND OUT OF CLOUDS BROKEN CUMULIFORM TOP TRI SIRO SIRO SIRO SIRO FEET TURBULENCE LIGHT FRONT UAN TU FAIF FAIF IN FRONT.
- II. — CLIPPER UAN SIRO UAN POSITION FAIF SIRO FOar FAIF NORTH TU SIRO WEST AT TU SIRO TRI SIKS CLIMBING TO FLIGHT LEVEL UAN TU SIRO NEXT POSITION FOar NAI_{na} TU FAIF NORTH TU FAIF WEST AT TU UAN ENDURANCE UAN SIRO HOURS . .
- III. — FOXTROT ALFA BRAVO PAPA DELTA OVER ABBEVILLE NDB AT TRI FAIF ALTITUDE UAN TU SIRO SIRO METRES CLIMBING TO TU FOar FAIF SIRO METRES NEXT POSITION ASHFORD AT FAIF SEV'N
- IV. — AIREP SPECIAL KLM SIKS SIRO UAN ABEAM BOSTON AT UAN FAIF FOar TRI ALTITUDE EIT SIRO SIRO SIRO FEET NEXT POSITION SALEM AT SIRO UAN ICING MODERATE

c) Según se anota en tierra y se transmite por radiotelegrafía (incluso teletipo):

- I. — BOA GA 4945N 50W 1317 FL190 5000N 40W 35 9HR30 MS18 255 35 4956 PS390FT IAO BKN CUF TOP 30000FT TURB FBL FRONT 1255 IN FRONT
- II. — PAA 101 5045N 20W 2036 ASC FL120 4925N 25W 21 10HR
- III. — FABPD AB NDB 35 ALT 1200M ASC 2450M ASHFORD 57
- IV. — AIREP SPECIAL KLM 601 ABM KBOS 1543 ALT 8000FT SALEM 01 ICE MOD

EXPLICACIÓN DE LOS EJEMPLOS

El primer ejemplo es una aeronotificación completa correspondiente a una ruta oceánica usando líneas de notificación fijas obligatorias que coincidan con los meridianos espaciados a intervalos de 10°.

El segundo ejemplo es una aeronotificación correspondiente a un vuelo por una ruta similar usando una línea de notificación fija intermedia que coincida con el meridiano espaciado a un intervalo de 5° de la línea de notificación anterior, cuando la aeronave no tiene que dar información meteorológica.

Los ejemplos tercero y cuarto son de aeronotificaciones correspondientes a vuelos por rutas en que se han establecido puntos de notificación, cuando los

procedimientos MET no exigen que las aeronaves notifiquen información MET ordinaria. Sin embargo, el vuelo correspondiente al cuarto ejemplo notifica "ICING MODERATE" pues en este caso es obligatorio dar esta información (el congelamiento moderado o fuerte, y la turbulencia fuerte exigen informe especial siempre que se observen).

Adviértase que se ha anotado la "hora de transmisión" en los ejemplos primero y cuarto, según corresponde, cuando el informe contiene información meteorológica.

II. INSTRUCCIONES PARA LA ANOTACION Y NOTIFICACION AIREP

1. ANOTACION DE AERONOTIFICACIONES ORDINARIAS

1.1. La Sección 1 es obligatoria, aunque pueden omitirse elementos de la misma, siempre y cuando lo prescriban los "Procedimientos Suplementarios Regionales"; la Sección 2 se añade, en su totalidad o en parte, cuando así lo especifique la dependencia del servicio de tráfico aéreo apropiada, el explotador de la aeronave o su representante designado; la Sección 3 se añade, en su totalidad o en parte, de conformidad con los "Procedimientos Suplementarios Regionales-Meteorología".

1.2. Todos los elementos de la Sección 3 se anotarán cada vez que se realice una observación, excepto:

- Quando el piloto al mando opine que el elemento no se ha observado con exactitud suficiente para que pueda usarse en las operaciones; o
- Quando se permita la omisión de determinado elemento en los "Procedimientos Suplementarios Regionales-Meteorología".

2. ANOTACION DE AERONOTIFICACIONES ESPECIALES

2.1. La Sección 1 y las partes apropiadas de la Sección 3 se necesitan de todas las aeronaves, en todas las rutas:

- Siempre que se encuentren condiciones de engelamiento moderado o fuerte, o turbulencia fuerte.
- Siempre que, en opinión del piloto al mando, las condiciones meteorológicas que se encuentren, aparte de engelamiento en la aeronave y turbulencia, puedan probablemente afectar la seguridad de otras aeronaves; o
- Siempre que se soliciten expresamente antes del vuelo o durante éste, datos concretos por una oficina meteorológica que suministre servicio meteorológico al vuelo.

2.2. Todos los elementos de la Sección 1 y los elementos de la Sección 3 que justifiquen la aeronotificación especial, se anotarán en los lugares correspondientes del formulario, siempre que las observaciones anotadas en la Sección 3 sean, en opinión del piloto al mando, suficientemente exactas para uso en las operaciones.

2.3. Las aeronotificaciones especiales llevan el indicador "AIREP SPECIAL".

2.4. No se hace una aeronotificación especial si ello interfiera con la preparación y transmisión de la aeronotificación ordinaria siguiente. En este caso, las condiciones que justifiquen la aeronotificación especial se notifican en la aeronotificación ordinaria, que entonces lleva el indicador "AIREP SPECIAL".

3. USO DE ABREVIATURAS

3.1. Las abreviaturas dadas más adelante entre paréntesis, y que figuran en la primera columna del formulario, se utilizan para la anotación de los elementos por los pilotos durante el vuelo, y por el personal de tierra que reciba el informe, así como para la transmisión o retransmisión del informe por radiotelegrafía.

4. TRANSMISION DE AERONOTIFICACIONES

4.1. Los datos contenidos en una aeronotificación se notifican en el mismo orden en que se han anotado en el formulario.

— DESTINATARIO.—Anotar la estación a que se llama y, de ser necesario, la retransmisión requerida.

Dato 1. IDENTIFICACION.—Anotar la señal distintiva de radio de la aeronave dada en el plan de vuelo, precedida de "AIREP SPECIAL", si corresponde.

Dato 2. POSICION.—Anotar la posición en latitud y longitud o como un punto de notificación (identificación mediante el nombre o en relación con una característica geográfica destacada o mediante identificación de la ayuda para la navegación en el punto de notificación). Añádase al nombre del punto de notificación el prefijo "abeam (ABM)" cuando la aeronave no esté justamente sobre el mencionado punto de notificación. Indíquese cómo se ha determinado la posición añadiendo una de las cifras siguientes a la posición, excepto cuando por acuerdo regional no se requiera la notificación de ninguna de las cifras 1 a 4, inclusive. Cuando no se disponga de una ayuda para la navegación para determinar la posición, insértese las cifras 1 ó 5, según proceda.

- Punto de posición visual.
- Tres o más líneas de situación o determinación positiva de la posición.
- Dos líneas de situación.
- Posición por una sola línea de situación.
- Navegación a estima.

Quando corresponda, deberá notificarse invariablemente la cifra 5.

Dato 3. HORA.—Notificar la hora en horas y minutos GMT, siempre que se envíen las Secciones 1 y 3, ó 1, 2 y 3. Notificar la

hora en minutos después de la hora cuando sólo se envíe la Sección 1 ó las Secciones 1 y 2. La hora notificada debe ser la hora verdadera en que está la aeronave en la posición y no la hora de origen o de transmisión. Las horas debieran anotarse siempre en horas y minutos GMT cuando se hace una notificación especial.

Dato 4. NIVEL DE VUELO (FL) o ALTITUD (ALT).—Anotar el número de nivel de vuelo si el reglaje del altímetro aneróide es el normal; los números de los niveles de vuelo se dan en el Apéndice F. Anotar la altitud en metros o pies enteros cuando se use QNH. Anotar "ascendiendo a (ASC)" o "descendiendo a (DES)" cuando se asciende o desciende a un nuevo nivel después de pasar el punto de notificación.

Dato 5. POSICION SIGUIENTE Y HORA A QUE SE SOBREVOLARA.—Anotar el siguiente punto o puntos de notificación y hora u horas previstas de paso sobre dicho punto o puntos, expresada en minutos después de la hora entera, o anotar la posición a que se prevé llegar una hora después, cuando sea necesario.

Dato 6. HORA PREVISTA DE LLEGADA (ETA).—Anotar el nombre del aeródromo del primer aterrizaje previsto y hora de llegada a él, expresada en minutos, después de la hora entera o en horas GMT y minutos, cuando sea necesaria.

Dato 7. AUTONOMIA.—Anotar la autonomía de combustible en horas y minutos.

Dato 8. TEMPERATURA DEL AIRE (PS o MS).—Anotar la temperatura en grados Celsius enteros, corregida por error instrumental y velocidad relativa. Si no puede obtenerse una lectura estabilizada de temperatura, omitase este dato.

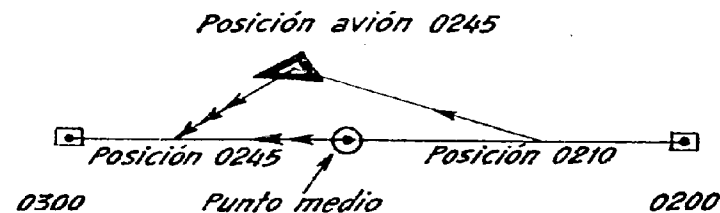
Dato 9. CONDICIONES METEOROLOGICAS PRESENTES.—Anotar las que se encuentren durante los diez minutos anteriores en una o más de las formas siguientes:

Tormenta (TS).
Granizo (HAIL).
Lluvia (RA).
Nieve (SN).
Lluvia subfundida (FZR).

Anotar toda la precipitación que se congele en la aeronave, empleando FZR; anotar toda la precipitación sólida, excepto granizo, que no se adhiera a la aeronave, empleando SN. Si no se encuentra ninguna de las anteriores, se omitirán las "Condiciones meteorológicas presentes"

Dato 10. VIENTO MEDIO Y SU POSICION o VIENTO EQUIVALENTE DE COLA.—En los vuelos oceánicos, y cuando sea posible en los no oceánicos, anotar el viento medio entre puntos de posición (dirección en grados geográficos, velocidad en nudos) si el dato es suficientemente preciso para uso en las operaciones. Añadir la longitud y latitud, al grado entero más próximo, de la situación

del punto medio del tramo, respecto al cual se ha colocado el viento (véase gráfico).



Si el viento medio se observó a nivel distinto del que se anotó en el dato 4, anótese en la forma normal y dése la altitud o nivel de vuelo en que se observó en "Observaciones"; por ejemplo: "Viento a ...".

Cuando no se pueda determinar con suficiente exactitud el viento medio, anotar el viento equivalente de cola entre puntos fijos de notificación como ganancia o pérdida (PS o MS) de velocidad respecto al suelo en nudos, si se puede determinar con seguridad.

Omitase este dato si no pueden determinarse con seguridad ni el viento medio ni el equivalente de cola.

Dato 11. FACTOR D.—Restar la altura del altímetro reglado a 1.013,2 mb. (corregidos por errores de calibración y de posición) de la lectura del radioaltímetro. Anotar la diferencia (PS o MS) en metros o pies. Omitir este dato cuando se vuela sobre tierra o entre 15° N y 15° S.

Dato 12. NUBES.—Anotar las nubes como sigue:

Despejado (cuando no existen nubes de ningún nivel) (SKC).
o Bajo nubes (BLO),
o Sobre nubes (OTP),
o Entre capas (BTL),
o Dentro y fuera de nubes (IAO),
o Continuamente entre nubes (INC),
según corresponda.

Describir primero las nubes mencionadas, como:

Dispersas (predominan espacios despejados) (SCT),
o Con claros (predominan masas nubosas) (BKN),
o Continuas (CNS);
y después como:
Stratiformes (STF),
o Cumuliformes (CUF),
o Cúmulus castellatus (TCU),
o Cúmulonimbus (CB).

Añadir las altitudes de las bases o cimas, o ambas cosas, en metros o pies enteros, cuando se estime que el cálculo es suficiente-

R. A. V. - 1

Apéndice E

mente preciso para uso en las operaciones. Identificar las alturas dadas por "base" o "cima", según corresponda.

Repetir para la segunda capa o masa de las nubes, si se han anotado dos capas de nubes.

Dato 13. ENGELAMIENTO EN LA AERONAVE (ICE).—Anotar el engelamiento en las aeronaves ocurrido durante los diez minutos anteriores (a menos que el ATS solicite lo contrario) en la forma siguiente:

Ligero (no es necesario cambio de rumbo ni de altitud) (FBL),
o Moderado (puede considerarse conveniente el cambio de rumbo y/o altitud) (MOD),
o Fuerte (se considera esencial un cambio inmediato de rumbo y/o altitud) (SEV).

Dato 14. TURBULENCIA (TURB).—Anotar la turbulencia que se encuentre durante los diez minutos anteriores (a menos que el ATS solicite lo contrario), como sigue:

Ligera (perceptible) (FBL),
o Moderada (se anda difícilmente) (MOD),
o Fuerte (se desplazan los objetos sueltos) (SEV).

Dato 15. OBSERVACIONES.—Anotar lo siguiente, cuando ocurra durante la hora anterior, empleando los términos indicados:

Frente (seguido de la hora o posición de paso por un frente marcado). Tromba de agua. Tornado. Tormenta de arena. Ventisca. Tormenta tropical (huracán, tifón o ciclón).	}	Seguido de la hora o posición en que se observó.)
---	---	--

Añadir otras observaciones a discreción del piloto, o cuando lo pida expresamente una oficina meteorológica, dando las condiciones meteorológicas pasadas significativas, una ampliación de las condiciones meteorológicas presentes, o ambas cosas.

Las condiciones acerca de la superficie del mar pueden anotarse si se ha convenido localmente con el explotador interesado, y comprenderán:

Estado de la mar.

Viento en la superficie (dirección y fuerza); cuando la fuerza exceda de 9, anotarlo como "viento en superficie galeña" (viento de 48 a 55 nudos); "viento en superficie tormenta" (viento de 56 a 63 nudos); o "viento en superficie huracán" (viento de más de 63 nudos).

Dirección del oleaje de leva (es decir, dirección de donde procede la ola de mayor período).

Anotar "condiciones de superficie no observables" si son necesarias las observaciones, pero no puede observarse la superficie.

— HORA DE TRANSMISION.—Anotarla únicamente cuando se transmita la Sección 3.

APENDICE F

R. A. V. - 1

Apéndice F

TABLA DE NIVELES DE VUELO

Nivel	Pies	Metros	Nivel	Pies	Metros
-90	-1.000	-300	170	17.000	5.200
-95	-500	-150	175	17.500	5.350
0	0	0	180	18.000	5.500
5	500	150	185	18.500	5.650
10	1.000	300	190	19.000	5.800
15	1.500	450	195	19.500	5.950
20	2.000	600	200	20.000	6.100
25	2.500	750	205	20.500	6.250
30	3.000	900	210	21.000	6.400
35	3.500	1.050	215	21.500	6.550
40	4.000	1.200	220	22.000	6.700
45	4.500	1.350	225	22.500	6.850
50	5.000	1.500	230	23.000	7.000
55	5.500	1.700	235	23.500	7.150
60	6.000	1.850	240	24.000	7.300
65	6.500	2.000	245	24.500	7.450
70	7.000	2.150	250	25.000	7.600
75	7.500	2.300	255	25.500	7.750
80	8.000	2.450	260	26.000	7.900
85	8.500	2.600	265	26.500	8.100
90	9.000	2.750	270	27.000	8.250
95	9.500	2.900	275	27.500	8.400
100	10.000	3.050	280	28.000	8.550
105	10.500	3.200	285	28.500	8.700
110	11.000	3.350	290	29.000	8.850
115	11.500	3.500	300	30.000	9.150
120	12.000	3.650	310	31.000	9.450
125	12.500	3.800	320	32.000	9.750
130	13.000	3.950	330	33.000	10.050
135	13.500	4.100	340	34.000	10.350
140	14.000	4.250	350	35.000	10.650
145	14.500	4.400	360	36.000	10.950
150	15.000	4.550	370	37.000	11.250
155	15.500	4.700	380	38.000	11.550
160	16.000	4.900	390	39.000	11.850
165	16.500	5.050	400	40.000	12.150

F - 1

10-XII-1962

R. A. V. - 1

Apéndice F

TABLA DE NIVELES CUADRANTALES DE CRUCERO

Desde 0600 hasta 0800			Desde 0900 hasta 1700			Desde 1800 hasta 2600			Desde 2700 hasta 3300		
Nivel	Pies	Metros	Nivel	Pies	Metros	Nivel	Pies	Metros	Nivel	Pies	Metros
10	1.000	300	15	1.500	450	20	2.000	600	25	2.500	750
30	3.000	900	35	3.500	1.050	40	4.000	1.200	45	4.500	1.350
50	5.000	1.500	55	5.500	1.700	60	6.000	1.850	65	6.500	2.000
70	7.000	2.150	75	7.500	2.300	80	8.000	2.450	85	8.500	2.600
90	9.000	2.750	95	9.500	2.900	100	10.000	3.050	105	10.500	3.200
110	11.000	3.350	115	11.500	3.500	120	12.000	3.650	125	12.500	3.800
130	13.000	3.950	135	13.500	4.100	140	14.000	4.250	145	14.500	4.400
150	15.000	4.550	155	15.500	4.700	160	16.000	4.900	165	16.500	5.050
170	17.000	5.200	175	17.500	5.350	180	18.000	5.500	185	18.500	5.650
190	19.000	5.800	195	19.500	5.950	200	20.000	6.100	205	20.500	6.250
210	21.000	6.400	215	21.500	6.550	220	22.000	6.700	225	22.500	6.850
230	23.000	7.000	235	23.500	7.150	240	24.000	7.300	245	24.500	7.450
250	25.000	7.600	255	25.500	7.750	260	26.000	7.900	265	26.500	8.100
270	27.000	8.250	275	27.500	8.400	280	28.000	8.550	285	28.500	8.700
290	29.000	8.850	300	30.000	9.150	310	31.000	9.450	320	32.000	9.750
330	33.000	10.050	340	34.000	10.350	350	35.000	10.650	360	36.000	10.950
370	37.000	11.250	380	38.000	11.550	390	39.000	11.850	400	40.000	12.150

F - 2

10-XII-1962

APENDICE G

R. A. V.-1

Apéndice G

SENALES ENTRE AERONAVES EN VUELO Y PARA LOS VUELOS EN FORMACION

Quando no se pueda o no se deba emplear la radio, y siempre que las condiciones existentes lo permitan, se utilizarán las señales visuales siguientes cuyo significado se especifica:

- (1) *Señal preventiva de ejecución:* Echar hacia atrás la cabeza.
- (2) *Señal de ejecución:* Inclinar con rapidez la cabeza hacia adelante.
- (*) (3) *Meter el tren de aterrizaje:* Puño cerrado, pulgar extendido hacia arriba, movimiento del brazo hacia arriba.
- (*) (4) *Bajar el tren de aterrizaje:* Puño cerrado, pulgar extendido hacia abajo, movimiento del brazo hacia abajo.
- (*) (5) *Frenos aerodinámicos fuera o dentro, según corresponda:* Mano extendida hacia adelante, con todos los dedos juntos y apretados, abriendo y cerrando la mano varias veces.
- (*) (6) *Sacar los flaps de aterrizaje:* Palma de la mano extendida hacia abajo, con movimiento descendente del brazo.
- (*) (7) *Meter los flaps de aterrizaje:* Palma de la mano extendida hacia arriba, con movimiento ascendente del brazo.
- (8) *Avería del radiotransmisor:* Con la palma de la mano hacia la cara, mover la mano hacia arriba y hacia abajo, por delante de la cara o la máscara de oxígeno.
- (9) *Avería del radioreceptor:* Con la palma de la mano hacia la cabeza y por delante del oído, mover la mano hacia adelante y hacia atrás.
- (10) *Puesta en marcha de motores:* Brazo extendido por encima de la cabeza, describiendo un movimiento circular con la mano.
- (11) *Prueba de motor y sistemas anterior al despegue:* El dedo índice de la mano derecha extendido verticalmente, con la mano a la altura de la cabeza y movimiento circular del brazo.
- (12) *Comprobación satisfactoria:* Mostrar la mano con los dedos pulgar e índice formando un círculo, y los otros tres dedos extendidos hacia arriba.
- (*) (13) *Prepararse para iniciar la carrera de despegue:* Echar la cabeza hacia atrás.

G-1

10-XII-1962

R. A. V.-1

Apéndice G

- (14) *Abrir la formación:* Movimiento del timón de dirección hacia la izquierda y la derecha (coleteo).
- (15) *Restablecer o apretar la formación:* Alabeo suave.
- (16) *Escalón o ala hacia la derecha o hacia la izquierda:* Dejar caer el plano del lado correspondiente.
- (17) *Formación en "pescadilla":* Suave movimiento hacia adelante y hacia atrás con la palanca de mando.
- (18) *Formación en cuña:* Alabeo suave.
- (19) *Atención en el aire:* Rápido y poco pronunciado alabeo.
- (20) *Cambio de avión jefe:* Si se desea que otro "punto" asuma la dirección, háganse algunos movimientos, con la mano, hacia adelante y con el dedo índice extendido en este sentido, sosteniendo después en alto el número de dedos correspondiente al número del "punto" que habrá de hacer de jefe. El número y orden de los puntos habrá de establecerse antes del despegue o, en caso contrario, se hará un cambio de elementos, señalando para ello al avión número 3 como jefe de la formación.
- (21) *Avanzar gases:* Con la mano cerrada y el dorso de la misma hacia atrás, adelantar varios veces la mano, recogiendo el brazo.
- (22) *Retrasar gases:* Con la mano cerrada y el dorso de la misma hacia adelante, retrasar varias veces la mano, recogiendo el brazo.
- (23) *Cambio de canal de radio:* Después de tocarse dos o tres veces el casco encima del auricular, extender hacia arriba uno o más dedos, tantas veces como se necesite, para que su suma señale el nuevo canal deseado.
- (24) *Radio averiada. Solicitud de aterrizaje:* Alabeos encima del aeródromo.
- (25) *Durante la noche. Radio averiada. Asuma el mando:* Encender y apagar en rápida sucesión las luces de navegación.
- (26) *Durante el día. Avería total de la instalación eléctrica:* La mano en la nariz.
- (27) *Durante la noche. Avería total de la instalación eléctrica:* Movimiento circular con la linterna portátil.
- (28) *Comprobación de combustible:* Señal de beber, con la mano. La respuesta se enviará con los dedos de la mano, y la suma de los que se muestren indicará la cantidad de combustible remanente en cientos de libras (o litros) o decenas de galones, según el tipo de las aeronaves.

G-2

10-XII-1962

14620

27 octubre 1965

B. O. del E.—Num. 257

(29) *Comprobación de oxígeno:* Dirigir la mano hacia la boca, con las puntas de los dedos unidas, simulando la señal de comer. La respuesta se enviará con los dedos de la mano, y los que se muestren indicarán la cantidad de oxígeno remanente en cientos P. S. I. aproximado por defecto.

(30) *"Rotura" de la formación:* Movimiento circular de la mano, abierta con los dedos juntos y algo más alta que la cabeza, seguido de una indicación, con los dedos separados, correspondiente al número de segundos que mediarán entre la "rotura" de un avión y la del precedente.

(31) *Sistema "macho":* Este sistema se identifica tocando con la mano la parte superior de la cabeza o casco de vuelo y levantando después el número de dedos apropiado para indicar la clase de dificultad. El procedimiento es el siguiente:

- M (a) Un dedo — Motor.
- A (b) Dos dedos — Alumbrado.
- C (c) Tres dedos — Combustible.
- H (d) Cuatro dedos — Hidráulica.
- O (e) Cinco dedos — Oxígeno.

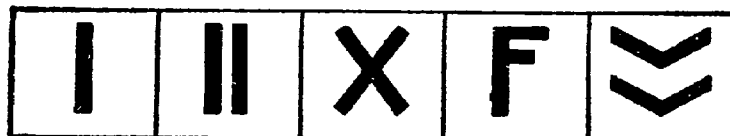
Nota.—Siempre que sea factible, en los vuelos en formación cada «punto» deberá repetir las señales del jefe para asegurar su recepción por todos los pilotos.

Las señales que se han indicado precediéndolas de un asterisco (*), necesitan del empleo de la señal ejecutiva para su cumplimiento.

SEÑALES DE INTERCEPTACION DE LA DEFENSA AEREA

Señal	Señales del interceptor	Significado	Respuesta del interceptado	Significado
Primera	Alabear colocándose a la izquierda y delante del interceptado, si lo que pretende es apartarle de un área determinada y, una vez recibida señal de entendimiento, iniciar un viraje hacia el rumbo deseado.	Sígame.	Día y noche: Alabear y seguirle.	He entendido y le sigo.
Primera	Alabear colocándose a la derecha y delante del interceptado, si lo que pretende es dirigir el avión hacia un lugar de aterrizaje y, una vez recibida la señal de entendimiento, iniciar el viraje hacia el rumbo deseado. NOCHE: Igual, añadiendo una serie de destellos luminosos irregulares, por cualquier sistema posible.	Sígame.	Día y noche: Alabear y seguirle.	He entendido y le sigo.
Segunda	Un viraje fuerte subiendo, de 90° o más, separándose (una rotura).	Puede continuar.	Día y noche: Alabear.	Entendido.
Tercera	Volar en círculos sobre el campo y bajar el tren. NOCHE: Igual, con las luces de aterrizaje encendidas.	Aterrice en este campo.	Hacer lo mismo que el interceptador y comenzar a aterrizar.	Entendido.
Cuarta	DÍA: Alabear mientras se sobrevuela la pista de aterrizaje a más de 1.000 pies sobre el nivel del campo. NOCHE: Emitir destellos con luces de aterrizaje o cualquier otro sistema de no poder hacerlo con éste, al sobrevolar la pista a una altura no superior a 1.000 pies sobre el nivel del campo.	El aeropuerto que usted me indica no es apropiado.	Usar la primera serie de señales si desea que el otro le siga a un campo alternativo. Usar la segunda serie si desea abandonar el interceptado.	Sígame. Puede continuar su vuelo.
Emergen- cia	DÍA: Volar cabeceando hacia un rumbo constante (montaña rusa). NOCHE: Encender las luces de aterrizaje y mantener un rumbo constante.	Emergencia.	Lo mismo que en la serie cuarta.	

CODIGO TIERRA-AIRE INTERNACIONAL DE EMERGENCIA



Heridos graves; se necesita médico. Se necesitan suministros sanitarios. No podemos continuar. Se necesita comida y agua. Se necesitan armas de fuego y municiones.



Indíquenos la dirección para proseguir. Vamos en esta dirección. Intentaremos despegar. Aeronave seriamente averiada. Aterrizaje probablemente seguro aquí.

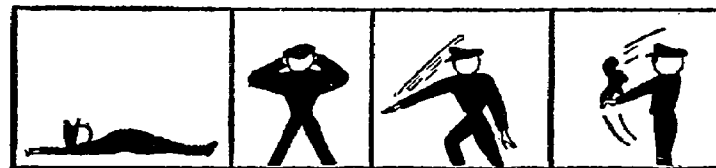


Todo bien. Necesitamos combustible y aceite. No. Sí. No comprendido.

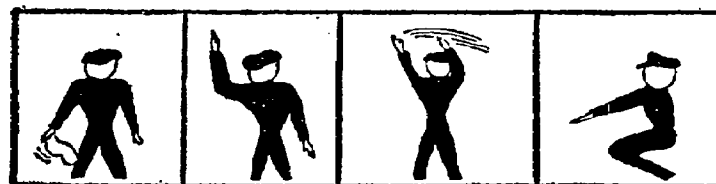


Necesitamos mecánico. Necesitamos mapas y brújula. Necesitamos lámpara de señales.

SENALES CON EL CUERPO



Se necesita asistencia médica. Nuestro receptor no funciona. Utilice un mensaje lanzable. Afirmativo (Sí).



Negativo (No). Todo bien; no espere. No intente aterrizar aquí. Aterrice aquí.



Podremos continuar en seguida; espere, si le es posible. Necesitamos ayuda de mecánicos o repuestos. Recójannos, abandonamos la aeronave.

ACUSE DE RECIBO DESDE LAS AERONAVES

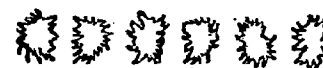
Mensaje recibido y comprendido: La aeronave indicará que las señales desde tierra han sido recibidas y comprendidas.

Mensaje recibido y no comprendido: La aeronave indicará que las señales desde tierra han sido recibidas, pero no entendidas.



De día o con luna: Alabando de un lado a otro.

De día o con luna: Efectuando un círculo completo hacia la derecha.



Por la noche: Haciendo destellos verdes con la lámpara de señales.



Por la noche: Haciendo destellos rojos con la lámpara de señales.

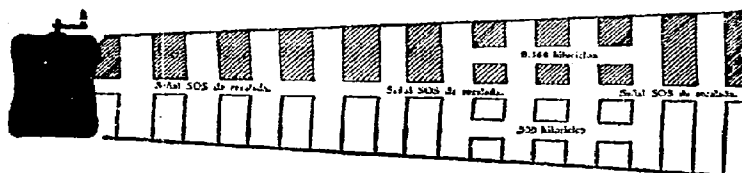
SEÑALES DE LAS RADIOS SOCORRO

Siempre que se sepa que una aeronave necesita auxilio es obligación de todos los aviones en vuelo ponerse a la escucha de las señales de las radios de socorro.

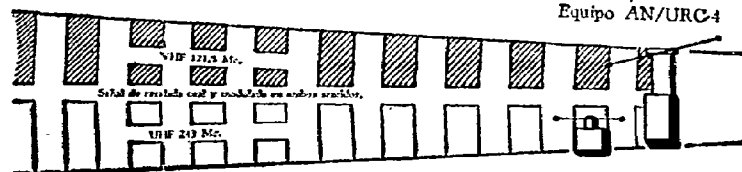
Pregúntense al organismo adecuado las frecuencias en que es probable se recibirán las señales. Escúchese en todas las frecuencias de socorro lo más a menudo posible, especialmente a las horas que se indican. En las figuras se indican las frecuencias utilizadas por los transmisores normalmente empleados.

PARA ADAPTARSE AL HORARIO INTERNACIONAL DE SOCORRO, EN LOS QUINCE MINUTOS ANTERIORES Y POSTERIORES A CADA HORA SE DEBE SINTONIZAR LA FRECUENCIA ADECUADA Y PERMANECER A LA ESCUCHA DURANTE POR LO MENOS CINCO MINUTOS.

Equipo AN/CRT-3
de accionamiento
manual.

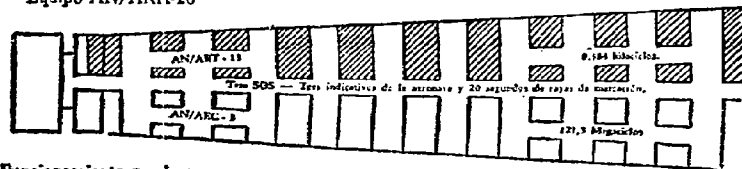


Equipo AN/URC-4



Equipo AN/URC-11 Transceptores
de funciona-
miento por baterías

Equipo AN/ARA-26



Funcionamiento por la ener-
gía de la aeronave.

Con este equipo se avisa la inminencia de un acci-
dente por medio de un dispositivo de emisión automá-
tica.

G - 7

10 - XII - 1962

CITAS DEL REGLAMENTO INTERNACIONAL PARA PREVENIR
LOS ABORDAJES EN LA MAR

Nota 1.—Véase 3.2.14.

Nota 2.—Lo que sigue está tomado del Reglamento Internacional para pre-
venir los Abordajes en la Mar, aprobado por Decreto de 11 de
septiembre de 1953 (aB. O. del Estado núm. 315).

PARTE A

PRELIMINARES Y DEFINICIONES

Artículo 1

- a) Todos los buques e hidroaviones en alta mar, y los buques propios para la navegación de altura en todas las aguas navegables con ella relacionadas, cumplirán este artículo, excepto por lo que se refiera al artículo 30. Cuando, como consecuencia de su construcción especial, los hidroaviones no puedan cumplir totalmente las cláusulas de este Reglamento relativas a las luces que han de llevar y sus formas, estas cláusulas se cumplirán hasta donde las circunstancias lo permitan.
- b) Los artículos concernientes a luces se cumplirán con cualquier clase de tiempo, desde la puesta del sol hasta su salida, y durante ese período no se ostentarán ningunas otras luces, excepto aquellas que no puedan confundirse con las luces prescritas, o perjudiquen en visibilidad o carácter distintivo, o interfieran con el mantenimiento de puestos de vigía apropiada.
- c) En los artículos que siguen excepto cuando el texto requiera otra cosa:
 - i) La palabra "embarcación" comprende cualquier tipo de nave, que no sea un hidroavión en el agua, empleada o que se puede emplear como medio de transporte en el agua;
 - ii) La palabra "hidroavión" incluye los hidros con casco y cualquier otra aeronave proyectada para maniobrar en el agua;
 - iii) La expresión "embarcación propulsada por motor" se refiere a cualquier embarcación accionada mecánicamente;

G - 8

10 - XII - 1962

- iv) Toda embarcación propulsada por motor, cuando dicho motor no funcione y navegue a la vela, se considerará como embarcación de vela, y toda embarcación con su motor en marcha, navegue o no a vela, se considerará como embarcación accionada mecánicamente;
- v) Una embarcación o hidroavión en el agua se considera que están "en movimiento" cuando no están anclados, amarrados a la costa ni varados;
- vi) La expresión "altura sobre el casco" quiere decir, altura a partir de la cubierta continua más alta;
- vii) La eslora y manga de una embarcación, serán las que figuran en su certificado de matrícula;
- viii) La longitud y envergadura de un hidroavión corresponderán a los valores máximos de estas dos dimensiones, tal como aparecen en su certificado, a los valores que se obtengan por medición directa;
- ix) La palabra "visible" cuando se aplica a luces, quiere decir que se trata de una luz visible en una noche oscura con atmósfera diáfana;
- x) El término "sonido breve" significa un sonido cuya duración aproximada es de un segundo;
- xi) El término "sonido prolongado" quiere decir que se trata de un sonido de cuatro a seis segundos de duración;
- xii) La palabra "silbato" tiene el significado de silbato y sirena;
- xiii) La palabra "toneladas" se refiere a toneladas bruto.

PARTE B

LUCES Y OTRAS SEÑALES

Artículo 2

b) Los hidroaviones en movimiento llevarán:

- i) En su parte central y hacia proa, en el lugar donde pueda verse mejor, una luz blanca brillante, dispuesta de tal modo que produzca una luz no interrumpida sobre un arco de horizonte de 220 grados del compás, y de manera que la luz sea visible 110 grados a cada lado del hidroavión, es decir, desde la dirección frontal hasta 20 grados hacia popa por la amura de cada costado, e instalada de forma que resulte visible desde una distancia no inferior a 3 millas.

- ii) En el extremo derecho, o de estribor, del ala, una luz verde, dispuesta de tal modo que produzca una luz no interrumpida sobre un arco del horizonte de 110 grados del compás, y de manera que la luz sea visible desde la dirección frontal hasta 20 grados hacia popa por la amura de estribor, e instalada en forma que resulte visible a una distancia no inferior a 2 millas.
- iii) En el extremo izquierdo, o de babor, del ala, una luz roja, dispuesta de manera que produzca una luz no interrumpida sobre un arco de horizonte de 110 grados del compás, y de manera que la luz sea visible desde una dirección, hacia proa, paralela al eje longitudinal hasta 80 grados hacia popa por la amura de babor, e instalada en forma que resulte visible a una distancia no inferior a 2 millas.

Artículo 3

- a) Las embarcaciones propulsadas por motor, cuando remolquen o empujen a otro buque deberán
- b) Las embarcaciones remolcadoras ostentarán también, la luz blanca de proa especificada en el Artículo 10, o en vez de ella una pequeña luz blanca a popa de la chimenea o del mástil posterior para poder gobernar los buques remolcados, pero esa luz no será visible hacia proa por una amura. No es obligatorio llevar luz blanca especificada en el Artículo 2 a) ii).
- c) Cuando un hidroavión en el agua remolca a uno o dos hidroaviones o embarcaciones llevará las luces prescritas en el Artículo 2 b) i), ii) y iii) y además llevará una segunda luz blanca de la misma construcción y naturaleza que la luz blanca mencionada en el Artículo 2 b) i), situada verticalmente por lo menos a 6 pies por encima o por debajo de tal luz.

Artículo 4

- b) Los hidroaviones en el agua, que no estén bajo mando, pueden llevar, en el sitio que resulte más visible, dos luces rojas verticalmente, una sobre la otra, cuya separación no sea inferior a 3 pies y de tal naturaleza que puedan verse desde todos los puntos del horizonte a una distancia no inferior a 2 millas, y durante el día pueden llevar verticalmente una sobre otra y a una distancia no inferior a 3 pies, donde resulten más visibles, dos bolas negras cuyo diámetro no sea inferior a 2 pies.
- d) Las embarcaciones e hidroaviones a que se refiera este artículo cuando no se muevan en el agua no llevarán las luces de costado de color, pero cuando estén en movimiento llevarán dichas luces.
- e) Las luces y señales que se exige exhibir según este artículo, serán interpretadas por otras embarcaciones e hidroaviones como indicación

de que el buque o hidroavión que las ostente no está bajo mando, y por tanto, no puede apartarse del lugar que ocupa.

- f) Estas señales no indican embarcaciones en peligro que requieran ayuda. El Artículo 31 trata de esta clase de señales.

Artículo 5

- a) Las embarcaciones de vela en movimiento y cualquier embarcación o hidroavión que sea remolcada llevarán las mismas luces que se prescriben en el artículo 2, para embarcaciones propulsadas por motor o para hidroaviones en movimiento, respectivamente, con la excepción de las luces blancas allí especificadas que no las llevarán nunca. Llevarán también luces de proa tal como se especifica en el Artículo 10, pero las embarcaciones remolcadas, excepto la última de la línea de remolque, pueden llevar en vez de tal luz una pequeña luz blanca, tal como se especifica en el Artículo 3 b).

Artículo 10

- c) Los hidroaviones en el agua cuando están en movimiento deben llevar una luz blanca en la cola, dispuesta de tal manera que produzca una luz no interrumpida, sobre un arco de horizonte de 140 grados del compás, montada de tal modo que la luz sea visible en 70 grados desde la dirección longitudinal hacia popa, a cada lado del hidroavión, y de tal naturaleza que resulte visible desde 2 millas como mínimo.

Artículo 11

- f) Los hidroaviones de longitud no superior a 150 pies, cuando estén anclados, llevarán en el sitio que resulte más visible, una luz blanca que pueda verse desde todos los puntos del horizonte a una distancia por lo menos de 2 millas.
- g) Los hidroaviones de longitud igual o superior a 150 pies, cuando estén anclados llevarán en el sitio que resulte más visible una luz blanca hacia proa y otra luz blanca hacia popa, que puedan verse ambas desde todos los puntos del horizonte, a una distancia no inferior a 3 millas; y además si la envergadura del avión excede de 150 pies, una luz blanca en cada costado, para indicar la envergadura máxima, y que, a ser posible, se vea desde todos los puntos del horizonte a una distancia igual a una milla.
- h) Los hidroaviones varados llevarán una luz de ancla o las luces prescritas en las secciones f) y g), y además pueden llevar dos luces rojas, situadas verticalmente con una separación mínima de 3 pies y de modo que resulten visibles desde todos los puntos del horizonte.

Artículo 12

Todas las embarcaciones e hidroaviones que se encuentren en el agua pueden, si fuese necesario para llamar la atención, ostentar, ade-

más de las luces que según este articulado necesitan llevar, una luz muy brillante, o emplear un sistema eficiente de señales por detonación o de otra clase, cuyos sonidos no pueden confundirse con ninguna otra señal autorizada en cualquier otra parte de este Reglamento.

Artículo 13

- a) Nada de lo que se prescriba en estos artículos impedirá el cumplimiento de las reglas especiales dictadas por cualquier otro Gobierno respecto a las luces de estacionamiento y de señales a bordo de buques de guerra, de los que se hagan a la mar formando convoy o respecto a hidroaviones en el agua; o con la exhibición de señales de identificación adoptadas por los armadores, que han sido autorizados por sus respectivos Gobiernos debidamente registradas y publicadas.
- b) Siempre que el Gobierno interesado haya determinado que un buque de la marina de guerra u otra embarcación cualquiera de carácter militar, o un hidroavión de construcción especial que se encuentre en el agua, o que esté dispuesto para un fin particular, no pueda cumplir plenamente las especificaciones contenidas en cualquiera de estos artículos, por lo que se refiera al número, posición, alcance o arco de visibilidad o señales sin interferir con la función militar asignada al buque o hidroavión, tal buque o hidroavión cumplirá con otras cláusulas que se refieran al número, posición, alcance o arco de visibilidad o señales, que su Gobierno haya determinado que cumplen, del modo más exacto posible, con los artículos citados respecto al buque o hidroavión de que se trate.

Artículo 15

- c) En caso de niebla, brumas nevadas, aguaceros fuertes, o cualquiera condiciones capaces de restringir la visibilidad, las señales prescritas en este artículo, sea de día o de noche, se usarán del modo siguiente:
- Toda embarcación propulsada por motor que esté avanzando por el agua emitirá, a intervalos que no excedan de dos minutos, un sonido prolongado.
 - Toda embarcación propulsada por motor que está en movimiento, pero sin avanzar por el agua, producirá, a intervalos que no sean superiores a dos minutos, dos sonidos prolongados, con un intervalo entre ellos de un segundo, aproximadamente.
 - Toda embarcación de vela en movimiento producirá, a intervalos que no excedan de un minuto, un sonido cuando esté amurada de estribor, y tres sonidos, en sucesión consecutiva, cuando el viento proceda de popa a través.
 - Toda embarcación cuando está fondeada debe hacer sonar la campana rápidamente durante unos cinco segundos, a intervalos que no excedan de un minuto. En embarcaciones cuya

longitud sea superior a 350 pies, se deberá hacer sonar la campana sobre la parte anterior del navío y, además, sobre la parte posterior, a intervalos que no pasen de un minuto, se hará sonar un gong o cualquier otro instrumento cuyo tono y timbre no puedan confundirse con los de la campana. Toda embarcación fondeada puede, además, de acuerdo con el artículo 12, producir tres sonidos consecutivos, a saber, un sonido breve seguido prolongado y de un sonido breve, para señalar su posición y la posibilidad de colisión con una embarcación que se aproxime.

- v) Toda embarcación que remolque otra, toda embarcación empleada en colocar o recoger cables submarinos o boyas, y las que estén en movimiento y no puedan apartarse de la ruta de otra embarcación que se aproxime, porque no estén bajo mando o no puedan maniobrar como lo exige el presente Reglamento, debe producir, en lugar de las señales prescritas en los párrafos i), ii) y iii), tres sonidos consecutivos, a intervalos que no excedan de un minuto, a saber, un sonido prolongado seguido de dos sonidos breves.
- vi) Las embarcaciones remolcadas, o si se remolcan más de una, la última del convoy solamente, si lleva tripulación a bordo, debe hacer oír, a intervalos que no excedan de un minuto, cuatro sonidos consecutivos, a saber, un sonido prolongado seguido de tres sonidos breves. Dentro de lo posible, esta señal se emitirá inmediatamente después de la señal dada por la embarcación remolcadora.
- vii) Toda embarcación varada debe emitir la señal prescrita en la subsección iv) y, además, deberá hacer oír tres sonidos de campana, separados y distintos, inmediatamente antes y después de cada una de aquellas señales.
- viii) Las embarcaciones de menos de 20 toneladas, las de remo y los hidroaviones que han amarrado, no están obligados a emitir las señales antes mencionadas, pero si no lo hacen, deben emitir cualquier otra señal sonora, de una intensidad suficiente, a intervalos que no pasen de un minuto.
- ix) Todo barco de pesca de un tonelaje bruto igual o superior a 20 toneladas, mientras realice su cometido, debe producir, a intervalos que no excedan de un minuto, un sonido de un silbato, seguido de un tintineo de campana. Estos barcos pueden igualmente hacer oír, en lugar de estas señales, un sonido que conste de una serie de notas alternativamente agudas y graves.

Artículo 16.—La velocidad debe ser moderada cuando exista niebla, etc.

- a) Toda embarcación o hidroavión cuando se deslice sobre el agua si se encuentra en una zona de bruma, niebla, nieve o aguacero fuerte, así en cualesquiera condiciones que análogamente limiten la visibilidad,

debe marchar a velocidad moderada y observar atentamente las circunstancias y condiciones existentes.

- b) Toda embarcación propulsada por motor, al escuchar en una dirección que le parezca encontrarse hacia proa y de costado, la señal de niebla de una embarcación cuya posición es incierta, debe, en tanto que las circunstancias del caso lo permitan, parar su máquina y seguir navegando con precaución hasta que el peligro de colisión haya pasado.

PARTE C

ARTICULOS SOBRE GOBIERNO Y NAVEGACION

- 1) Toda maniobra decidida como aplicación o consecuencia de la interpretación del presente articulado debe ajustarse de un modo efectivo, con tiempo suficiente, y observando las reglas de todo buen marino.
- 2) El riesgo de colisión puede ser advertido, cuando las circunstancias lo permitan, por la observación atenta en la brújula del rumbo de la embarcación que se aproxima. Si el rumbo no cambia de un modo apreciable, se puede concluir que este riesgo existe.
- 3) Los marinos deben tener en cuenta que un avión que amarra o despegue o que maniobra en condiciones atmosféricas desfavorables, puede encontrarse en la imposibilidad de modificar en el último momento la maniobra que intentaba.

Artículo 15.

Cuando dos embarcaciones propulsadas por motor hacen rutas directamente opuestas o casi opuestas, de manera que pueda tenerse una colisión, cada una de ellas debe virar hacia estribor de manera que pasen a babor la una de la otra. Este artículo no se aplica más que en el caso en que las embarcaciones lleven rumbo opuesto en la misma línea o muy próximos a ella, de modo que sea de temer una colisión; no se aplica a dos embarcaciones que, al continuar sus rutas respectivas, sea seguro que se crucen sin tocarse. Los únicos casos en que este artículo es aplicable son aquellos en que las dos embarcaciones lleven rumbos opuestos en una misma línea o muy próximos a ella; en otras palabras, aquellos casos en que, durante el día, cada embarcación observa los mástiles de la otra superpuestos, o casi dentro de la misma línea, que a su vez es la línea formada por los mástiles propios y durante la noche, al caso en que cada embarcación esté colocada de manera que pueda ver a la vez las dos luces de posición de la otra. No se aplica durante el día el caso de una embarcación que perciba a otra delante de ella y que corte su ruta, ni, durante la noche, el caso en que cada embarcación presente su luz roja y ve la luz del mismo color de la otra embarcación; ni el caso en que una embarcación ve delante de ella una luz roja sin ver la luz verde o una

luz verde sin ver la luz roja; finalmente, tampoco se aplica el caso de una embarcación que ve al mismo tiempo una luz verde y una luz roja en una dirección que no es la de su ruta ni se aproxime a ella.

- b) Para aplicación del presente artículo, así como de los artículos 19 a 20, inclusive, con excepción del 20 B), todo hidroavión que esté posado en el agua debe considerarse como una embarcación y debe interpretarse, en consecuencia, la expresión "embarcación propulsada por motor".

Artículo 19

Cuando dos embarcaciones propulsadas por motor llevan rutas que se cruzan, de modo que sea de temer una colisión, la que vea a la otra por estribor debe apartarse de la ruta de esa otra embarcación.

Artículo 20

- a) Cuando dos embarcaciones propulsadas una por motor y la otra a vela, avanza de manera que sea de temer un abordamiento, la embarcación de propulsión mecánica debe apartarse de la ruta de la otra embarcación de vela, salvo las excepciones previstas en los artículos 24 y 26.
- b) Los hidroaviones que hayan amarrado deben, en tanto sea posible, mantenerse apartados de cualquier embarcación y evitar que se dificulte la navegación de ella. Sin embargo, cuando exista peligro de colisión, los hidroaviones deben atenerse al Reglamento presente.

Artículo 21

Si, a consecuencia de este articulado, una de las dos embarcaciones debe cambiar de ruta, la otra debe conservar la suya y mantener su velocidad. Cuando por una causa cualquiera esta última embarcación se encuentra tan cerca de la otra que no pueda evitarse la colisión por la sola maniobra de la que ha de dejar la ruta libre, debe por su parte ejecutar la maniobra que considere como más adecuada para evitar la colisión (véanse artículos 27 y 29).

Artículo 22

Toda embarcación que, al atenerse a este Reglamento, tenga que apartarse de la ruta de otra debe, si las circunstancias del caso lo permiten, evitar el cruce de la ruta de la otra embarcación por delante de aquella.

Artículo 23

Toda embarcación propulsada por motor que, siguiendo este Reglamento, tenga que apartarse de la ruta de otra, debe, si se aproxima a aquella, disminuir su velocidad, incluso detener su máquina o dar marcha atrás, si las circunstancias lo hacen necesario.

Artículo 24

- a) Independientemente de las prescripciones contenidas en este Reglamento, toda embarcación que alcance a otra debe apartarse de la ruta de esta última.
- b) Toda embarcación que se aproxime a otra, viniendo de una dirección de más de dos cuartas (22 1/2 grados) a popa y al través de esta última, es decir, que se encuentra en una posición tal con relación a la embarcación alcanzada que no podría durante la noche percibir ninguna de las luces de situación de ésta, debe considerarse como embarcación que alcanza a otra; y ningún cambio ulterior en el rumbo relativo de las dos embarcaciones hará que se considere a la embarcación que alcanza a la otra como si cruzase la ruta de esta última, según el sentido del presente Reglamento, y no quedará descargada de la obligación de apartarse de la ruta de la embarcación alcanzada hasta que la haya pasado por completo y quede entre ellas separación suficiente.
- c) Si la embarcación que alcanza a la otra no puede en algún caso reconocer con certidumbre si está delante o detrás de esta dirección respecto a la segunda, debe considerarse como embarcación que alcanza a otra y, por tanto, separarse de la ruta de aquella.

Artículo 25

- a) Toda embarcación propulsada por motor, cuando avance por canales estrechos, debe, cuando sea factible y no implique peligro, mantenerse en el lado del centro del canal que queda a estribor de dicha embarcación.
- b) Cuando una embarcación propulsada por motor se aproxima a una curva en un canal estrecho, donde no puede ver a otro buque de propulsión mecánica que se aproxime en sentido contrario, la primera embarcación debe, en el momento en que llegue a una distancia de media milla de la curva, emitir un sonido prolongado de su silbato. Toda embarcación propulsada por motor que escucha esta señal desde el otro lado de la curva debe responder por medio de una señal análoga. Haya escuchado o no la señal de respuesta a su silbido, la primera embarcación debe pasar por esta curva con precaución y manteniendo una vigilancia constante.

Artículo 26

Todo barco que no realice faenas de pesca, cuando esté en movimiento, debe apartarse de la ruta de los barcos que estén pescando con redes, líneas o al arrastre. Este artículo no da derecho a los barcos de pesca a obstruir un canal frecuentado por embarcaciones que no se dediquen a este cometido.

Artículo 27

Al aplicar e interpretar el presente articulado, se deben tener presentes todos los riesgos de navegación y de abordaje, así como todas las circunstancias particulares que puedan presentarse, incluso las posibilidades y limitaciones de las embarcaciones e hidroaviones que entren en juego, y que pueden conducir a la necesidad de apartarse de este Reglamento para evitar un peligro inmediato.

PARTE D
DIVERSOS

Artículo 28

- a) Cuando dos embarcaciones se encuentren a la vista, la propulsada por motor que esté en movimiento debe, al realizar un cambio de ruta para amoldarse a la autorización o a las prescripciones de este articulado, indicar tal variación por las señales que siguen, y que serán emitidas por medio de su silbato.

Un sonido breve, que quiere decir: "Altero el rumbo hacia estribor."

Dos sonidos breves, que significan: "Altero el rumbo hacia babor."

Tres sonidos breves, que significan: "Mi máquina marcha hacia atrás."

- b) Cuando una embarcación propulsada por motor que, según el presente Reglamento debe conservar su ruta y su velocidad, se halla a la vista de otra embarcación y no tiene seguridad de que ésta tome las medidas necesarias para evitar el abordaje, puede expresarse duda emitiendo por medio del silbato una serie rápida compuesta, por lo menos, de cinco sonidos breves. Esta señal no debe dispensar al navío de las obligaciones que le incumben, conforme a los artículos 27 y 29, o a cualquiera otro, ni de la obligación de señalar cualquier maniobra efectuada, de acuerdo con el presente articulado, haciendo oír las señales sonoras apropiadas que se prescriben en este artículo.
- c) La aplicación de este Reglamento no deberá en modo alguno dificultar la de las reglas especiales que establezca el Gobierno de una nación referentes al empleo de señales suplementarias mediante toques de silbato entre navíos de guerra o que formen parte de un convoy.

Artículo 29

Ninguno de los artículos prescritos debe exonerar a las embarcaciones o hidroaviones posados en el agua o a sus propietarios, capitanes, o tripulaciones, de las consecuencias de cualquier negligencia, ya sea respecto a luces o señales, o personal de vigía, o, finalmente, por lo

qué se refiere a cualquier precaución indispensable que haya de tomarse según la experiencia ordinaria del marino y las circunstancias especiales en que se encuentre la embarcación.

Artículo 30

RESERVA RELATIVA A LAS REGLAS DE NAVEGACIÓN EN
PUERTOS Y AGUAS TIERRA ADENTRO.

Ninguno de estos artículos debe dificultar la aplicación de reglas especiales establecidas oficialmente por la autoridad local que se refiera a la navegación en puertos, ríos o cualesquiera extensiones de agua, tierra adentro, comprendiendo las zonas de agua reservadas a los hidroaviones.

Artículo 31

SEÑALES DE PELIGRO

Cuando una embarcación o un hidroavión en el agua se encuentre en peligro y pida socorro a otros navíos o a tierra, deberá hacer uso de las señales siguientes, bien sea en conjunto o separadamente:

- Disparos de arma de fuego u otras señales explosivas lanzadas a intervalos de un minuto, aproximadamente.
- Un sonido continuo producido por un aparato cualquiera de los destinados a señales de niebla.
- Cohetes o bombas que proyecten estrellas rojas, lanzados uno a uno, a cortos intervalos.
- Una señal emitida por radiotelegrafía, o por cualquier otro sistema de señales, compuesta del grupo ... --- ... del Código Morse.
- Una señal radiotelefónica que conste de la palabra "MAYDAY".
- La señal de socorro: NC del Código Internacional.
- Una señal consistente en una bandera cuadrada, que tenga, por encima o por debajo, una bola u objeto análogo.
- Llamas sobre la embarcación, tales como las producidas dando fuego a un barril de alquitrán, un barril de aceite, etc.
- Un cohete, con paracaídas, que produzca una luz roja.

Queda prohibido emplear cualquiera de las señales enumeradas, excepto cuando se trata de indicar que una embarcación o un hidroavión están en peligro, y asimismo hacer uso de cualquier señal que pueda confundirse con alguna de las señales anteriores.

Nota.—Se ha establecido una señal de radio para uso de buques en peligro, la cual acciona un aparato automático de alarma en los demás buques, asegurándose de ese modo que se preste atención a los mensajes o llamadas de socorro. La señal consiste en series de doce rayas emitidas en un minuto, siendo la duración de cada raya de cuatro segundos, y de un segundo el intervalo que separa dos rayas consecutivas.

... ..