

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Unica.—Corrección de erratas.—La Comisión Mixta en su primera sesión procederá a compulsar el texto del Convenio publicado en el «Boletín Oficial del Estado» para la eventual corrección de erratas.

CLAUSULAS ESPECIALES

Primera.—En caso de discrepancia en la determinación de rendimiento mínimo, previsto en el artículo 22 del presente Convenio, se elevará la determinación o medición no acordada, así como el sistema técnico seguido e informa del Ingeniero, Empresa o personas que hayan efectuado la medición y las argumentaciones de la Empresa y de la representación sindical de los trabajadores de ella, a conocimiento de la Comisión Mixta Provincial y en alzada ante la Central, quien, tras los asesoramientos e informes oportunos, dictaminará cuál será el rendimiento mínimo a aplicar en la Empresa, no dándose ulterior recurso contra esta Resolución y a salvo de las acciones ante autoridad o jurisdicción competente.

Interin se resuelve la discrepancia, el trabajador recibirá el Plus de actividad con arreglo a los rendimientos mínimos establecidos por la Empresa. Dictada la Resolución, si los rendimientos marcados por la Comisión Mixta fueran inferiores a los establecidos por la Empresa, ésta vendrá obligada a abonar las diferencias correspondientes al Plus de actividad en concepto de prima a la producción.

Segunda.—Premio de jubilación.—El personal que solicite la jubilación entre los sesenta y sesenta y cinco años de edad, ambos inclusive, y lleve como mínimo quince años de servicio ininterrumpidos en la Empresa, percibirá una gratificación de 5.000 pesetas, que será abonada por una sola vez en el momento de causar baja.

Tercera.—Para todo lo no previsto en el presente Convenio y concretamente en lo que respecta a organización de trabajo, bases de productividad, antigüedad, plantillas, ingresos, ascensos, periodo de prueba, horario, vacaciones, excedencias, permisos, licencias, servicio militar, gratificaciones extraordinarias,

trabajo nocturno y trabajo de personal femenino, se estará a lo dispuesto en la vigente Ordenanza Laboral de las Industrias de la Piel.

Cuarta.—Repercusión en precios.—Ambas representaciones componentes de la Comisión Deliberante declaran y hacen constar que las mejoras que se establecen por el presente Convenio no repercutirán en los precios de los artículos producidos.

Quinta.—Las mejoras económicas contenidas en este Convenio se refieren única y exclusivamente al rendimiento, denominado normal, en jornada de ocho horas.

En consecuencia, cuando las Empresas vinieran abonando a sus trabajadores en concepto de salario (salario base, más plus de actividad «y otros pluses voluntarios» a rendimiento normal) cantidades iguales o superiores a las que figuran en las tablas salariales de este Convenio podrán absorber o compensar los nuevos aumentos sobre las mismas.

Por el contrario, estas mejoras no pueden ser absorbidas por primas a la producción, incentivos o destajos, o cantidades que corresponda percibir al productor por premios de antigüedad o participación en beneficios.

Sexta.—Ropa de trabajo.—La Empresa entregará a cada productor un mono o prenda de trabajo al año, o dos caso de que se justifique la inutilización del primero.

MINISTERIO DEL AIRE

REGLAMENTO de Circulación Aérea, actualizado por Orden de 18 de octubre de 1971. (Conclusión.)

APENDICE B

Tabla de niveles de crucero

Los niveles de crucero que han de observarse cuando así lo exija este Reglamento son los siguientes.*

DERROTA **

De 000° a 179° ***				De 180° a 359° ***							
Vuelos IFR			Vuelos VFR			Vuelos IFR			Vuelos VFR		
Nivel de vuelo	Altitud		Nivel de vuelo	Altitud		Nivel de vuelo	Altitud		Nivel de vuelo	Altitud	
	Metros	Pies		Metros	Pies		Metros	Pies		Metros	Pies
-90			—	—	—	0			—	—	—
10	300	1.000	—	—	—	20	600	2.000	—	—	—
30	900	3.000	35	1.050	3.500	40	1.200	4.000	45	1.350	4.500
50	1.500	5.000	55	1.700	5.500	60	1.850	6.000	65	2.000	6.500
70	2.150	7.000	75	2.300	7.500	80	2.450	8.000	85	2.600	8.500
90	2.750	9.000	95	2.900	9.500	100	3.050	10.000	105	3.200	10.500
110	3.350	11.000	115	3.500	11.500	120	3.650	12.000	125	3.800	12.500
130	3.950	13.000	135	4.100	13.500	140	4.250	14.000	145	4.400	14.500
150	4.550	15.000	155	4.700	15.500	160	4.900	16.000	165	5.050	16.500
170	5.200	17.000	175	5.350	17.500	180	5.500	18.000	185	5.650	18.500
190	5.800	19.000	195	5.950	19.500	200	6.100	20.000	205	6.250	20.500
210	6.400	21.000	215	6.550	21.500	220	6.700	22.000	225	6.850	22.500
230	7.000	23.000	235	7.150	23.500	240	7.300	24.000	245	7.450	24.500
250	7.600	25.000	255	7.750	25.500	260	7.900	26.000	265	8.100	26.500
270	8.250	27.000	275	8.400	27.500	280	8.550	28.000	285	8.700	28.500
290	8.850	29.000	300	9.150	30.000	310	9.450	31.000	320	9.750	32.000
330	10.050	33.000	340	10.350	34.000	350	10.650	35.000	360	10.950	36.000
370	11.300	37.000	380	11.600	38.000	390	11.900	39.000	400	12.200	40.000
410	12.500	41.000	420	12.800	42.000	430	13.100	43.000	440	13.400	44.000
450	13.700	45.000	460	14.000	46.000	470	14.350	47.000	480	14.650	48.000
490	14.950	49.000	500	15.250	50.000	510	15.550	51.000	520	15.850	52.000
etc.	etc.	etc.	etc.	etc.	etc.	etc.	etc.	etc.	etc.	etc.	etc.

* Excepto cuando, en virtud de acuerdos regionales de navegación aérea se proscriba una tabla modificada de niveles de crucero, basada en una separación vertical nominal mínima inferior a 600 metros (2.000 pies), pero no a 300 metros (1.000 pies), para ser utilizada, en condiciones especificadas por aeronaves que vuelen por encima del nivel de vuelo 290 dentro de sectores determinados del espacio aéreo.

** Derrota magnética, o en zonas polares o latitudes de más de 70° y dentro de las prolongaciones de esas zonas que puedan proscribir las autoridades competentes, derrota de cuadrícula, según determine una red de líneas paralelas al Meridiano de Greenwich superpuesta a una carta estereográfica polar, en la cual la dirección hacia el Polo Norte se emplea como Norte de cuadrícula.

*** Excepto cuando en virtud de acuerdos regionales de navegación aérea se proscriba que de 000° a 269° y de 270° a 089° se destinen a atender las direcciones predominantes del tránsito y se especifiquen los correspondientes procedimientos de transición apropiados.

APENDICE C

Señales

1. Señales de socorro y de urgencia

Ninguna de las disposiciones de esta sección impedirá que toda aeronave en peligro use cualquier medio de que pueda disponer para atraer la atención, dar a conocer su posición y obtener auxilio.

1.1. Señales de socorro.

1.1.1. Las señales que siguen, utilizadas conjuntamente o por separado, significan que existe una amenaza de peligro grave e inminente y que se pide ayuda inmediata.

1) Una señal transmitida por radiotelegrafía, o por cualquier otro medio para hacer señales, consistente en el grupo SOS (...—) del Código Morse.

2) Una señal emitida por radiotelefonía, consistente en la palabra MAYDAY.

3) Cohetes o bombas que proyecten luces rojas, lanzados uno a uno a cortos intervalos.

4) Una luz de bengala roja con paracaídas.

1463. La señal radiotelegráfica de alarma se compone de una serie de doce rayas de cuatro segundos de duración cada una, transmitidas en un minuto, con intervalos de un segundo entre raya y raya. Podrá transmitirse manualmente, pero se recomienda la transmisión automática.

1465. La señal radiotelegráfica de alarma consistirá en dos señales, aproximadamente sinusoidales, de audiodiferencia transmitidas alternativamente; la primera de ellas tendrá una frecuencia de 2.200 c/s. y la otra de 1.300 c/s. Cada una de ellas se transmitirá durante 250 milisegundos.

1466. Cuando la señal radiotelegráfica de alarma se genere automáticamente, se transmitirá de modo continuo durante treinta segundos, como mínimo, y un minuto como máximo; cuando se produzca por otros medios, la señal se transmitirá del modo más continuo posible durante un minuto aproximadamente.

1.2. Señales de urgencia.

1.2.1. Las señales siguientes, usadas conjuntamente o por separado, significan que una aeronave desea avisar que tiene dificultades que la obligan a aterrizar pero no necesita asistencia inmediata:

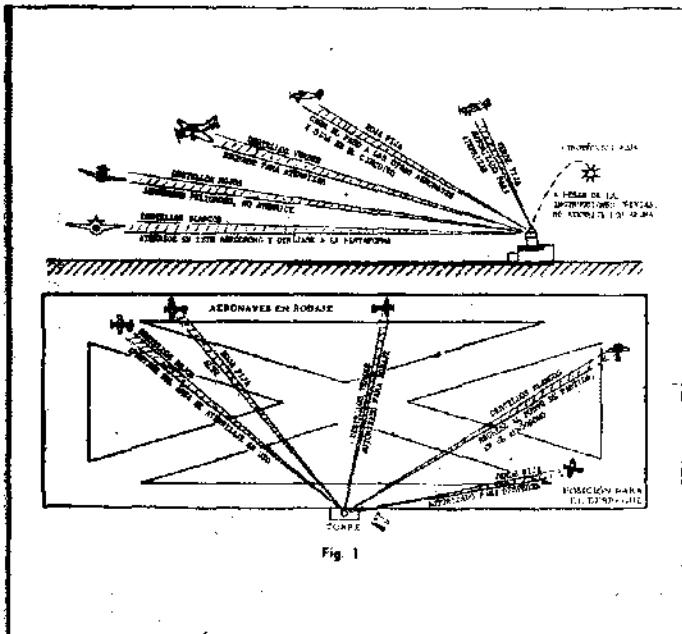


Fig. 1

1. Apagando y encendiendo sucesivamente los faros de aterrizaje, o
2. Apagando y encendiendo sucesivamente las luces de navegación, de forma tal que se distingan de las luces de navegación de destellos.

1.2.2. Las señales siguientes, usadas conjuntamente o por separado, significan que una aeronave tiene que transmitir un mensaje urgentísimo relativo a la seguridad de un barco, aeronave u otro vehículo, o de alguna persona que esté a bordo o a la vista:

1. Una señal hecha por radiotelegrafía o por cualquier otro método de señales consistente en el grupo XXX.

2. Una señal transmitida por radiotelefonía consistente en la enunciación de la palabra PAN.

2. Señales visuales empleadas para advertir a una aeronave no autorizada que se encuentra volando en una zona restringida, prohibida o peligrosa, o que está a punto de entrar en ella

De día y de noche, una serie de proyectiles disparados a intervalos de diez segundos que al explotar produzcan luces o estrellas rojas y verdes indicarán a toda aeronave no autorizada que está volando en una zona restringida, prohibida o peligrosa o que está a punto de entrar en ella y que la aeronave ha de tomar las medidas remediadoras que puedan ser necesarias.

Nota.—Estas señales pueden hacerse desde tierra o desde otra aeronave.

3. Señales para el tránsito del aeródromo

3.1. Señales con luces corrientes y con luces pirotécnicas.

3.1.1. Instrucciones:

Luz	Desde el control de aeródromo	
	a las aeronaves en vuelo	a las aeronaves en tierra
Verde fija	Autorizado para aterrizar.	Autorizado para despegar.
Roja fija	Ceda el paso a las otras aeronaves y siga el circuito.	Alto.
Serie de destellos verdes	Regrese para aterrizar *	Autorizado para rodaje.
Serie de destellos rojos	Aeródromo peligroso, no aterrice.	Apártese de la zona de aterrizaje en uso.
Serie de destellos blancos	Aterrice en este aeródromo y dirijase a la plataforma *	Regrese al punto de partida en el aeródromo.
Luz pirotécnica roja	A pesar de las instrucciones previas, no aterrice por ahora.	

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

3.1.2. Acuse de recibo por parte de la aeronave:

i) En vuelo:

a) Durante las horas de luz diurna:

— Balaceando las alas de la aeronave.

Nota.—Esta señal no debe esperarse que se haga en los tramos básicos ni final de la aproximación.

b) Durante las horas de oscuridad:

— Emitiendo destellos dos veces con los faros de aterrizaje de la aeronave o, si no dispone de ellos, encendiendo y apagando dos veces las luces de navegación.

ii) En tierra:

a) Durante las horas de luz diurna:

— Moviendo los alerones o el timón de dirección.

b) Durante las horas de oscuridad:

— Emitiendo destellos dos veces con los faros de aterrizaje de la aeronave o, si no dispone de ellos, encendiendo y apagando dos veces las luces de navegación.

Dirigida hacia la aeronave de que se trata (véase figura 1)

3.2. Señales visuales en tierra.

Nota.—Para detalles sobre las ayudas visuales en tierra véase el anexo 14 de la OACI.

3.2.1. Prohibición de aterrizar.

Un panel cuadrado, rojo y horizontal, con diagonales amarillas (figura 2) cuando esté colocado en un área de señales, indica que están prohibidos los aterrizajes y que es posible que dure dicha prohibición.



Fig. 2

3.2.2. Necesidad de precauciones especiales durante la aproximación y el aterrizaje.

Un panel cuadrado, rojo y horizontal, con una diagonal amarilla (figura 3) cuando esté colocado en un área de señales, indica que, debido al mal estado del área de maniobras o por cualquier otra razón, deben tomarse precauciones especiales durante la aproximación para aterrizar o durante el aterrizaje.



Fig. 3

3.2.3. Uso de pistas y de calles de rodaje.

3.2.3.1. Una señal blanca y horizontal en forma de pesas (figura 4), cuando esté colocada en un área de señales, indica que las aeronaves deben aterrizar, despegar y rodar únicamente en las pistas y en las calles de rodaje.



Fig. 4

3.2.3.2. La misma señal blanca y horizontal en forma de pesas descrita en 3.2.3.1, pero con una barra negra perpendicular al eje de las pesas a través de cada una de sus porciones circulares (figura 5), cuando esté colocada en un área de señales, indica que las aeronaves deben aterrizar y despegar únicamente en las pistas pero que las demás maniobras no necesitan limitarse a las pistas ni a las calles de rodaje.

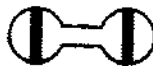


Fig. 5

3.2.4. Área de maniobras inservible.

Cruces de un solo color llamativo, preferiblemente blanco (figura 6), colocadas horizontalmente en el área de maniobras, indican que el área no es utilizable para el movimiento de aeronaves.



Fig. 6

3.2.5. Instrucciones para el aterrizaje y el despegue.

3.2.5.1. Cuando se use una o ambas de las señales siguientes indican la dirección que ha de seguir la aeronave para aterrizar o despegar:

1. Una «T» de aterrizaje, horizontal, de color blanco o anaranjado (figura 7), en dirección paralela al trazo largo de la «T» y hacia su travesaño.



Fig. 7

2. Un tetraedro de color anaranjado o negro por la cara izquierda y blanco o aluminio por la derecha, visto desde atrás hacia el ápice (figura 8), en la dirección hacia la cual apunta el tetraedro.

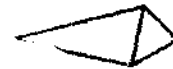


Fig. 8

3.2.5.2. Un grupo de dos cifras (figura 9) colocado verticalmente en la torre de control del aeródromo, o cerca de ella, indica a las aeronaves que están en el área de maniobras la dirección de despegue expresada en decenas de grados, redondeando el número al entero más próximo al rumbo magnético de que se trate.



Fig. 9

3.2.6. Tránsito hacia la derecha.

Una flecha hacia la derecha y de color llamativo en un área de señales u horizontalmente en el extremo de una pista o en el de una franja en uso (figura 10) indica que los virajes deben efectuarse hacia la derecha antes del aterrizaje y después del despegue.



Fig. 10

3.2.7. Oficina de Información de los Servicios de Tránsito Aéreo.

La letra «C» en negro colocada verticalmente sobre un fondo amarillo (figura 11) indica el lugar en que se encuentra la Oficina de notificación de los Servicios de Tránsito Aéreo.



Fig. 11

3.2.8. Planeadores en vuelo.

Una doble cruz blanca colocada horizontalmente (figura 12) en el área de señales indica que el aeródromo es utilizado por planeadores y que se están realizando vuelos de esta naturaleza.



Fig. 12

4. Señales para maniobrar en tierra

4.1. Del señalero a la aeronave.

El señalero, con sus manos iluminadas si es necesario para facilitar la observación por parte del piloto y mirando hacia la aeronave desde un punto:

a) Para aeronaves de alas fijas, delante del extremo del ala izquierda y bien a la vista del piloto, y

b) Para helicópteros, en lugar donde mejor pueda ser visto por el piloto.

Los motores de las aeronaves se numeran, para el señalero situado frente a la aeronave, de derecha a izquierda (es decir, el motor número 1 es el motor externo de babor).

Las señales que llevan un asterisco están previstas para utilizarse cuando se trate de helicópteros en vuelo estacionario.

1.— PARA CONTINUAR BAJO LA GUÍA DEL ENCARGADO DE SEÑALES

El encargado de señales dirige al piloto si las condiciones de tráfico del aeródromo lo requieren.

2.— A ESTE ESPACIO LIBRE

Brazos por encima de la cabeza en posición vertical, con las palmas hacia dentro.

3.— SIGA HASTA EL SIGUIENTE ENCARGADO DE SEÑALES

Brazo derecho o izquierdo hacia abajo, el otro brazo extendido transversalmente respecto al cuerpo indicando la dirección del siguiente encargado de señales.

4.— AVANCE DE FRENTE

Los brazos algo separados y con las palmas hacia atrás se mueven repetidamente, hacia arriba y hacia atrás desde la altura de los hombros.

5.— VIRAJE

a) Viraje a la izquierda: El brazo derecho hacia abajo, el izquierdo se mueve repetidamente hacia arriba y hacia atrás. La rapidez con que se mueve el brazo indica la velocidad de viraje.

b) Viraje a la derecha: El brazo izquierdo hacia abajo, el derecho se mueve repetidamente hacia arriba y hacia atrás. La rapidez con que se mueve el brazo indica la velocidad de viraje.

6.— ALTO

Se cruzan repetidamente los brazos por encima de la cabeza. (La rapidez del movimiento guardará relación con la urgencia del caso, es decir, cuanto más rápido sea, más brusca habrá de ser la parada.

7.— FRENOS

a) Accionar frenos: Levantar brazo y mano, con los dedos extendidos, horizontalmente delante del cuerpo, luego cerrar la mano.

b) Soltar frenos: Levantar el brazo, con el puño cerrado, horizontalmente delante del cuerpo, luego extender los dedos.

8.— CALZOS

a) Calzos puestos: Brazos hacia abajo, palmas hacia dentro, moviendo los brazos hacia dentro desde la posición extendida.

b) Calzos fuera: Brazos hacia abajo, palmas hacia fuera, moviendo los brazos hacia fuera.

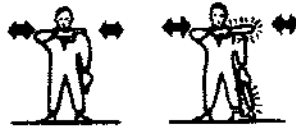
9.—PONER MOTORES EN MARCHA

La mano izquierda en alto con el número apropiado de dedos extendidos, para indicar el número del motor que ha de ponerse en marcha, y con movimiento circular de la mano derecha al nivel de la cabeza.



10.— PARAR MOTORES

Brazo y mano horizontales, mano frente al cuello, palma hacia abajo. La mano se mueve hacia los lados mientras el brazo permanece doblado.



11.— REDUCIR VELOCIDAD

Brazos hacia abajo con las palmas hacia el suelo se mueven hacia arriba y hacia abajo varias veces.



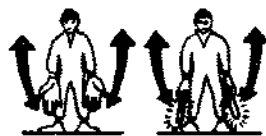
12.— REDUCIR EL MOTOR O MOTORES DEL LADO QUE SE INDICA

Brazos hacia abajo con las palmas hacia el suelo, después se mueve de arriba abajo la mano derecha o la izquierda según deban reducirse el motor o motores de la izquierda o de la derecha, respectivamente.



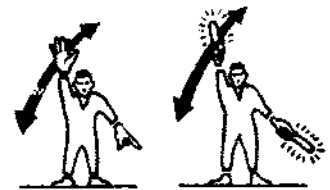
13.— RETROCEDA

Brazos a los lados, con las palmas hacia adelante, se mueven hacia adelante y hacia arriba repetidamente, hasta la altura de los hombros.



14.— VIRAJES DURANTE LA MARCHA ATRÁS

a) Para virar cola a estribor: Con el brazo izquierdo dirigido hacia abajo, se lleva el derecho desde la posición vertical, por encima de la cabeza, hasta la horizontal delantera, repitiéndose el movimiento del brazo derecho.

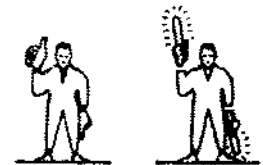


b) Para virar cola a babor: Con el brazo derecho hacia abajo, se lleva el izquierdo desde la posición vertical, por encima de la cabeza, hasta la horizontal delantera, repitiéndose el movimiento del brazo izquierdo.



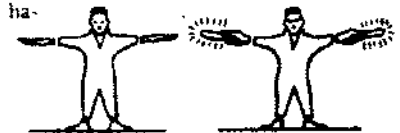
15.— TODO LISTO

Brazo derecho levantado a la altura del codo con el pulgar dirigido hacia arriba.



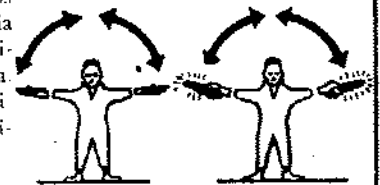
*16.— VUELO ESTACIONARIO

Brazos extendidos horizontalmente, palmas hacia abajo.



*17.— ASCIENDA

Brazos extendidos horizontalmente hacia los lados, moviéndose hacia arriba, palmas hacia arriba. La rapidez del movimiento indica la velocidad ascensional.



*18.— DESCENSA

Brazos extendidos horizontalmente hacia los lados, moviéndose hacia abajo, palmas hacia abajo. La rapidez del movimiento indica la velocidad vertical del descenso.



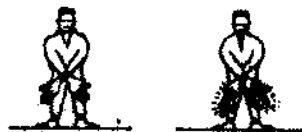
*19.— DESPLÁCESE EN SENTIDO HORIZONTAL

El brazo que corresponde, extendido horizontalmente, en la dirección del movimiento, y el otro brazo se mueve repetidamente delante del cuerpo, en la misma dirección.



*20.— ATERRICE

Brazos cruzados y extendidos hacia abajo delante del cuerpo.



4.2. Del piloto de una aeronave al señalero.

Estas señales están previstas para que las hagan un piloto en su puesto con las manos bien visibles para el señalero o iluminadas, según sea necesario, para facilitar la observación por el señalero.

Los motores de la aeronave se numeran en relación con el señalero que está mirando a la aeronave desde su derecha a su izquierda (el motor número 1 es el motor externo del plano izquierdo).

1. Frenos

El momento en que se cierra la mano o que se extienden los dedos indica, respectivamente, el momento de accionar o soltar el freno.

a) Frenos accionados: Levantar brazo y mano con los dedos extendidos horizontalmente delante del rostro, luego cerrar la mano.

b) Frenos sueltos: Levantar el brazo con el puño cerrado horizontalmente delante del rostro, luego extender los dedos.

2. Calzos.

a) Poner calzos: Brazos extendidos, palmas hacia afuera, moviendo las manos hacia adentro cruzándose por delante del rostro.

b) Fuera calzos: Manos cruzadas delante del rostro, palmas hacia afuera, moviendo los brazos hacia afuera.

3. Preparado para poner en marcha los motores.

Levantar el número apropiado de dedos en una mano indicando el número del motor que ha de arrancar.

SEÑALES ENTRE AERONAVES EN VUELO Y PARA LOS VUELOS EN FORMACION

Cuando 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 arriba 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 sistema 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.

(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 por 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 varias 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.

(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 PSI 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, corres-

pondiente 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:

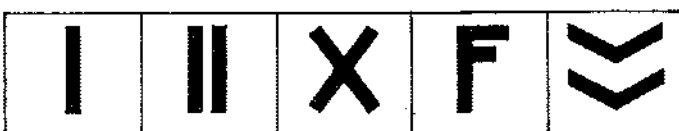
- M (a) Un dedo: Motor.
- A (b) Dos dedos: Alumbrado.
- C (c) Tres dedos: Combustible.
- H (d) Cuatro dedos: Hidráulica.
- O (e) Cinco dedos: Oxígeno.

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

Serie	Señales del interceptador	Significado	Repuesta 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.	DIA: 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.
Emergencia.	DIA: 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.	



HERIDOS GRAVES: SE NECESITAN SUMINISTROS SANITARIOS. NO PODEREMOS CONTINUAR. SE NECESITA COMIDA Y AGUA. SE NECESITAN AYUDAS DE FUEGO Y MUNICIONES.



INDICAN LA DIRECCION PARA SEGUIR. VAMOS EN ESTA DIRECCION. INTENTAREMOS DESPEGAR. AERONAVE SERIAMENTE HERIDA. ATENCION: PODRIAN BIEN HABER SEGUIDO ATRAS.

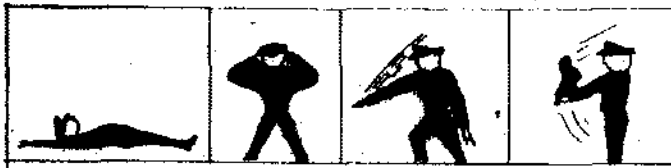


TODO BIEN. NECESITAMOS COM-
MUNICACIÓN Y AYUDA. NO. SI. NO COMPRENDIDO.



NECESITAMOS RE-
CARGA. NECESITAMOS RE-
PAS Y RESERVA. NECESITAMOS LAN-
ZAS DE SEÑALES.

SEÑALES CON EL CUERPO



SE NECESITA ASISTENCIA MÉ-
DICA. NUESTRO EQUIPO
NO FUNCIONA. UTILICE UN MENSAJE
LARGO. AFIRMATIVO
(SI)



NEGATIVO
(NO). TODO BIEN: NO
ESPERE. NO INTENTE REPARAR
NADA. ATENCIÓN AQUÍ.



PERDIDOS CONTINUAR
EN SERVIDO; ESPERE, SI
LE ES POSIBLE. NECESITAMOS AYUDA DE RE-
CARGA O REPARACIÓN. REQUERIMOS, ABANDONAR LA
AERONAVE.

ACUSE DE RECIBO DESDE LAS AERONAVES.



DE DÍA O CON LUNA: ALABEANDO DE UN
LADO A OTRO.



POR LA NOCHE: HACIENDO DESTELLOS VISI-
BLES CON LA LAMPARA DE SEÑALES.



DE DÍA O CON LUNA: EFECTUANDO UN CÍRCULO
COMPLETO HACIA LA DERECHA.



POR LA NOCHE: HACIENDO DESTELLOS VISI-
BLES CON LA LAMPARA 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.

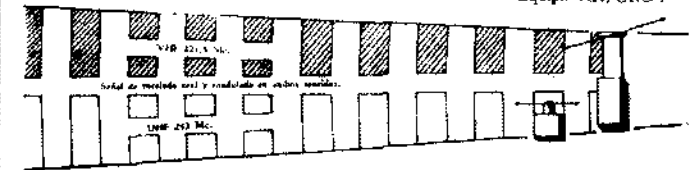
Pregúntense al organismo adecuado las frecuencias en que es probable se recibirán las señales. Escúchese en todas las frecuencias de socorro lo más a menudo posible, especialmente a las horas que se indican. En las figuras se indican las frecuencias utilizadas por los transmisores normalmente empleados.

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.

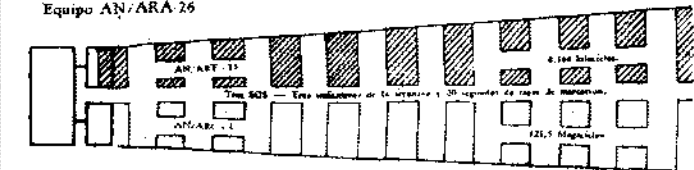


Equipo AN/URC 4



Equipo AN/URC-11 Transcritores
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.

APENDICE D

Comunicaciones de socorro y urgencia

(Del Reglamento de la U. I. T.)

CAPITULO VIII

Socorro, alarma, urgencia y seguridad

ARTICULO 36

D.1 SEÑAL Y TRÁFICO DE SOCORRO

Señales de alarma, urgencia y seguridad

Sección I. Disposiciones generales

1380 § 1. El procedimiento que se determina en este artículo es obligatorio en el servicio móvil marítimo y en las comunicaciones entre estaciones de aeronave y estaciones del servicio móvil marítimo. Las disposiciones de este artículo son también aplicables al servicio móvil aeronáutico, salvo en los casos en que existan arreglos especiales entre los gobiernos interesados.

1381 § 2. (1) Ninguna disposición de este Reglamento podrá impedir a una estación móvil que se encuentre en peligro la utilización de todos los medios de que disponga para llamar la atención, señalar su posición y obtener auxilio.

1382 (2) Ninguna disposición de este Reglamento podrá impedir a una estación terrestre la utilización, en circunstancias excepcionales, de cuantos medios disponga para prestar asistencia a una estación móvil en peligro.

1383 § 3. La llamada y el mensaje de socorro sólo podrán transmitirse por orden del Comandante o de la persona responsable del barco, de la aeronave o del vehículo portador de la estación móvil.

1384 § 4. En caso de socorro, urgencia o seguridad, la transmisión:

1385 a) En radiotelegrafía no excederá, en general, de la velocidad de dieciséis palabras por minuto.

1386 b) En radiotelefonía será lenta, separando las palabras y pronunciando claramente cada una de ellas, a fin de facilitar su transcripción.

1386A Mar § 4A. Las abreviaturas y señales del apéndice 13A y los cuadros para el deletreo de letras y cifras del apéndice 18 se utilizarán siempre que sean aplicables; en caso de dificultades de idioma, se recomienda además el empleo del Código Internacional de Señales.

1387 § 5. (1) En el número 1463 se indican las características de la señal de alarma radiotelegráfica.

1388 (2) En el número 1465 se indican las características de la señal de alarma radiotelefónica.

1388A Mar § 5A. En los números 1476C y 1476D se da la información relativa a las características de las señales de las radiobalizas de localización de siniestros.

Sección II. Señal de socorro

1389 § 6. (1) La señal radiotelegráfica de socorro estará formada por el grupo -----, simbolizado por SOS, transmitido como una sola señal y haciendo resaltar las rayas, de tal manera que se distingan claramente de los puntos.

1390 (2) La señal radiotelefónica de socorro estará constituida por la palabra MAYDAY, pronunciada como la expresión francesa «m'aider» (en español «medé»).

1391 (3) Estas señales de socorro significan que un barco, aeronave o cualquier otro vehículo se encuentra en peligro grave e inminente y solicita un auxilio inmediato.

Sección III. Llamada y mensaje de socorro

1392 § 7. (1) La llamada de socorro transmitida por radiotelegrafía comprenderá:

- La señal de socorro SOS (transmitida tres veces).
- La palabra DE.
- El distintivo de llamada de la estación móvil en peligro (transmitido tres veces).

1393 Mar (2) La llamada de socorro transmitida por radiotelefonía comprenderá:

- La señal de socorro MAYDAY (tres veces).
- La palabra AQUÍ (o DE, utilizando las palabras de código DELTA ECHO, en caso de dificultades de idioma).
- El distintivo de llamada o cualquier otra señal de identificación de la estación móvil en peligro (tres veces).

1394 § 8. La llamada de socorro tendrá prioridad absoluta sobre todas las demás comunicaciones. Todas las estaciones que la oigan cesarán inmediatamente cualquier transmisión que pueda perturbar el tráfico de socorro y seguirán escuchando en la frecuencia utilizada para la emisión de la llamada de socorro. Esta llamada no se dirigirá a una estación determinada y no se deberá acusar recibo de ella antes de que se haya terminado la transmisión del mensaje de socorro.

1395 § 9. (1) El mensaje radioteleográfico de socorro comprenderá:

- La señal de socorro SOS.
- El nombre o cualquier otra señal de identificación de la estación móvil en peligro.
- Las indicaciones relativas a su situación.
- Naturaleza del peligro y género de auxilio solicitado.
- Cualquier otra información que pueda facilitar el socorro.

1396 (2) El mensaje radiotelefónico de socorro comprenderá:

- La señal de socorro MAYDAY.
- El nombre o cualquier otra señal de identificación de la estación móvil en peligro.
- Las indicaciones relativas a su situación.
- Naturaleza del peligro y género de auxilio solicitado.
- Cualquier otra información que pueda facilitar el socorro.

1397 § 10. (1) Por regla general, los barcos darán su situación en grados y minutos de latitud y longitud (Greenwich), indicados por cifras, que irán acompañadas de una de las palabras NORTH o SOUTH y EAST o WEST. En radiotelegrafía se separarán los grados de los minutos por medio de la señal -----. Si fuese prácticamente posible, se indicará la marcación y la distancia en millas marinas con relación a un punto geográfico conocido.

1398 (2) Por regla general, si la aeronave tiene tiempo para ello, transmitirá en su mensaje de socorro los datos siguientes:

- Situación calculada y hora en que se ha efectuado el cálculo.
- Rumbo, en grados (indicando si se trata del rumbo magnético o del rumbo verdadero).

- Velocidad que marca el indicador con relación al aire.
- Altitud.
- Tipo de la aeronave.
- Naturaleza del peligro y clase de asistencia solicitada.
- Cualquier otra información que pueda facilitar el salvamento (incluyendo la intención del Comandante de efectuar, por ejemplo, un amarafe forzoso o un aterrizaje a todo riesgo).

1399 (3) Por regla general, las aeronaves en vuelo señalarán su situación en radiotelegrafía o en radiotelefonía:

- Ya por su latitud y longitud (Greenwich) en grados y minutos, indicados por cifras, seguidos de una de las palabras NORTH o SOUTH y EAST o WEST.

— Ya indicando el nombre de la localidad más cercana y la distancia aproximada con relación a dicha localidad, acompañada, si procede, de una de las palabras NORTH, SOUTH, EAST o WEST, o eventualmente de otras palabras que indiquen las direcciones intermedias.

1400 (4) Sin embargo, en radiotelegrafía, las palabras NORTH o SOUTH y EAST o WEST indicadas en los números 1397 y 1399 podrán ser sustituidas por las letras N o S y E o W.

Sección IV. Procedimiento de transmisión de las llamadas y mensajes de socorro

A. Radiotelegrafía

1401 § 11. (1) El procedimiento radioteleográfico de socorro comprenderá, en orden sucesivo:

- 1402 — La señal de alarma, seguida de:
- 1403 — La llamada de socorro y un intervalo de dos minutos.
- 1404 — La llamada de socorro.
- 1405 — El mensaje de socorro.
- 1406 — Dos rayas de diez a quince segundos de duración cada una.
- 1407 — El distintivo de llamada de la estación en peligro.

1408 Mar (2) Sin embargo, cuando el tiempo tenga importancia vital, podrá omitirse o reducirse la segunda etapa de este procedimiento (número 1403) o incluso las etapas primeras y segunda (números 1402 y 1403). Estas dos etapas también podrán omitirse en circunstancias en que no se considere necesaria la transmisión de la señal de alarma.

1409 § 12. (1) Mientras no se reciba respuesta, el mensaje de socorro, precedido de la llamada de socorro, se repetirá a intervalos, especialmente durante los períodos de silencio previstos en el número 1130 para radiotelegrafía.

1410 (2) Sin embargo, los intervalos deberán ser suficientemente largos, a fin de que las estaciones que se preparen para responder tengan tiempo de poner en funcionamiento sus equipos transmisores.

1411 (3) También podrá repetirse, si fuese necesario, la señal de alarma.

1412 § 13. En caso necesario, se podrá repetir frecuentemente las transmisiones especificadas en los números 1406 y 1407, que están destinadas a facilitar a las estaciones radiogoniométricas la determinación de la posición de la estación en peligro.

1413 § 14. En caso de que la estación móvil en peligro no reciba respuestas al mensaje de socorro transmitido en la frecuencia de socorro, podrá repetir dicho mensaje en cualquier otra frecuencia disponible en la que le sea posible llamar la atención.

1414 § 15. Inmediatamente antes de un aterrizaje a todo riesgo o de un amarafe forzoso de una aeronave, así como antes del abandono total de un barco o de una aeronave, los aparatos radioeléctricos, siempre que se considere necesario y las circunstancias lo permitan, deberán quedar en posición de emisión continua.

B. Radiotelefonía

1415 § 16. El procedimiento radiotelefónico de socorro comprenderá, en orden sucesivo:

- 1416 — La señal de alarma (siempre que sea posible) seguida:
- 1417 — De la llamada de socorro.
- 1418 — Del mensaje de socorro.

1419 § 17. Una vez transmitido por radiotelefonía su mensaje de socorro, podrá pedirse a la estación móvil que transmita señales adecuadas, seguidas de su distintivo de llamada o de cualquier otra señal de identificación, a fin de facilitar a las

estaciones radiogoniométricas que determinen su situación. Esta petición podrá repetirse, en caso necesario, a cortos intervalos.

1420 § 18. (1) Mientras no se reciba respuesta, el mensaje de socorro, precedido de la llamada de socorro, se repetirá a intervalos, especialmente durante los periodos de silencio previstos en el número 1349 para radiotelefonía.

1421 (2) Sin embargo, los intervalos deberán ser suficientemente largos, a fin de que las estaciones que se preparen para responder tengan tiempo de poner en funcionamiento sus equipos transmisores.

1422 (3) Esta repetición deberá ir precedida, siempre que sea posible, de la señal de alarma.

1423 § 19. En caso de que la estación móvil en peligro no reciba respuesta al mensaje de socorro transmitido en la frecuencia de socorro, podrá repetir dicho mensaje en cualquier otra frecuencia disponible en la que le sea posible llamar la atención.

1424 § 20. Inmediatamente antes de un aterrizaje a todo riesgo o de un amarraje forzoso de una aeronave, así como antes del abandono total de un barco o de una aeronave, los aparatos radioeléctricos, siempre que se considere necesario y las circunstancias lo permitan, deberán quedar en posición de emisión continua.

Sección V. Acuse de recibo de un mensaje de socorro

1425 § 21. (1) Las estaciones del servicio móvil que reciban un mensaje de socorro de una estación móvil cuya proximidad no ofrezca duda, deberán acusar inmediatamente recibo del mensaje.

1426 Mar (2) Sin embargo, en las zonas en las que puedan establecerse comunicaciones seguras con una o varias estaciones costeras, las estaciones de barco deberán diferir durante un corto intervalo su acuse de recibo, a fin de dar tiempo a que una estación costera pueda transmitir el suyo.

1427 (3) Las estaciones del servicio móvil que reciban un mensaje de socorro de una estación móvil que, sin duda alguna, no se halle en sus inmediaciones, dejarán transcurrir un breve intervalo antes de acusar recibo, a fin de que las estaciones que se encuentren cerca de la estación móvil en peligro puedan responder y acusar recibo, sin interferencia.

1427A Mar (4) No obstante, las estaciones del servicio móvil marítimo que reciban un mensaje de socorro de una estación móvil que, sin duda alguna, se halle muy alejada, no estarán obligadas a acusar recibo salvo en el caso previsto en el número 1455.

1428 § 22. El acuse de recibo de un mensaje de socorro se dará en la forma siguiente:

1429 a) En radiotelegrafía:

- El distintivo de llamada de la estación que transmite el mensaje de socorro (transmitido tres veces).
- La palabra DE.
- El distintivo de llamada de la estación que acusa recibo (transmitido tres veces).
- El grupo RRR.
- La señal de socorro.

1430 Mar b) En radiotelefonía:

- El distintivo de llamada u otra señal de identificación de la estación que transmite el mensaje de socorro (transmitido tres veces).
- La palabra AQUI (o DE utilizando las palabras de código DELTA ECHO, en caso de dificultades de idioma).
- El distintivo de llamada u otra señal de identificación de la estación que acusa recibo (transmitido tres veces).
- La palabra RECIBIDO (o RRR utilizando las palabras de código ROMEO ROMEO ROMEO, en caso de dificultades de idioma).
- La señal de socorro.

1431 Mar § 23. (1) Toda estación móvil que acuse recibo de un mensaje de socorro deberá transmitir, tan pronto como sea posible y por orden del Comandante o de la persona responsable del barco, aeronave o vehículo, los datos siguientes en el orden que se indica:

- Su nombre.
- Su situación, en la forma prescrita en los números 1397, 1399 y 1400.
- La velocidad de su marcha hacia la estación móvil en peligro y el tiempo aproximado que tardará en llegar a ella.
- Además, si la posición del barco en peligro fuere dudosa, las estaciones de barco que estén en condiciones de hacerlo

conviene que transmitan asimismo la marcación verdadera del barco en peligro, precedida de la abreviatura QTE (para la clasificación de las marcaciones, véase el apéndice 23).

1432 Mar (2) Antes de transmitir el mensaje previsto en el número 1431 la estación deberá asegurarse de que no perturbará las comunicaciones de otras estaciones que puedan encontrarse mejor situadas para prestar un auxilio inmediato a la estación en peligro.

Sección VI. Tráfico de socorro

1433 § 24. El tráfico de socorro comprende todos los mensajes relativos al auxilio inmediato que precise la estación móvil en peligro.

1434 § 25. En el tráfico de socorro la señal de socorro deberá transmitirse antes de la llamada y al principio del preámbulo de todo radiotelegrama.

1435 § 26. La dirección del tráfico de socorro corresponderá a la estación móvil en peligro o a la estación que, por la aplicación de las disposiciones de la sección VII del presente artículo, haya transmitido el mensaje de socorro. Sin embargo, estas estaciones podrán ceder a cualquier otra estación la dirección del tráfico de socorro.

1436 Mar § 27. La estación en peligro o la estación que dirija el tráfico de socorro podrá imponer silencio, ya a todas las estaciones del servicio móvil de la zona, ya a una sola estación que perturbe el tráfico de socorro, dirigiendo sus instrucciones, según el caso, «a todos» (CQ) o a una estación solamente. En ambos casos se utilizará:

1437 — En radiotelegrafía, la abreviatura reglamentaria QRT, seguida de la señal de socorro SOS.

1438 — En radiotelefonía, la señal SILENCE MAYDAY, pronunciada como las palabras francesas «silence, m'aider» (en español, «siláns medé»).

1439 § 28. Cualquier estación del servicio móvil que se halle próxima al barco, aeronave o vehículo en peligro podrá también imponer silencio cuando lo juzgue indispensable. Utilizará a este efecto:

1440 a) En radiotelegrafía, la abreviatura QRT seguida de la palabra SOCORRO y de su propio distintivo de llamada.

1441 b) En radiotelefonía, la palabra SILENCE, pronunciada como la palabra francesa «silence» (en español «siláns»), seguida de la palabra SOCORRO y de su propio distintivo de llamada.

1442 § 29. (1) En radiotelegrafía el empleo de la señal QRT SOS se reservará para la estación móvil en peligro y para la estación que lleve la dirección del tráfico de socorro.

1443 (2) En radiotelefonía el empleo de la señal SILENCE MAYDAY está reservada para la estación móvil en peligro y para la estación que dirija el tráfico de socorro.

1444 § 30 (1) Toda estación del servicio móvil que tenga conocimiento de un tráfico de socorro y no pueda por sí misma socorrer a la estación en peligro, seguirá, no obstante, este tráfico hasta que esté segura de que se presta auxilio.

1445 (2) Queda prohibido a todas las estaciones que tenga conocimiento de un tráfico de socorro y que no tomen parte en él, transmitir en las frecuencias en que se efectúa el tráfico de socorro, en tanto no reciban el mensaje que indica que puede reanudarse el tráfico normal (véase el número 1449).

1446 § 31. La estación del servicio móvil que, sin dejar de seguir un tráfico de socorro, se encuentra en condiciones de continuar su servicio normal, podrá hacerlo cuando el tráfico de socorro esté bien establecido y a condición de observar lo dispuesto en el número 1445 y no perturbar el tráfico de socorro.

1447 § 32. En casos de importancia excepcional y con la condición de que no se cause interferencia ni demora en el tráfico de socorro, los mensajes de urgencia y seguridad podrán anunciarse en las frecuencias de socorro, preferentemente por las estaciones costeras, durante un silencio en el tráfico de socorro. Dicho anuncio irá acompañado de la indicación de la frecuencia de trabajo en la que se vaya a transmitir el mensaje de urgencia o seguridad. En tal caso, se procurará que sólo se transmitan una vez las señales previstas en los números 1477, 1478, 1488 y 1489 (por ejemplo, XXX DE ABC QSW...).

1488 § 33. Tan pronto como una estación terrestre reciba un mensaje de socorro adoptará las medidas necesarias para avisar a las autoridades competentes, responsables de la organización de las operaciones de salvamento.

1449 Mar § 34. (1) Terminado el tráfico de socorro o cuando ya no sea necesario el silencio en la frecuencia que haya sido utilizada para el tráfico de socorro, la estación que tuvo a su cargo la dirección de este tráfico transmitirá en dicha frecuencia un mensaje dirigido «a todos» (CQ), indicando que puede reanudarse el trabajo normal.

1450 (2) En radiotelegrafía este mensaje comprenderá:

- La señal de socorro SOS.
- La llamada «a todos» CQ (transmitida tres veces).
- La palabra DE.
- El distintivo de llamada de la estación que transmite el mensaje.
- La hora de depósito del mensaje.
- El nombre y el distintivo de llamada de la estación móvil que se hallaba en peligro.
- La abreviatura reglamentaria QUM.

1451 Mar (3) En radiotelefonía este mensaje comprenderá:

- La señal de socorro MAYDAY.
- La llamada «atención todas las estaciones» o CQ (utilizando las palabras de código CHARLIE QUEBEC) (transmitida tres veces).
- La palabra AQUI (o DE utilizando las palabras de código DELTA ECHO en caso de dificultades de idioma).
- El distintivo de llamada u otra señal de identificación de la estación que transmite el mensaje.
- La hora de depósito del mensaje.
- El nombre y el distintivo de llamada de la estación móvil que se hallaba en peligro.
- Las palabras SILENCE FINI pronunciadas como la expresión francesa «silence fini» (en español, «siléans finís»).

1451A Mar § 34A. Si la persona responsable de una estación en peligro que ha cedido a otra estación la dirección del tráfico de socorro considera que la observancia del silencio no está ya justificada, lo pondrá inmediatamente en conocimiento de la estación que dirija el tráfico de socorro, la cual procederá entonces de conformidad con las disposiciones del número 1449.

Sección VII. Transmisión de un mensaje de socorro por una estación que no se halle en peligro

1452 § 35. Si una estación móvil o una estación terrestre tiene conocimiento de que una estación móvil se halle en peligro, deberá transmitir un mensaje de socorro en cualquiera de los siguientes casos:

- 1453 a) Cuando la estación en peligro no esté en condiciones de transmitirlo por sí misma.
- 1454 b) Cuando el Comandante o la persona responsable del barco, aeronave u otro vehículo que no se halle en peligro o cuando la persona responsable de la estación terrestre considere que se necesitan otros auxilios.
- 1455 c) Cuando, aun no estando en condiciones de prestar auxilio, haya oído un mensaje de socorro al que no se hubiera acusado recibo.

1456 § 36 (1) La transmisión de un mensaje de socorro en las condiciones prescritas en los números 1453 a 1455 se hará en cualquiera de las dos frecuencias internacionales de socorro o en ambas (500 kc/s., 2.182 kc/s.), o en cualquiera otra frecuencia que pueda utilizarse en caso de socorro (véanse los números 1107, 1108, 1208, 1321, 1323 y 1324).

1457 (2) Esta transmisión del mensaje de socorro irá siempre precedida de la llamada que se indica a continuación. Además, siempre que sea posible, dicha llamada irá, a su vez, precedida de la señal de alarma radiotelegráfica o radiotelefónica.

1458 (3) Esta llamada comprende:

- 1459 a) En radiotelegrafía:
 - La señal DDD SOS SOS SOS, DDD.
 - La palabra DE.
 - Distintivo de llamada de la estación transmisora (transmitido tres veces).

1460 b) En radiotelefonía:

Mar — La señal MAYDAY RELAY pronunciada como la expresión francesa «m'alder relais» (en español, «medé relé») (transmitida tres veces).

- La palabra AQUI (o DE, utilizando las palabras de código DELTA ECHO en caso de dificultades de idioma).
- El distintivo de llamada u otra señal de identificación de la estación transmisora (transmitido tres veces).

1461 § 37. Cuando se utilice la señal radiotelegráfica de alarma, un intervalo de dos minutos separará, siempre que se considere necesario, la llamada mencionada en el número 1459 de la señal de alarma.

1462 § 38. Cuando una estación del servicio móvil transmita un mensaje de socorro en las condiciones mencionadas en el número 1455, deberá tomar todas las medidas necesarias para informar a las autoridades que puedan prestar auxilio.

1462A Mar § 38A. Una estación de barco no acusará recibo de un mensaje de socorro transmitido por una estación costera en las condiciones indicadas en los números 1452 a 1455 hasta que el Capitán o la persona responsable confirme que la estación de barco se encuentra en condiciones de prestar asistencia.

Sección VIII. Señales de alarma radiotelegráfica y radiotelefónica

1463 § 39 (1) La señal de alarma radiotelegráfica se compone de una serie de doce rayas, de cuatro segundos de duración cada una, transmitidas en un minuto, con intervalos de un segundo entre raya y raya. Podrá transmitirse manualmente, pero se recomienda la transmisión automática.

1464 (2) Toda estación de barco que funcione en las bandas comprendidas entre 405 a 535 kc/s. y que no disponga de un aparato automático para la transmisión de la señal de alarma radiotelegráfica, deberá estar provista, permanentemente, de un reloj que marque claramente los segundos, con preferencia por medio de una manecilla giratoria que dé una vuelta por minuto. Este reloj deberá estar colocado en lugar bien visible desde la mesa del operador, para que éste, siguiéndolo con la vista, pueda dar sin dificultad la duración debida a los diferentes elementos de la señal de alarma.

1465 § 40 (1) La señal radiotelefónica de alarma consistirá en dos señales, aproximadamente sinusoidales, de audiofrecuencia transmitidas alternativamente; la primera de ellas tendrá una frecuencia de 2.200 c/s. y la otra 1.300 c/s. Cada una de ellas se transmitirá durante 250 milisegundos.

1466 (2) Cuando se genere automáticamente la señal radiotelefónica de alarma se transmitirá de modo continuo durante treinta segundos, como mínimo, y un minuto como máximo; cuando se produzca por otros medios, la señal se transmitirá del modo más continuo posible durante un minuto aproximadamente.

1466A Mar (3) En la sección VIII A del artículo 36 se indica la utilización de la señal radiotelefónica de alarma (véase el número 1465) por las radiobalizas de localización de siniestros.

1467 § 41. Estas señales especiales tienen por objeto:

1468 a) En radiotelegrafía, hacer funcionar los aparatos automáticos que dan la alarma a fin de atraer la atención del operador que no se encuentre a la escucha en la frecuencia de socorro.

1469 b) En radiotelefonía, atraer la atención del operador que esté a la escucha o hacer funcionar los aparatos automáticos que dan la alarma.

1470 § 42. (1) Estas señales se emplearán únicamente para anunciar:

1471 a) Que va a seguir una llamada o mensaje de socorro.

1472 Mar b) La transmisión de un aviso urgente de ciclón. El aviso irá precedido de la señal de seguridad (véanse los números 1488 y 1489). En este caso, sólo podrán utilizarse las estaciones costeras que estén debidamente autorizadas por su Gobierno.

1473 c) La caída por la borda de una o varias personas; en este caso, sólo podrán utilizarse cuando se requiera la ayuda de otros barcos y no pueda conseguirse por el solo uso de la señal de urgencia, pero la señal de alarma no se repetirá por otras estaciones. El mensaje irá precedido de la señal de urgencia (véanse los números 1477 y 1478).

1473A Mar (2) Las radiobalizas de localización de siniestros de tipo «H» (número 1478C) podrán utilizar la señal radiotelefónica de alarma.

1474 Mar (3) En los casos previstos en los números 1472 y 1473, se dejará, de ser posible, un intervalo de dos minutos entre el fin de la señal de alarma radiotelegráfica y el comienzo del aviso o del mensaje.

1475 § 43. Los aparatos automáticos destinados a la recepción de las señales de alarma radiotelegráfica y radiotelefónica deberán reunir las condiciones especificadas en el apéndice 20.

1476 § 44. Antes de autorizar la utilización en sus barcos de un determinado aparato automático destinado para la recepción de la señal de alarma, cada administración deberá comprobar, mediante ensayos prácticos efectuados en condiciones equivalentes a las que suelen presentarse en la práctica (interferencia, vibraciones, etc.) que el aparato reúne los requisitos estipulados en el presente Reglamento.

Sección VIII A. Señales de radiobalizas de localización de siniestros

1476A Mar § 44A. (1) La señal de radiobaliza de localización de siniestros consistirá:

1476B Mar a) Para las ondas hectométricas, esto es, para 2.192 kc/s¹.

1. En una emisión modulada por una audiodfrecuencia de 1.300 c/s. y manipulada de forma que la relación periodo de emisión/periodo de silencio sea igual o superior a la unidad; la duración del periodo de emisión será de uno a cinco segundos, o

1478C Mar 2. En la señal radiotelefónica de alarma (véase el número 1485) seguida de la transmisión en morse de la letra B o del distintivo de llamada del barco al que pertenezca la radiobaliza o de ambos, manipulando una portadora modulada por una audiodfrecuencia de 1.300 c/s. o de 2.200 c/c.

1476D Mar b) Para las ondas métricas, es decir, para las frecuencias de 121,5 Mc/s. y 243 Mc/s., las características de la señal estarán de acuerdo con las recomendadas por las organizaciones referidas en la resolución número Mar 7.

1478E Mar § (2) Las radiobalizas de baja potencia (tipo L) utilizarán solamente la señal especificada en el número 1476B, la cual se transmitirá continuamente.

1476F Mar § (3) Las radiobalizas de gran potencia (tipo H) podrán transmitir tanto la señal indicada en el número 1476B como la indicada en el número 1476C y tendrán un ciclo de manipulación que consistirá en la señal de manipulación transmitida durante un periodo comprendido entre treinta y cincuenta segundos, seguida de un periodo de silencio de treinta a sesenta segundos de duración.

1476G Mar § (4) No obstante, los ciclos de manipulación especificados en los números 1476E y 1476F podrán ser interrumpidos por emisiones habladas si las administraciones así lo desean.

1476H Mar § (5) Las señales de las radiobalizas de localización de siniestros tendrán esencialmente por objeto facilitar la determinación de la posición de supervivientes en las operaciones de búsqueda y salvamento.

1476I Mar § (6) Estas señales indicarán que una o varias personas se hallan en peligro, que es posible que no se encuentren ya a bordo de un barco o de una aeronave y que quizá no disponen de medios de recepción.

1476J Mar (7) Toda estación del servicio móvil que reciba una de estas señales en ausencia de todo tráfico de socorro o de urgencia considerará aplicables las disposiciones prescritas en los números 1452.

1476K (8) El equipo destinado a transmitir señales de radiobaliza de localización de siniestros en la frecuencia portadora de 2.182 kc/s. se ajustará a las características que se especifican en el apéndice 20A.

1476L Mar (9) Los equipos destinados a transmitir en ondas métricas las señales de las radiobalizas de localización de siniestros, estarán de acuerdo con las recomendaciones y normas de las organizaciones referidas en la resolución número Mar 7.

Sección IX. Señal de urgencia

1477 § 45. (1) En radiotelegrafía, la señal de urgencia consistirá en la transmisión del grupo XXX repetido tres veces, con intervalos adecuados entre las letras de cada grupo y entre los grupos sucesivos. Se transmitirá antes de la llamada.

1478 (2) En radiotelefonía, la señal de urgencia consistirá en la transmisión de la palabra PAN repetida tres veces y pronunciada como la palabra francesa «panne» (en español, «pan»). Se transmitirá antes de la llamada.

1479 § 46. (1) La señal de urgencia sólo podrá transmitirse por orden del Comandante o de la persona responsable del barco, aeronave o de cualquier vehículo portador de la estación móvil.

1480 (2) Las estaciones terrestres no podrán transmitir la señal de urgencia sin el consentimiento de la autoridad responsable.

1481 § 47. (1) La señal de urgencia indica que la estación que llama tiene que transmitir un mensaje muy urgente relativo a la seguridad de un barco, de una aeronave, de cualquier otro vehículo o de una persona.

1482 Mar (2) La señal de urgencia y el mensaje que la siga se transmitirán en una de las frecuencias internacionales de socorro (500 kc/s. o 2.182 kc/s.) o en una de las frecuencias que pueden utilizarse en caso de peligro.

1482A Mar (2A) Sin embargo, en el servicio móvil marítimo, en las zonas de tráfico intenso o cuando se trate de un mensaje largo o de un consejo médico, el mensaje se transmitirá en una frecuencia de trabajo. A este efecto, al final de la llamada se dará una indicación apropiada.

1483 (3) La señal de urgencia tendrá prioridad sobre todas las demás comunicaciones, con excepción de las de socorro. Todas

las estaciones móviles o terrestres que la oigan cuidarán de no producir interferencia en la transmisión del mensaje que siga a la señal de urgencia.

1483A (4) En el servicio móvil marítimo, los mensajes de urgencia podrán dirigirse a todas las estaciones o a una estación determinada.

1485 § 48. Por regla general, los mensajes precedidos de la señal de urgencia se redactarán en lenguaje claro.

1485 Mar § 49. (1) Las estaciones móviles que oigan la señal de urgencia deberán permanecer a la escucha, por lo menos durante tres minutos. Transcurrido este periodo sin haber oído ningún mensaje de urgencia, deberá, de ser ello posible, notificarse a una estación terrestre la recepción de la señal de urgencia, hecho lo cual podrá reanudarse el trabajo normal.

1486 (2) Sin embargo, las estaciones terrestres y móviles que estén comunicando en frecuencias distintas de las utilizadas para la transmisión de la señal de urgencia y de la llamada que la sigue podrán continuar su trabajo normal sin interrupción, a no ser que se trate de un mensaje «a todos» (CQ).

1487 § 50. Cuando la señal de urgencia haya precedido a la transmisión de un mensaje «a todos» (CQ) pidiendo a las estaciones que lo recibieran la adopción de medidas, la estación responsable de la transmisión deberá anularla tan pronto como sepa que las medidas no son ya necesarias. Este mensaje de anulación deberá dirigirse también «a todos» (CQ).

Sección X. Señal de seguridad

1488 § 51. (1) En radiotelegrafía, la señal de seguridad consistirá en transmitir tres veces seguidas el grupo TTT, separando bien las letras de cada grupo y los grupos sucesivos. La señal de seguridad se transmitirá antes de la llamada.

1489 (2) En radiotelefonía, la señal de seguridad consiste en la palabra SECURITE, pronunciada claramente en francés (en español, «securité») y repetida tres veces. Se transmitirá antes de la llamada.

1490 § 52 (1) La señal de seguridad anuncia que la estación va a transmitir un mensaje relativo a la seguridad de la navegación o que contiene avisos meteorológicos importantes.

1491 Mar (2) La señal de seguridad y la llamada se transmitirán en la frecuencia de socorro o en una de las frecuencias que pueden utilizarse en casos de peligro.

1492 Mar (3) Siempre que sea posible, se procurará que el mensaje de seguridad que sigue a la llamada se transmita en una frecuencia de trabajo, especialmente en las zonas de tráfico intenso; a este fin, se hará la indicación apropiada al final de la llamada.

1492A Mar (4) Por regla general, en el servicio móvil marítimo, los mensajes de seguridad se dirigirán a todas las estaciones, pero en ciertos casos podrán dirigirse a una estación determinada.

1493 § 53. (1) Con excepción de los mensajes transmitidos a hora fija, la señal de seguridad, cuando se utilice en el servicio móvil marítimo, deberá transmitirse hacia el fin del primer periodo de silencio que se presente (véase el número 1130 para la radiotelegrafía y el número 1348 para la radiotelefonía); la transmisión del mensaje se efectuará inmediatamente después del periodo de silencio.

1494 (2) En los casos a que se refieren los números 1612, 1615 y 1619, la señal de seguridad y el mensaje que le siga deberán ser transmitidos lo antes posible, pero se repetirá su transmisión al final del primer periodo de silencio siguiente.

1495 § 54. Las estaciones que oigan la señal de seguridad deberán escuchar el mensaje de seguridad hasta que tenga la certidumbre de que no les concierne. Se abstendrán de efectuar toda transmisión que pueda perturbar la del mensaje.

APENDICE E

Luces que deben ostentar las aeronaves

I. Luces que deben ostentar los aviones

Se describen las luces que deben ostentarse en el aire y en tierra.

Para los fines de este apéndice:

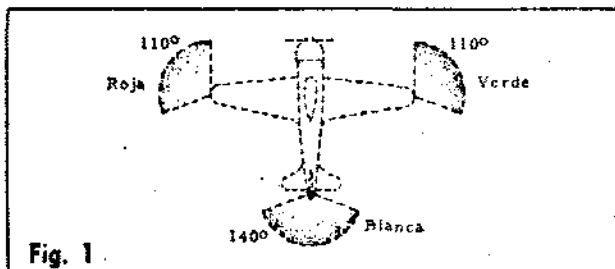
a) Por eje longitudinal del avión se entiende el que se elija paralelo a la dirección de vuelo a la velocidad normal de crucero y que pase por el centro de gravedad del avión.

b) Por plano horizontal del avión se entiende el que comprende el eje longitudinal y es perpendicular al plano de simetría del avión.

c) Por planos verticales se entiende los perpendiculares al plano horizontal definido en b).

1.1. Luces de navegación.

1.1.1. Las luces de navegación que han de ostentarse de acuerdo con el capítulo 3.3.2.3 del anexo son las siguientes (véase figura 1):



- a) Una luz roja sin obstrucción proyectada por encima y por debajo del plano horizontal en un ángulo de 110 grados desde la proa hacia la izquierda (babor).
- b) Una luz verde sin obstrucción proyectada por encima y por debajo del plano horizontal en un ángulo de 110 grados desde la proa hacia la derecha (estribor).
- c) Una luz blanca sin obstrucción proyectada por encima y por debajo del plano horizontal, hacia atrás, en un ángulo de 140 grados repartido por igual a la izquierda (babor) y a la derecha (estribor).

1.1.2. Las luces descritas en 1.1.1 pueden ostentarse ya sea como luces fijas o como luces de destellos.

1.1.2.1. Cuando las luces descritas en 1.1.1 se ostenten como luces de destellos, se podrá ostentar una o ambas de las luces adicionales siguientes:

- a) Una luz posterior roja de destellos que alterne con la luz posterior blanca de destellos.
- b) Una luz blanca de destellos visible en todas las direcciones que alterne con la señal emitida por las luces descritas en 1.1.1, a), b) y c).

1.1.2.2. Cuando las luces descritas en 1.1.1 se ostenten como luces fijas, se podrá ostentar una luz o luces rojas de destellos adicionales o visibles, en cuanto sea posible, en todas las direcciones dentro de 30 grados por encima y por debajo del plano horizontal del avión.

Nota.—La luz (o luces) roja(s) descrita(s) en 1.1.2.2. se denomina(n) comúnmente luz (o luces) anticollisión.

1.1.3. Las intensidades mínimas de las luces especificadas en 1.1.1 serán las siguientes:

Luz	Intensidad en bujías decimales
Luz roja de babor	5
Luz verde de estribor	5
Luz posterior	3

1.1.4. Además, se pueden instalar luces de guarda del ala, que son luces fijas de los colores descritos en 1.1.1, a) y b), para las luces de navegación, si no hay luces de esta clase dentro de 1,80 metros (seis pies) de los extremos de las alas.

2. Luces que deben ostentar los aviones en el agua

a) Un avión que se halle sobre la superficie del agua se dice que «está en movimiento» cuando no está varado ni amarrado a tierra ni a ningún objeto fijo en tierra o en el agua.

b) Un avión que se halle sobre la superficie del agua se dice que está «bajo mando» cuando puede ejecutar las maniobras exigidas por estas normas o por el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes en el Mar.

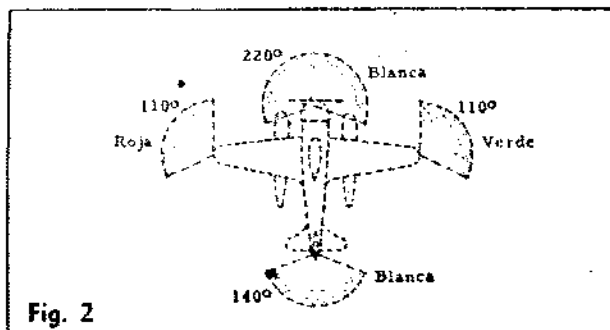
c) Un avión sobre la superficie del agua se dice que está «avanzando» cuando se halla en movimiento y tiene una velocidad respecto al agua.

d) La palabra «visible» aplicada a las luces que se detallan en esta sección quiere decir que se trata de una luz visible en una noche oscura con atmósfera diáfana.

Las Luces que deben ostentar son las siguientes:

2.1. Cuando estén en movimiento.

Las luces fijas descritas en 1.1 como luces fijas y además una luz blanca fija (figura 2) visible por delante en todo un



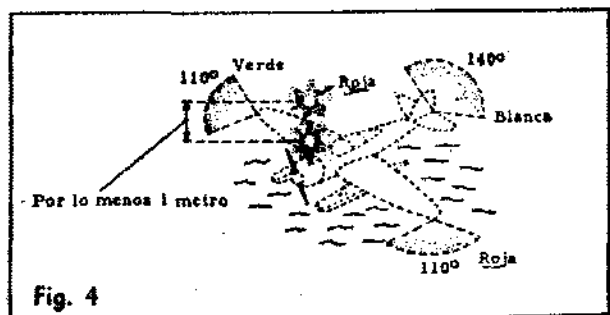
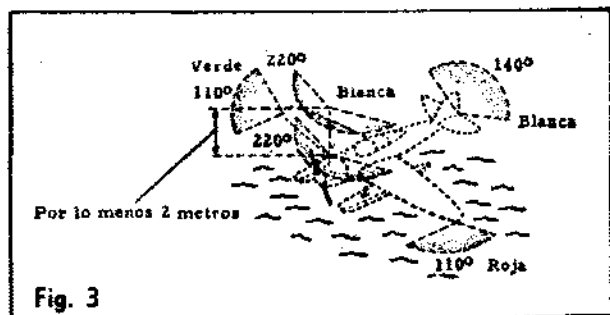
ángulo diedro de 220 grados, cuyo plano bisector sea el vertical que pase por el eje longitudinal de la aeronave y visible a una distancia de por lo menos tres millas marinas, excepto que:

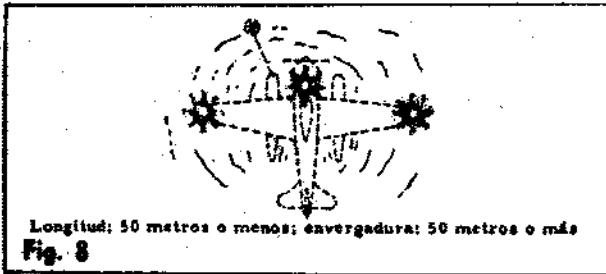
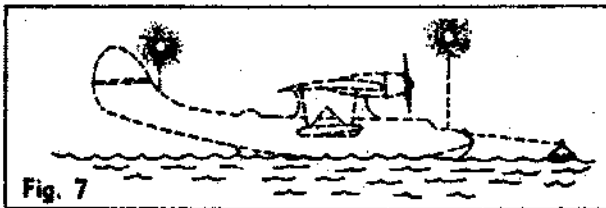
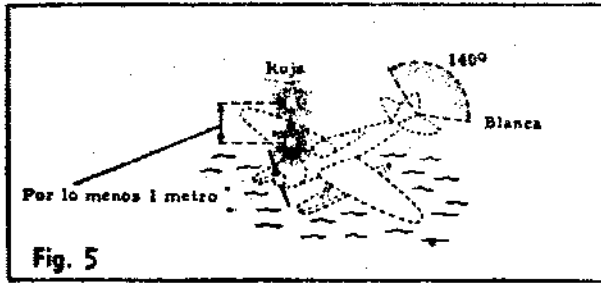
a) Si remolca a otra aeronave o embarcación, ostentará además una segunda luz blanca fija (figura 3) de la misma construcción y carácter que la luz blanca fija adicional ya mencionada y que se halle situada verticalmente por lo menos a dos metros (seis pies) por encima o por debajo de tal luz.

b) Si va remolcada, ostentará solamente las luces fijas descritas en 1.1.

c) Cuando no esté bajo mando, ostentará dos luces rojas fijas (figura 4) colocadas donde resulten más visibles, una verticalmente sobre la otra a una distancia no menor de un metro (tres pies) entre sí y de tal naturaleza que se vean desde todos los puntos del horizonte a una distancia de por lo menos dos millas marinas; cuando no esté avanzando, no ostentará las luces roja y verde descrita en 1.1 (figura 5).

Las luces que se ostentarán según el inciso c) anterior se considerarán por otras aeronaves como indicación de que el avión no está bajo mando y, por lo tanto, no puede apartarse del lugar que ocupa. No se trata de señales de aviones en peligro que requieren ayuda.





2.2. Cuando estén anclados.

- a) Si el avión tiene menos de 50 metros (150 pies) de longitud, ostentará una luz blanca fija (figura 6) en el lugar que sea más visible desde todos los puntos del horizonte a una distancia de por lo menos dos millas marinas.
- b) Si el avión tiene 50 metros (150 pies) de longitud o más, ostentará en los lugares en que puedan verse mejor una luz blanca fija en la parte delantera y otra luz blanca fija en la trasera (figura 7), ambas visibles desde todos los puntos del horizonte, a una distancia de por lo menos tres millas marinas.
- c) Si el avión tiene 50 metros (150 pies) o más de envergadura, ostentará una luz blanca fija a cada lado (figuras 8 y 9) para señalar su envergadura máxima, ambas luces visibles, en lo posible, desde todos los puntos del horizonte una distancia de por lo menos una milla marina.

2.3. Cuando estén varados.

Ostentarán las luces prescritas en 2.2 y además dos luces rojas fijas colocadas verticalmente una sobre la otra a una distancia no menor de un metro (tres pies) y de manera que sean visibles desde todos los puntos del horizonte.

APENDICE F

Alfabeto

F.1. TELECOMUNICACIONES AERONAUTICAS

F.2. Alfabeto de deletreo para radiotelefonía

LETRA	PALABRA	PRONUNCIACION APROXIMADA
A	Alfa	AL FA
B	Bravo	BRA VO
C	Charlie	CHAR LI o SHAR LI
D	Delta	DEL TA
E	Echr	E CO
F	Foxtrot	FOX TROT
G	Golf	GOLF
H	Hotel	O TE L
I	India	IN DI A
J	Juliett	TSHU LI ET
K	Kilo	KI LO
L	Lima	LI MA
M	Mike	MAIK
N	November	NO VEM BER
O	Oscar	OS CAR
P	Papá	PA PA
Q	Quebec	QUE BEC
R	Romeo	RO ME O
S	Sierra	SI E RRA
T	Tango	TAN GO
U	Uniform	IU NI FORM o U NI FOR
W	Whiskey	UIS QUI
X	X-ray	EX REY
Y	Yankee	IAN QUI
Z	Zulu	TSU LU

F.3. Para una mayor claridad en las comunicaciones radiotelefonicas se emplea en inglés para los números la pronunciación convencional siguiente

NUMEROS		PRONUNCIACION
0	ZERO	SIRO
1	ONE	UAN
2	TWO	TUU
3	THREE	TRII
4	FOUR	FOAR
5	FIVE	FAIT
6	SIX	S IX
7	SEVEN	SEVEN
8	EIGHT	EIT
9	NINE	NAINA
Centenas	HUNDRED	HANDRED
Millares	THOUSAND	TAUSAND
Coma	DECIMAL	DESIMAL

Ejemplos:

NUMEROS	ESPAÑOL	INGLES
10	UNO CERO	ONE ZERO
75	SIETE CINCO	SEVEN FIVE
100	UNO CERO CERO	ONE HUNDRED
583	CINCO OCHO TRES	FIVE EIGHT THREE
4000	CUATRO MIL	FOUR THOUSAND
9500	NUEVE MIL QUI- NIENTAS	NINE THOUSAND FIVE HUNDRED
11000	UNO UNO MIL	ONE ONE THOU- SAND
28000	DOS SEIS MIL	TWO SIX THOU- SAND
38142	TRES OCHO UNO CUATRO DOS	THREE EIGHT ONE FOUR TWO

APENDICE G

Fraseología

1. Procedimientos de comunicaciones

1.1. Los procedimientos de comunicaciones estarán de acuerdo con el volumen II del anexo 10, Telecomunicaciones aeronáuticas, y el personal del ATS deberá conocer los procedimientos radiotelefónicos contenidos en el mismo.

2. Generalidades

2.1. La fraseología contenida no pretende ser completa y cuando las circunstancias sean distintas es de esperar que el personal del ATS utilice otra fraseología apropiada que debiera ser lo más clara y concisa posible para evitar cualquier confusión por parte de los pilotos que utilicen idiomas distintos del propio.

2.2. Para facilitar la consulta, la fraseología se agrupa según tipos de servicio de tránsito aéreo. Sin embargo, el personal del ATS deberá conocer y utilizar, en la medida necesaria, fraseología de grupos distintos de los que se refieren específicamente al servicio que suministre.

2.3. No incluye frases que han de usar las aeronaves, ni tampoco las que figuran en los procedimientos radiotelefónicos contenidos en el anexo 10, volumen II (OACI), tales como «llamada», y palabras corrientes de los procedimientos radiotelefónicos.

2.4. Las palabras entre paréntesis indican que debe insertarse información concreta, tal como un nivel, un lugar o una hora, etc., para completar la frase, o bien las variantes que pueden utilizarse. Las palabras entre corchetes indican palabras facultativas adicionales o información, que puede ser necesaria en determinados casos.

3. Fraseología

3.1. Generalidades.

3.1.1. Designación de dependencias:

- Centro de control de área.
- Oficina de control de aproximación.
- Torre de control de aeródromo.
- Centro de información de vuelo.

(Nombre) Control.
(Nombre) Aproximación.
(Nombre) Torre.
(Nombre) Información.

3.1.2. Descripción de los niveles (designados en adelante como «nivel»).

- Nivel de vuelo (número), o
- (Número) metros, o
- (Número) pies.

3.1.3. Cambios de nivel, notificaciones y velocidades.

- Suba (o descienda),

Seguido, si es necesario, de:

- Cuidando propia separación y VMC.
- Desde (nivel) a (nivel).
- A (nivel).
- Cuidando propia separación y VMC por encima de (o por debajo de o hasta el) (nivel).
- Hasta alcanzar (nivel) en (o a las) (hora o lugar).
- Avise al dejar (o alcanzar, o al pasar por) (nivel).
- A (número) metros por segundo (o pies por minuto).
- Subida escalonada (identificación de aeronave) por encima (o por debajo) de usted.
- Solicite cambio de nivel de (nombre de la dependencia) a (hora o lugar).

3.1.4. Transferencia del control, cambio de frecuencia o ambas cosas.

- Llame a (nombre de la dependencia) (en (frecuencia)).
- Llame a (nombre de la dependencia) (en (frecuencia)) a las (o en) (hora o lugar).
- Autorizado para abandonar la frecuencia de (control, torre, etc.).
- Escuche en (frecuencia) a (nombre de la dependencia).
- Si no establece contacto (instrucciones).

3.1.5. Información sobre el tránsito:

- El tránsito es (detalles).
- El tránsito adicional es (detalles).
- No se ha notificado tránsito esencial.

3.1.6. Condiciones meteorológicas:

- Viento (en la superficie) (dirección y velocidad medias y cualesquiera variaciones significativas respecto a ellas).
- Viento (a (altura/altitud/nivel de vuelo)) (dirección y velocidad medias y cualesquiera variaciones significativas respecto a ellas).
- Visibilidad (distancia) (dirección).
- Alcance visual en la pista (o RVR) (pista (número)) (distancia).
- (Para observaciones múltiples del RVR) RVR (pista (número)) (posición) alfa (distancia), RVR (posición) bravo (distancia), RVR (posición), Charlie (distancia).
- Condiciones meteorológicas presentes (detalle).
- Nubes (cantidad y altura de la base) (descripción) (o cielo despejado).
- Cavok.
- Temperatura (o punto de rocío) (menos) (grados).
- QNH (o QFE) (número) (milibares).
- Engelamiento (o turbulencia) moderado (o fuerte) (dentro de nubes) (área).
- Notificar condiciones de vuelo.

3.1.7. Información relativa al aeródromo:

- Pista (número o rumbo magnético).
- Superficie de aterrizaje (estado).
- Segadora mecánica cerca del centro del aeródromo.
- Obras de construcción en el lado Este del aeródromo.
- Camión en la parte Norte del aeródromo.
- Obstáculos a la derecha (o a la izquierda, o a ambos lados) de la pista (número).

3.1.8. Estado operacional de las ayudas visuales y no visuales:

- Iluminación (o ILS) categoría uno (tipo de avería o irregularidad).
- No se dispone de fuente secundaria de energía.

3.1.9. Notificación de posición:

- Omita informes de posición hasta nuevo aviso (o mientras se encuentre dentro de (área)).
- Próximo informe en (lugar).
- Sólo se requiere informe (o informes) en (lugar o lugares).
- Reanude la notificación normal de posición.

3.1.10. Exigiendo que se tomen ciertas medidas a una hora determinada:

- Inmediatamente.
- Inmediatamente, después de pasar por (lugar).
- A las (o en) (hora o lugar).

3.1.11. Cuando exista la duda de que una aeronave pueda cumplir un permiso o instrucciones:

Si no es posible (otras instrucciones) y avise.

3.2. Servicio de control de área.

3.2.1. Concesión de un permiso:

- (Nombre de la dependencia) autoriza.
- (Aeronave) autorizada.
- Entre área de control (o zona) a (nivel) (a las (hora)).
- Salga área de control (o zona) a (nivel) (o subiendo o descendiendo).

3.2.2. Indicación de la ruta y del límite del permiso:

- De (lugar) a (lugar).
- Hasta (lugar).

Seguido, si es necesario, de:

- Directamente.
- Vía (ruta o puntos de notificación o ambas cosas).
- Vía, ruta prevista.

Nota.—En la parte III, 12.2, figuran las condiciones relacionadas con el uso de esta frase.

- Fuera del área del control (número), millas marinas (dirección) de (lugar).

c) (Nivel o ruta) no utilizable debido a (tránsito, etc.) como alternativas hay (niveles o rutas), avise.

3.2.3. Permiso para un vuelo local:

(Aeronave) autorizada para volar (descripción de la ruta o del área y nivel).

3.4.11. Instrucciones para la aproximación:

- a) Autorizado para hacer la aproximación directa.
- b) Haga aproximación normal (o corta, o larga).
- c) Continúe la aproximación.
- d) Número dos (o tres, etc.), para aterrizar siga a (tipo de la aeronave y, si es necesario, situación de la misma).

3.4.12. Para demorar aeronaves:

- a) Circule alrededor aeródromo.
- b) Haga un círculo pequeño (hacia la derecha o hacia la izquierda) desde su posición actual.
- c) Dé otra vuelta.

3.4.13. Información a las aeronaves:

- a) Tren de aterrizaje parece estar desplegado correctamente.
- b) La rueda derecha (o izquierda, o de proa) está replegada (o ruedas replegadas).
- c) La pata derecha (o izquierda, o de proa) parece que no está en posición correcta.

3.4.14. Varios:

- a) Apresúrese a dejar la pista libre.
- b) Ceda el paso a (aeronave).
- c) Imposible conceder permiso salida (debido (motivos)).
- d) Precaverse contra turbulencia de estela (información de tránsito) (pista (número)).

3.5. Coordinación entre dependencias del ATS.

3.5.1. Cambio de permiso:

- a) Podemos cambiar el permiso de (identificación de la aeronave) a (detalles de la alteración propuesta).
- b) De acuerdo con (alteración del permiso) de (identificación de la aeronave).
- c) Imposible aprobar cambio del permiso de (identificación de la aeronave).
- d) Imposible aprobar (ruta y nivel deseados, etc.) (de (identificación de la aeronave) (debido a (motivos)) (permiso alternativo) (propuesto)).

3.5.2. Transferencia del control:

- a) Podemos asumir el control de (identificación de la aeronave).
- b) Considere (identificación de la aeronave) sujeta a su control a las (o en) (hora o lugar).
- c) Imposible transferir control (identificación de la aeronave).

3.5.3. Provisiones y revisiones:

- a) (Identificación de la aeronave) prevista sobre (lugar), a las (hora), a (nivel) (velocidad verdadera) (ruta) (límite del permiso) (otras observaciones).
- b) Revisión (identificación de la aeronave) actualmente prevista sobre (lugar), a las (hora) (velocidad respecto al suelo).

3.5.4. Concesión de permiso:

- a) Active permiso (identificación de la aeronave), salida prevista de (lugar), a las (hora).
- b) Active permiso (identificación de la aeronave) (prevista) sobre (lugar), a las (hora), solicita (nivel) (o ruta, etc.).

4.2. Fraseología general de radar.

4.2.1. Designación de dependencias:

- a) Dependencia radar (en general).
- b) Radar de aproximación de precisión.
Radar (nombre).
Precisión (nombre).

4.2.2. Provisión de servicio:

- a) Bajo control radar.
- b) Suba (o descienda) bajo control radar.
- c) Servicio radar terminado (debido a (motivo)).
- d) Control radar terminado. Llame a (nombre de la dependencia de control no radar) (en (frecuencia)).
- e) Reanude su propia navegación (posición de la aeronave).

4.2.3. Comunicaciones:

- a) Si pierde el contacto radio (instrucciones apropiadas).
- b) Si no recibe comunicación durante (número) minutos (o segundos) (instrucciones apropiadas).
- c) No he recibido respuesta (instrucciones de maniobra apropiadas).

4.2.4. Contacto radar:

- a) (Maniobra) observada. Posición es ..., continuarán instrucciones.
- b) No está aún en contacto radar. Mantenga nivel de vuelo (o altitud o altura) (nivel) (se le avisará).
- c) El contacto radar se interrumpirá durante (número) minutos (o segundos) debido a (motivo) (instrucciones de maniobra apropiadas).
- d) El contacto radar se perderá pronto. Continúe con (nombre de la dependencia de control no radar) (en (frecuencia)).

4.2.5. Maniobras:

- a) i) Rumbo (tres cifras).
- ii) Continúe rumbo (tres cifras).
- iii) Detenga viraje. Rumbo (tres cifras).
- iv) Notifique abandonando (punto especificado). Rumbo (tres cifras).
- b) Vire a la izquierda (o a la derecha) (número) grados (o rumbo (tres cifras)).

Seguido, si es necesario, de:

- i) Para identificación.
- ii) Debido tránsito.
- iii) Debido obstáculo.
- iv) Para retardo.
- c) Vire tres seis cero grados a la izquierda (o a la derecha) para retardo.
- d) i) Vire a la izquierda (o a la derecha) [(número) grados o rumbo (grados)] inmediatamente para evitar (tránsito (detalles)).
- ii) Tránsito desconocido (detalles de marcación relativa, distancia y rumbo) (si no está a la vista vire a la izquierda (o a la derecha) rumbo (tres cifras)).
- iii) Libre de tránsito (vire a la izquierda (o a la derecha) rumbo (tres cifras)).
- iv) Libre de obstáculo (vire a la izquierda (o a la derecha) rumbo (tres cifras)).

(En el caso en que no se pueda confiar en los instrumentos direccionales de a bordo.)

e) Haga todos los virajes de clase uno (o mitad clase uno o (número) grados por segundo). Ejecute instrucciones inmediatamente que las reciba.

Seguido, si es necesario, de:

- i) Vire a la izquierda (o a la derecha) ahora.
- ii) Detenga el viraje ahora.

4.2.6. Identificación de aeronave:

- a) Notifique rumbo (y nivel).
- b) Transmita para identificación.
- c) Vire a la izquierda (o a la derecha) [(número) grados o rumbo (tres cifras)] para identificación.
- d) Identificado [(número) millas marinas (dirección) de (lugar)].
- e) No identificado. Reanude propia navegación.

4.2.7. Posición:

- a) A (número) millas marinas al (dirección) de (lugar) (o sobre o por el través de (lugar)).
- b) Derrota magnética (grados) a (número) millas marinas de (lugar).

4.2.8. Velocidad:

- a) Mantenga velocidad actual.
- b) (Si es factible) reduzca velocidad a (número) nudos.
- c) Aumente velocidad en (número) nudos.
- d) Reanude velocidad normal.

4.3. Fraseología de radar secundario.

4.3.1. Para solicitar el reglaje del respondedor.

Nota.—En las áreas en que se utilicen simultáneamente claves de 64 combinaciones y de 4.096 combinaciones, todas las claves se expresarán con cuatro cifras.

Conecte respondedor (modo indicado por la letra correspondiente y clave por el grupo de cifras correspondiente).

4.3.2. Para solicitar las posibilidades del equipo SSR de a bordo.

Nota.—Los pilotos responderán a este mensaje utilizando la letra de clave apropiada a su respondedor, por ejemplo, RESPONDEDOR GOLF. (Véase casilla 10 de las instrucciones para completar el formulario de plan de vuelo en el apéndice A.)

Indique tipo de respondedor.

4.3.3. Para solicitar que se opere el dispositivo SPI:
Pase a identificación.

4.3.4. Para solicitar la suspensión temporal de la operación del respondedor:
Pase a espera.

4.3.5. Para solicitar la emisión de la clave de emergencia:
Pase a MAYDAY.

4.3.6. Para solicitar la terminación de la operación del respondedor:
Corte respondedor.

4.4. Fraseología para aproximación radar.

4.4.1. Provisión de servicio:

- a) Guía vectorial radar para una aproximación de vigilancia (o de precisión) a la pista (designador).
- b) Guía vectorial radar para una aproximación (tipo de ayuda interpretada por el piloto) a la pista (designador).
- c) Su aproximación (tipo de ayuda interpretada por el piloto) será comprobada por precisión.
- d) Aproximación (tipo) no disponible debido a (motivo) (otras instrucciones).
- e) Aproximación radar (tipo) puede resultar afectada por interferencia. [Sugiero compruebe su aproximación con (ayuda interpretada por el piloto)].

4.4.2. Comunicaciones:

- a) No responda a instrucciones posteriores.
- b) No recibo respuesta. Continuaré instrucciones.

4.4.3. Azimut.

- a) Este vector lo llevará sobre la derrota a (distancia) del punto de contacto.
- b) Ejecute su propio viraje e informe cuando esté sobre (ayuda interpretada por el piloto).
- c) Se acerca lentamente (o rápidamente) a la derrota (desde la izquierda (o desde la derecha)).
- d) Rumbo correcto.
- e) En la derrota.
- f) Ligeramente (o muy o va a estar) a la izquierda (o a la derecha) de la derrota.
- g) (Número) metros (o pies o millas marinas) a la izquierda (o a la derecha) de la derrota.

4.4.4. Elevación:

- a) Aproximándose a trayectoria de planeo.
- b) Comience descenso ahora (a (número) metros por segundo o (número) pies por minuto (o establezca una trayectoria de planeo de (número) grados)).
- c) Velocidad vertical de descenso correcta.
- d) En trayectoria de planeo.
- e) Ligeramente (o muy o va a estar) por encima (o por debajo) de la trayectoria de planeo.
- f) (Todavía) (número) metros (o pies) demasiado alto (o demasiado bajo).
- g) Ajuste velocidad vertical de descenso.
- h) Volviendo lentamente (o rápidamente) hacia trayectoria de planeo.
- i) Reanude velocidad de descenso normal.
- j) Elemento de elevación inservible (seguido de las oportunas instrucciones).
- k) A (número) millas marinas del punto de contacto. Su altitud (o altura) debiera ser (cifras y unidades).

4.4.5. Posición:

- a) A (número) millas marinas del punto de contacto.
- b) Sobre luces de aproximación.
- c) Sobre el umbral.

4.4.6. Velocidad:

- a) ¿Cuál será su velocidad en el tramo a favor del viento (o básico o final)?
- b) Reduzca a la velocidad de aproximación.

4.4.7. Verificaciones:

- a) Verifique si está tren desplegado y afianzado.
- b) Verifique su altura de decisión.

4.4.8. Aproximación frustrada:

- a) Meta motor lo dé gases! inmediatamente (instrucciones apropiadas para la maniobra de aproximación frustrada) (motivo).
- b) ¿Entra usted largo?
- c) Si entra usted largo y va a meter motor (instrucciones apropiadas para la maniobra de aproximación frustrada).
- d) Si no puede continuar visualmente (le sugiero) que meta motor (instrucciones apropiadas para la maniobra de aproximación frustrada).

4.4.9. Terminación de la aproximación:

- a) Notifique en contacto visual.
- b) Notifique cuando vea la pista (o las luces de aproximación).
- c) Aproximación completada.

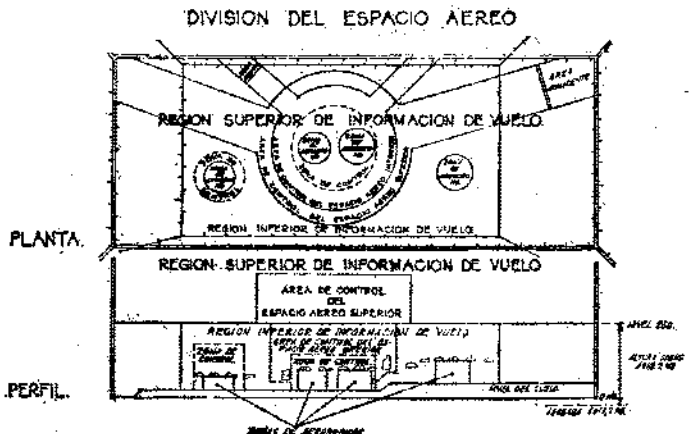
APENDICE H

Unidades de medida (tabla de O. A. C. I.)

Las unidades de medidas actualmente en vigor son las que figuran a continuación:

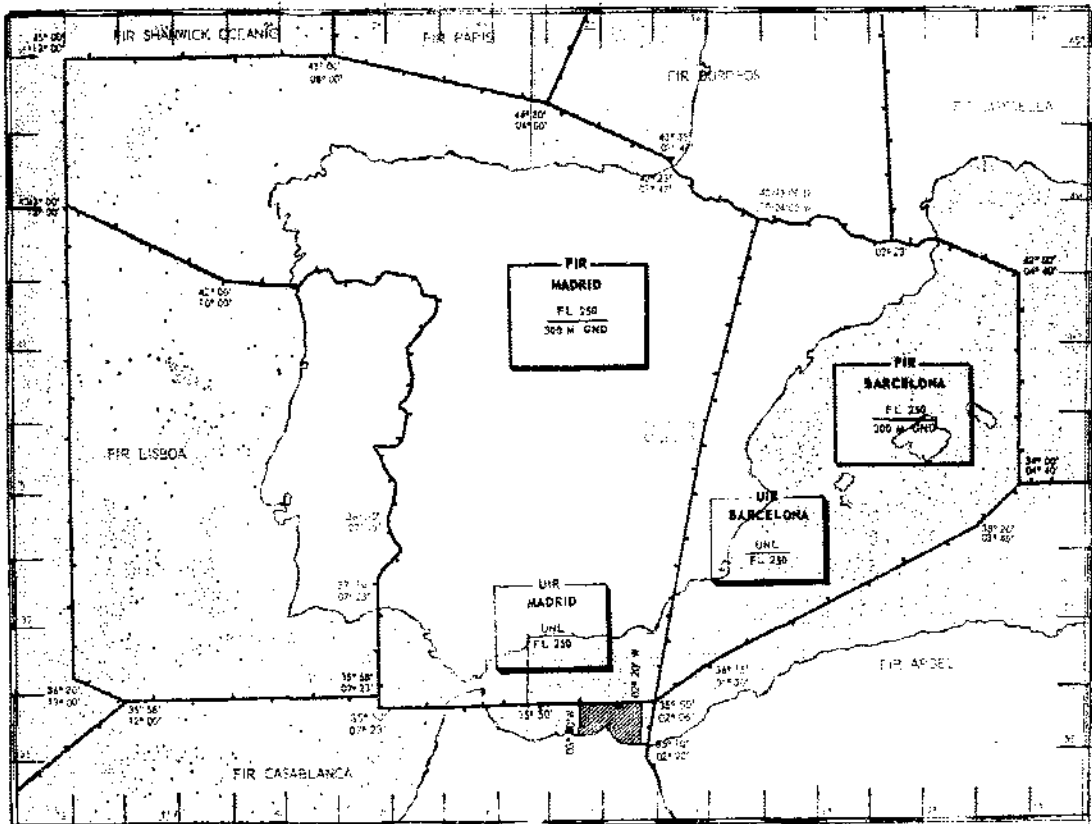
Distancia	Millas náuticas y décimas.
Altitudes, alturas, elevaciones y dimensiones en los aeródromos y distancias cortas	Metros.
Velocidad horizontal	Nudos.
Velocidad vertical	Metros por segundo.
Velocidad del viento	Nudos.
Dirección del viento para el aterrizaje y el despegue	Grados magnéticos.
Techo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

APENDICE I



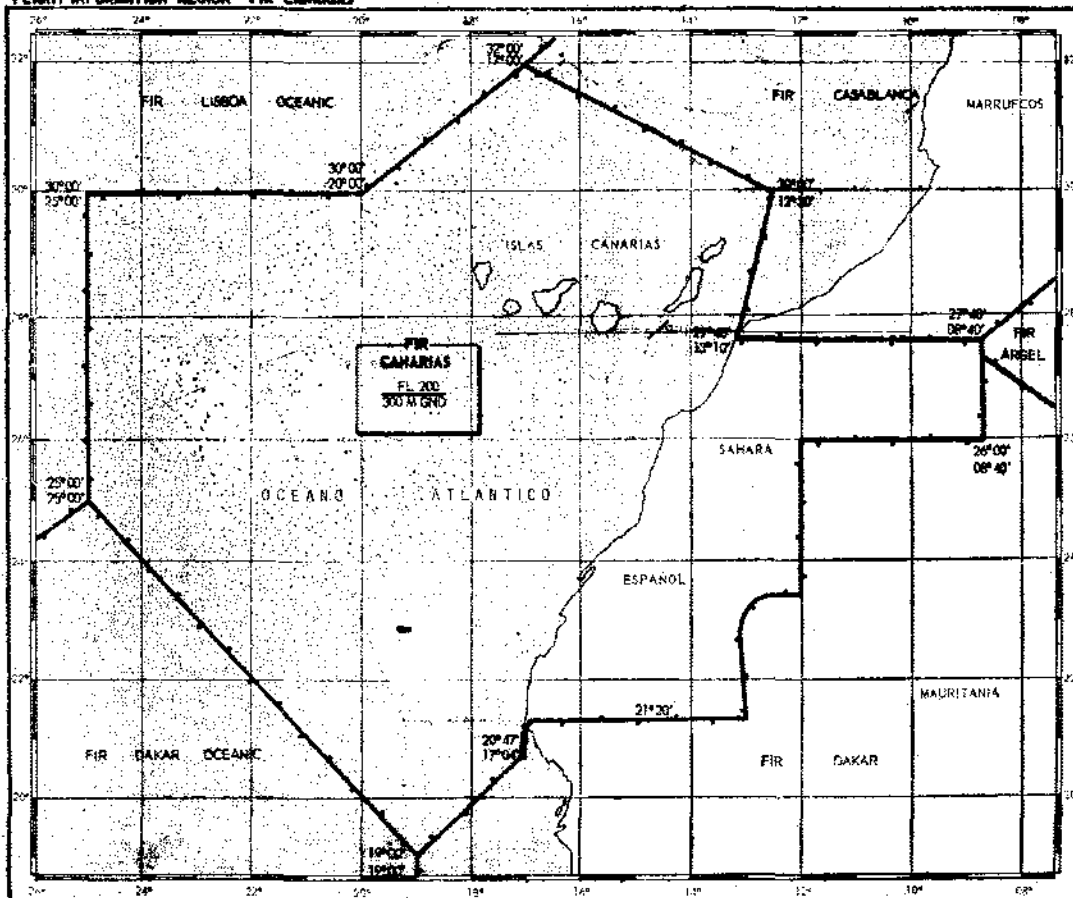
REGIONES DE INFORMACION DE VUELO
FLIGHT INFORMATION REGIONS

APENDICE J



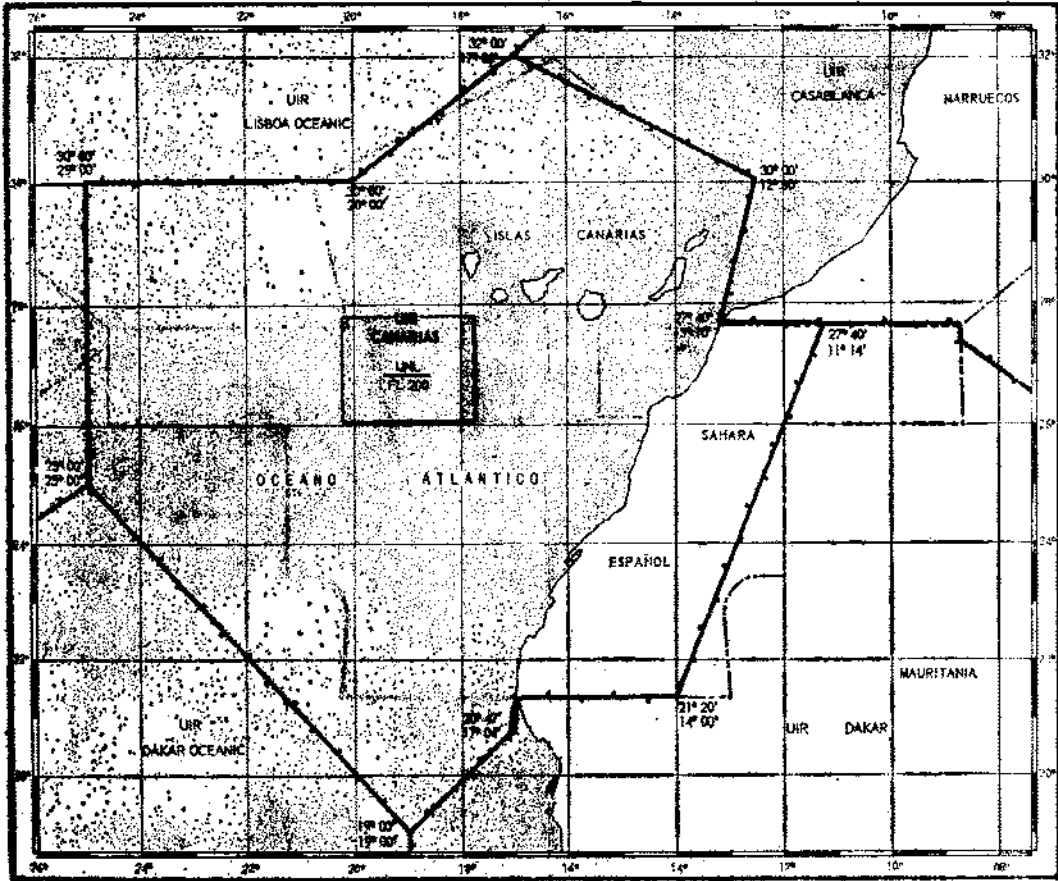
REGION DE INFORMACION DE VUELO FIR CANARIAS
FLIGHT INFORMATION REGION FIR CANARIAS

APENDICE J



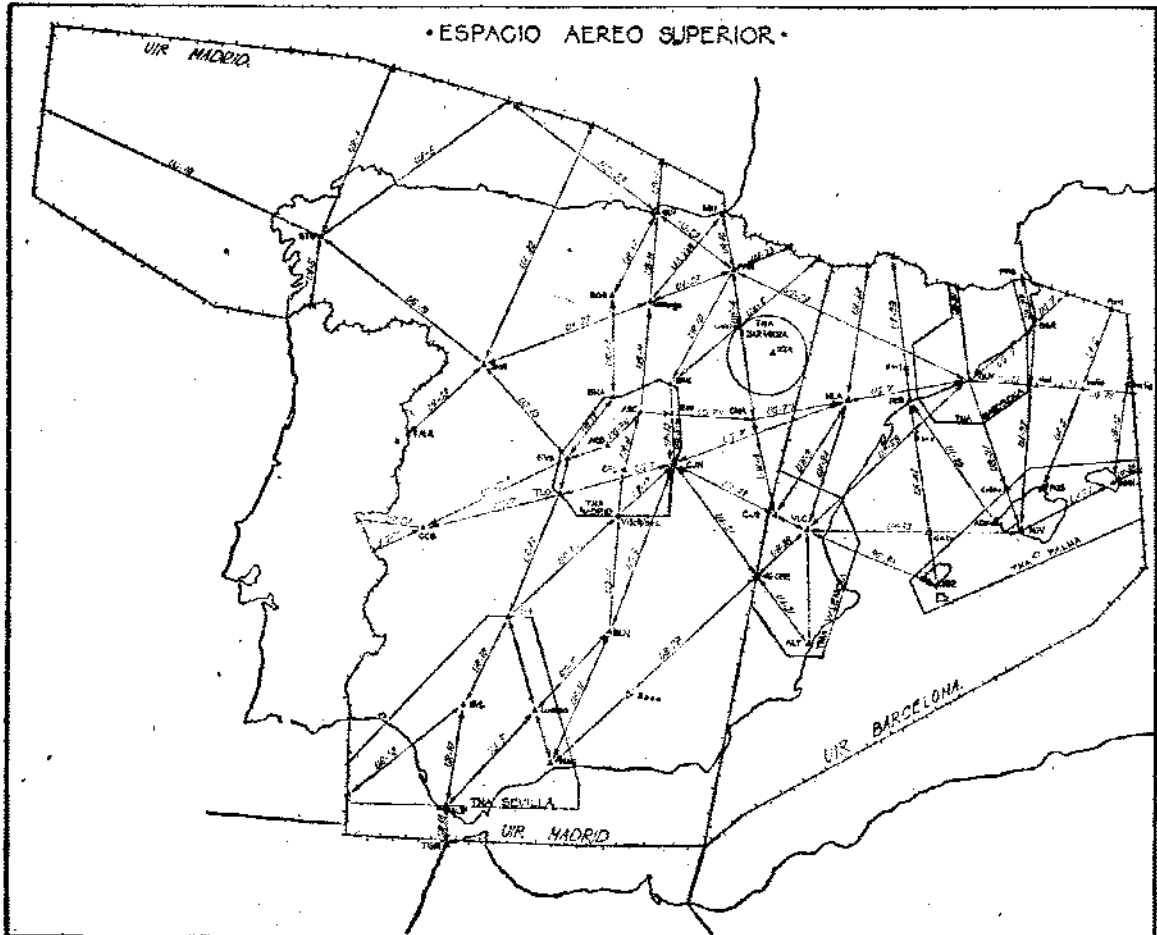
APENDICE J

REGION DE INFORMACION DE VUELO UIR CANARIAS
FLIGHT INFORMATION REGION CANARIAS

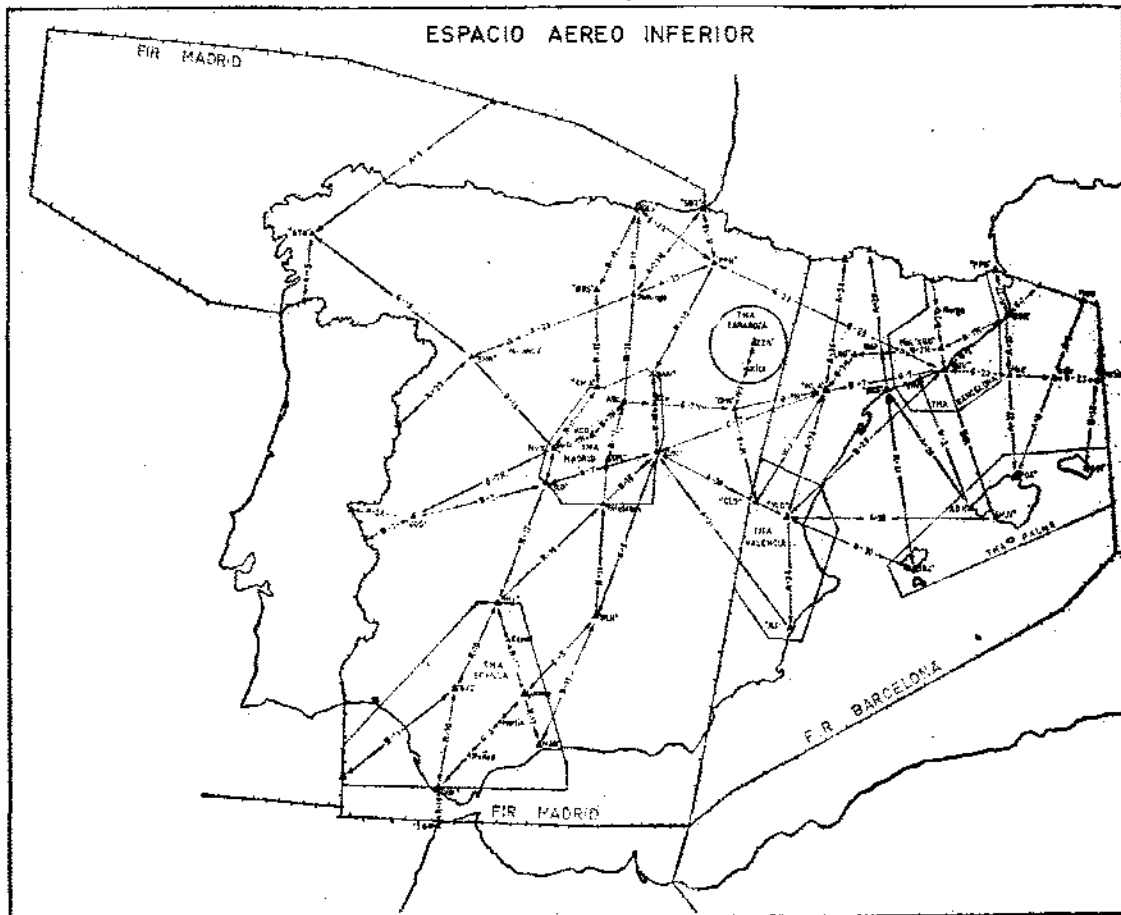


APENDICE J

• ESPACIO AEREO SUPERIOR •

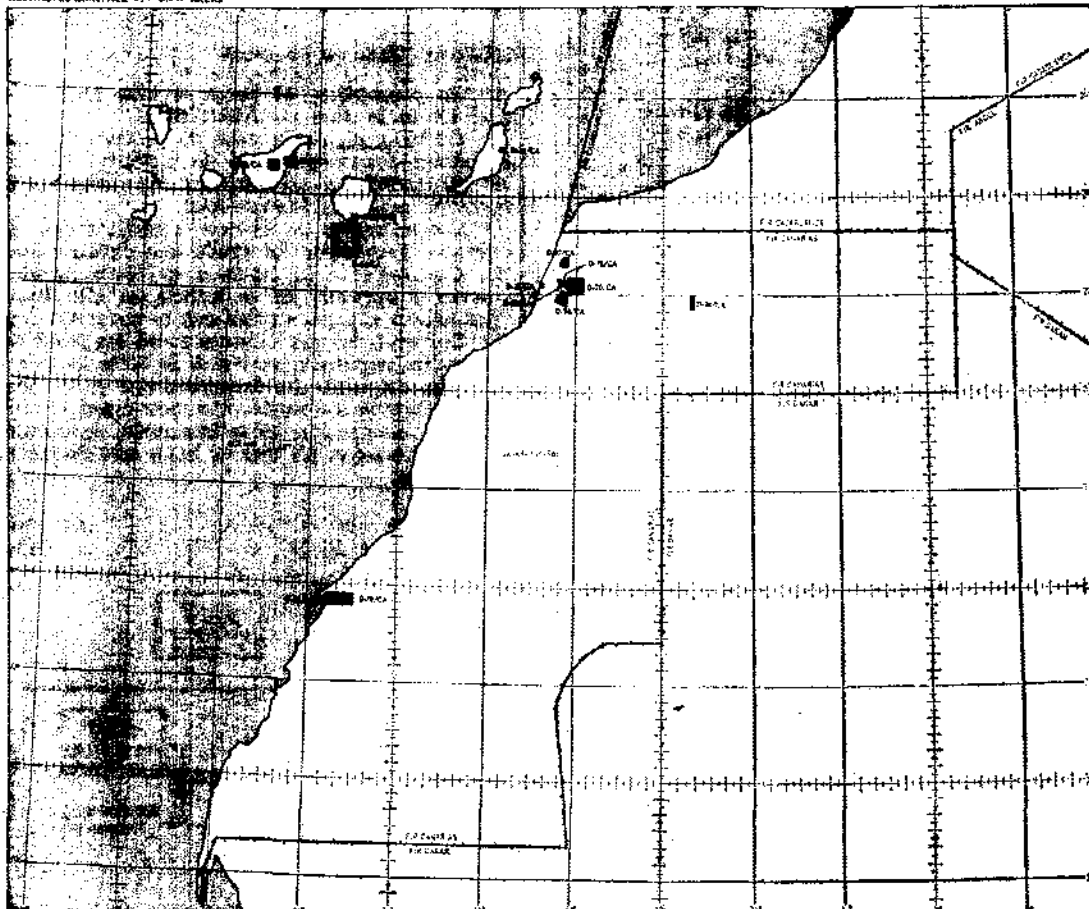


APENDICE J

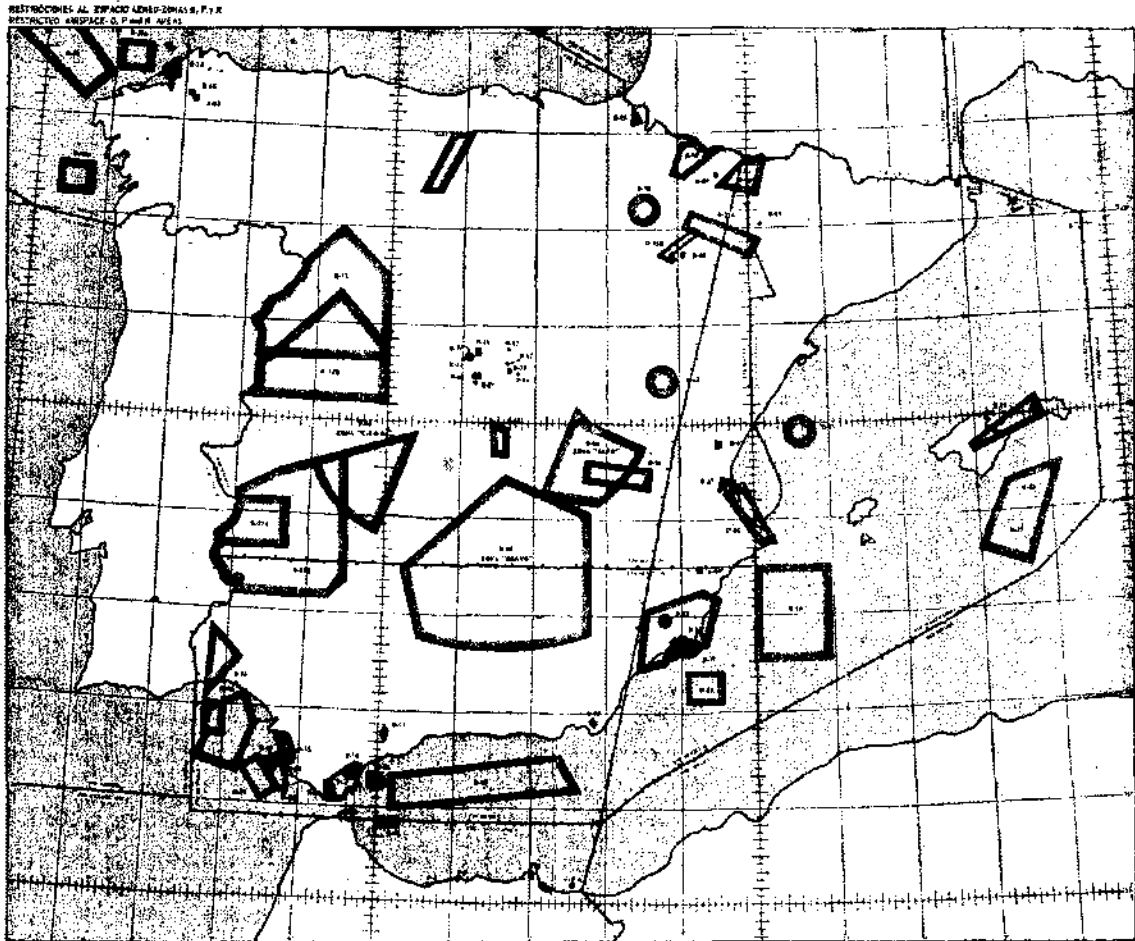


APENDICE J

RESTRICCIONES AL ESPACIO AEREO - ZONAS D, P y R
RESTRICTED AIRSPACE D, P and R AREAS



APENDICE J



APENDICE K

Normas generales del SAR para casos de alarma obligatorias para los Oficiales de los RCC

INCERFA (Fase de incertidumbre)

- 1.º Conocer del FIC el plan de vuelo completo.
- 2.º Última comunicación recibida o informe de posición.
- 3.º Recabar del FIC datos sobre posible toma de tierra en otros aeródromos.
- 4.º Evaluar y comprobar la información recibida de distintas fuentes (estaciones costeras, barcos, aeronaves, puestos de la Guardia Civil, testigos presenciales, etc.).
- 5.º Si a juicio del Oficial del RCC transcurre sin noticias un tiempo prudencial o las noticias recibidas así lo aconsejan, se pasa a la siguiente fase.

ALERFA (Fase de Alerta)

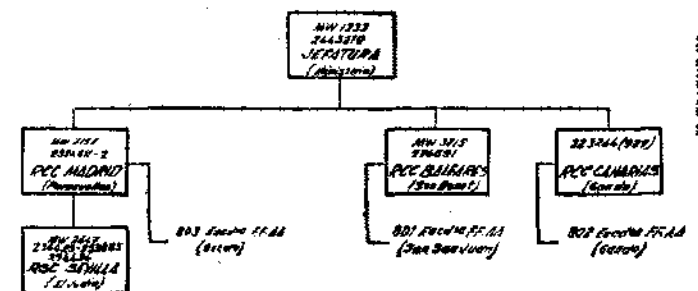
- 1.º Avisar al Jefe del RCC y, en su defecto, al segundo Jefe respectivo, y éste, si la importancia lo aconseja, informará a la Jefatura del SAR (teléfono 2-44-32-10).
- 2.º Alertar a la Guardia Civil, si la zona de máxima probabilidad es sobre tierra, a través de los Jefes de Comandancia respectiva.
- 3.º Alertar unidades de salvamento aéreo.
- 4.º Si se ha informado a la Jefatura del SAR (punto 1.º), informar al Jefe del Servicio del EMA (teléfono 2-44-23-54) o Central Ministerio Ext. 555 o 282 (Oficial Cifra). Informar al Jefe de Servicio E. M. regional respectivo.
- 5.º Avisar al Flight Service (Torrejón) (teléfono 2-22-83-00) si se trata de un avión militar americano.
- 6.º Calcular el área de máxima probabilidad en que pueda encontrarse el avión, teniendo en cuenta la última posición conocida, estado meteorológico de la ruta, terreno sobrevolado, altura de vuelo y cuantos datos sean de interés.

DETRESFA (Fase de Desastre)

- 1.º Es preceptivo, al pasar a esta fase, cumplimentar el punto 4.º de la fase de ALERFA.
- 2.º Ordenar el movimiento de unidades alertadas, asignándoles zonas dentro del área de máxima probabilidad.
- 3.º Si fuese necesario, aplicar las normas contenidas en la instrucción conjunta Marina-Aire.
- 4.º Comunicar a los centros coordinadores inmediatos (extranjeros o nacionales) la ayuda que pueda requerirse de ellos.
- 5.º Comunicar a la Jefatura del Servicio el proceso de la operación y requerir de la misma, si ello fuese preciso, los medios aéreos suplementarios que se consideren pertinentes.
- 6.º Se recuerda que durante todas las fases de la operación se llevará un registro cronológico de todos los mensajes recibidos y emitidos, así como las órdenes dadas y resultados obtenidos. Al finalizar la operación, bien por haber encontrado la aeronave o por suspensión de la búsqueda, se comunicará a todos los Organismos con los que se haya establecido contacto el fin de la misma.

SUB. AVIACION CIVIL

SERVICIO DE BÚSCUDA Y SALVAMENTO AEREO



APENDICE K

2. Instrucciones para la anotación y notificación

1. Anotación de aeronotificaciones ordinarias.

1.1. La sección 1 es obligatoria, aunque puede omitirse el concepto 5 de la misma cuando lo prescriban los procedimientos suplementarios regionales; la sección 2 se añade, en su totalidad o en parte, cuando así lo solicite el explotador o su representante designado o cuando el piloto lo estime necesario; la sección 3 se añade, en su totalidad o en parte, de conformidad con los procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea (Meteorología) y los procedimientos suplementarios regionales, parte 4 (Meteorología).

1.2. La sección 3 se compila del modo siguiente:

- La temperatura del aire y el viento se anotan cada vez que se hace una observación.
- La turbulencia moderada, el engelamiento moderado o ambos se anotan si se han encontrado en los últimos diez minutos.
- La información suplementaria —tal como alturas de las bases y/o de las cimas de las nubes que puedan evaluarse con exactitud, tormentas fuera de la derrota prevista, paso por un frente, el valor de D, etc.— se anota si, a juicio del Comandante, tiene interés aeronáutico.

2. Anotación 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 encuentre engelamiento fuerte o turbulencia fuerte, o
- Siempre que se encuentren otras condiciones meteorológicas, tales como otros fenómenos incluidos en la definición de información SIGMET que, en opinión del Comandante, puedan afectar a la seguridad de las operaciones de otras aeronaves o afectar considerablemente su eficiencia.

Nota.—El término «información SIGMET» se refiere a los siguientes fenómenos:

- Área de tormenta activa.
- Tormenta giratoria tropical.
- Línea de turbanada fuerte.
- Granizada intensa.
- Turbulencia fuerte.
- Engelamiento fuerte.
- Ondas orográficas acentuadas.
- Tempestad extensa de arena/polvo.

2.2. Todos los elementos de la Sección 1 y los fenómenos de la sección 3 que justifiquen la aeronotificación especial se anotan en los lugares apropiados del formulario.

2.3. Las aeronotificaciones especiales llevan el indicador «AIREP ESPECIAL» y se hacen tan pronto como se pueda después de que se haya observado un fenómeno que exija una aeronotificación especial.

2.4. Si en el momento o lugar donde se ha de hacer una aeronotificación ordinaria, acerca de tal momento o lugar, se observa un fenómeno que justifique una aeronotificación especial, en vez de la aeronotificación ordinaria se hace una notificación que contenga los datos requeridos en las aeronotificaciones ordinarias, junto con el fenómeno que justifique la aeronotificación especial. Semejante aeronotificación lleva también el indicador «AIREP ESPECIAL».

3. Anotación de información solicitada.

3.1. Cuando las observaciones en una aeronave se hacen respondiendo a la solicitud de una oficina meteorológica o por acuerdo entre el explotador y una autoridad meteorológica, se anotan en el formulario AIREP según sea necesario.

4. Uso de abreviaturas.

4.1. Las abreviaturas entre paréntesis que figuran en la primera columna del formulario AIREP se utilizan para la anotación de los elementos por los pilotos durante el vuelo y por el personal de tierra que reciba y retransmita el informe utilizando medios de comunicación distintos de los orales.

5. Transmisión de aeronotificaciones.

5.1. 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.

Concepto 1. *Identificación de la aeronave.*—Anotar la identificación dada en el plan de vuelo, precedida de «AIREP ESPECIAL», si corresponde.

Concepto 2. *Posición.*—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 «al través (ABM)» cuando la aeronave no esté justamente sobre el mencionado punto de notificación.

Concepto 3. *Hora.*—Notificar la hora en horas y minutos HMG siempre que se envíen las secciones 1 y 3 o 2 y 3. Notificar la hora en minutos después de la hora cuando sólo se envíe la sección 1 o 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 HMG cuando se hace una notificación especial.

Concepto 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 los procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea (Operación de Aeronaves). Anotar la altitud en metros o pies enteros cuando se use QNH. Anotar «subiendo a (ASC)» o «descendiendo a (DES)», cuando se asciende o desciende a un nuevo nivel después de pasar el punto de notificación.

Concepto 5. *Posición siguiente y hora a que se sobrevolará.* 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 a anotar la posición a que se prevé llegar una hora después, cuando sea necesario.

Concepto 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 HMG y minutos, cuando sea necesario.

Concepto 7. *Autonomía.*—Anotar la autonomía de combustible en horas y minutos.

Concepto 8. *Temperatura del aire (PS o MS).*—Anotar la temperatura en grados Celsius enteros, corregida por error instrumental y velocidad relativa.

Concepto 9. *Viento instantáneo o viento medio y su posición.* Siempre que sea posible, anótese el viento en un momento dado. El viento instantáneo normalmente se refiere a la posición dada en el concepto 2; cuando se dé un viento instantáneo para cualquier otro lugar, anótese su posición. Cuando no sea posible anotar el viento instantáneo, anótese el viento medio entre puntos de posición seguido de la palabra «MEDIO» y la posición del punto medio del sector en el cual se haya calculado el viento medio (véase diagrama). La dirección del viento se da en grados verdaderos y la velocidad en nudos. Si se requiere la posición del viento, sea del viento instantáneo o del viento medio, se da en latitud y longitud redondeadas al grado entero más próximo, utilizándose los indicadores N o S y E o W, según corresponda.



Concepto 10. *Turbulencia (TURB).*—Anotar y notificar la turbulencia fuerte (SERV) tan pronto como sea posible después de la ocurrencia. ELLO EXIGE UN AIREP ESPECIAL. Anotar la turbulencia moderada (MOD), si se la encuentra dentro de los diez últimos minutos antes de alcanzar la posición indicada en el concepto 2. Si la turbulencia se produce dentro de nubes, añadir INC. Abstenerse, si sólo se observa turbulencia ligera o nula.

Son pertinentes las siguientes especificaciones:

Moderada.—Puede haber ligeros cambios en la actitud y/o en la altitud de la aeronave, pero ésta permanece bajo mando efectivo en todo momento. Por lo general, pequeñas variaciones en la velocidad aerodinámica. Cambios en las indicaciones del acelerómetro de 0,5 g. a 1,0 g. en el centro de gravedad de la aeronave. Dificultad para caminar. Los ocupantes notan la presión de los cinturones de seguridad. Los objetos sueltos se desplazan.

Fuerte.—Cambios bruscos en la actitud y/o en la altitud de la aeronave; puede perderse el dominio de la aeronave durante periodos cortos. Generalmente, variaciones grandes en la velocidad aerodinámica. Cambios en las indicaciones del acelerómetro de 1,0 g. a mayores en el centro de gravedad. Los ocupantes sienten intensamente la presión de los cinturones de seguridad. Los objetos sueltos son lanzados.

Concepto 11. *Engelamiento en la aeronave (ICR).*—Anotar y notificar engelamiento fuerte (SERV) en cuanto sea posible. ELLO EXIGE UN AIREP ESPECIAL. Anotar el engelamiento moderado (MOD) ocurrido durante los últimos diez minutos. Abstenerse, si se produce un engelamiento ligero o nulo.

Son pertinentes las siguientes especificaciones:

Moderado.—Puede ser conveniente cambiar de rumbo y/o de altitud.

Fuerte.—Se considera esencial cambiar inmediatamente de rumbo y/o de altitud.

Concepto 12. *Información suplementaria.* Anotar la información solicitada a datos que a juicio del Comandante sean de interés aeronáutico. Los siguientes ejemplos servirán de orientación:

- Lluvia (RA).
- Nieve (SN).
- Lluvia engelante (FZRI).
- Tromba marina (WTSPT).
- Tornado (TDO).
- Tormentas en la trayectoria de vuelo o cerca de ella (TS).
- Frente (FRONT).

Alturas (FL) de las bases y/o cimas (BASE/TOP) de nubes que puedan evaluarse con exactitud (especialmente cumulonimbus (CB)) y la cantidad de esas nubes (dispersas (STC), si predominan espacios despejados; fragmentados (BKN), si predominan masas nubosas, o continuas (CSN)).

Turbulencia moderada o engelamiento moderado observados con antelación a los últimos diez minutos (TURB MOD, ICE MOD).

Valor de D.—La lectura del radiocálmetro menos la lectura del baroaltímetro reglado a 1.013,2 mb. y corregida por errores de calibración y de posición, anotándose la diferencia (PS o MS) en metros o pies.

Ecos radar meteorológicos significativos para las operaciones (eco o línea de eco), marcación verdadera del centro del eco o línea y distancia desde la aeronave en millas marinas; si es apropiado, indicar si intensificándose o decreciendo, y si se observa que no hay claros, que hay algunos claros ó que hay frecuentes claros.

Diferencias significativas entre las condiciones encontradas y las pronosticadas para el vuelo, es decir, tormentas pronosticadas no observadas o lluvia engelante no pronosticada.

Si la posición del fenómeno notificado no es la misma que la posición indicada en el concepto 2, notificarla después del fenómeno.

— Hora de transmisión.—Anotarla únicamente cuando se transmita la sección 3.

3. Ejemplos

a) Como lo anota el piloto

MODELO AR	BOAC	Yankee No. 601	Yankee No. 101	Yankee No. PRIVADO	Yankee No. 601	
AIREP 1. Identificación de la aeronave 2. Identificación de la aeronave 3. Identificación de la aeronave 4. Identificación de la aeronave 5. Identificación de la aeronave 6. Identificación de la aeronave 7. Identificación de la aeronave 8. Identificación de la aeronave 9. Identificación de la aeronave 10. Identificación de la aeronave 11. Identificación de la aeronave 12. Identificación de la aeronave	Destacado 1. Identificación de la empresa 2. Posición 3. Hora 4. Nivel de vuelo y altitud 5. Posición geográfica y hora o hora de observación 6. Hora y posición de llegada 7. Asignatura 8. Temperatura del aire 9. Estado meteorológico y/o posición 10. Turbulencia 11. Engelamiento en la aeronave 12. Información suplementaria Hora de transmisión	GANDEA BAGA 4945N 5000W 1317 FL 190 5000N 4000W 35 9HR.30 MS. 18 25535 TURB MOD BKN CB TOP FL 300 1320	SHANNON PA 101 5045N 2000W 36 ASC FL 120 4925N 2500W21 10 HR	PARIS FABPD AB NDB 35 ALT 1200M ASC 2450M ASHFORD 57	BOSTON NIREP SPECIAL KL 601 ABM KBOS 1543 ALT 8000FT SALEM 01 45	
	PERFIL LONGITUDINAL GRÁFICO**					

b) Según se anuncia por radiotelefonía:

I. SPEEDBIRD GOLF ALFA POSICION CUATRO NUEVE CUATRO CINCO NORTE CINCO CERO OESTE A UNO TRES UNO SIETE NIVEL DE VUELO UNO NUEVE CERO POSICION SIGUIENTE CINCO CERO CERO NORTE CUATRO CERO OESTE A TRES CINCO AUTONOMIA NUEVE HORAS TRES CERO MENOS UNO OCHO DOS CINCO CINCO TRES CINCO TURBULENCIA MODERADA CUMULONIMBUS FRAGMENTADOS NIVEL DE VUELO DE CIMA TRES CERO CERO.

II. CLIPPER UNO CERO UNO POSICION CINCO CERO CUATRO CINCO NORTE DOS CERO OESTE A TRES SEIS SUBIENDO A NIVEL DE VUELO UNO DOS CERO POSICION SIGUIENTE CUATRO NUEVE DOS CINCO NORTE DOS CINCO OESTE A DOS UNO. AUTONOMIA UNO CERO HORAS.

III. FOXTROT ALFA BRAVO PAPA DELTA SOBREVOLANDO ABBEVILLE NDB A TRES CINCO ALTITUD UNO DOS CERO CERO METROS SUBIENDO A DOS CUATRO CINCO CERO METROS POSICION SIGUIENTE ASHFORD A CINCO SIETE.

IV. AIREP SPECIAL KLM SEIS CERO UNO AL TRAVES BOSTON A UNO CINCO CUATRO TRES ALTITUD OCHO MIL PIES POSICION SIGUIENTE SALEM A CERO UNO ENGELAMIENTO FUERTE.

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

I. BA GA 4045N 50W 1317 FL190 5900N 40W 35 9HR.30 MS18 255 35 TURB MOD BKN CB TOP FL300.

II. PA 101 5045N 20W 38 ASC FL120 4925N 25W 21 10HR.

III. FABPD AB NDB 35 ALT 1200M ASC 2450M ASH-FORD 57.

IV. AIREP SPECIAL KL 801 ABM KBOS 1543 ALT 8000FT SALEM 01 ICE SEV.

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 hechas en puntos de notificación en los cuales los procedimientos MET no exigen que las aeronaves notifiquen información MET ordinaria. Sin embargo, el vuelo correspondiente al cuarto ejemplo notifica «ENGELAMIENTO FUERTE», pues en este caso es obligatorio dar esta información.

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

APENDICE M

Información SIGMET

M.1. En cuanto al Servicio de Información de Vuelo, en los acuerdos regionales actualmente en vigor no se determina de manera específica la forma de difundir a las aeronaves en vuelo la información meteorológica correspondiente. En tanto no se acuerde otra cosa al respecto, se obrará de conformidad con lo que a continuación se indica.

M.1.1. La información SIGMET se difundirá a las aeronaves por los medios siguientes:

a) Transmisión directa por iniciativa de la correspondiente dependencia, o

b) Una llamada general, transmisión sin acuse de recibo, a las aeronaves interesadas.

M.1.2. La transmisión de la información SIGMET, por iniciativa de tierra a la aeronave, deberá cubrir la parte de la ruta que volará ésta durante la hora siguiente o mientras se halle dentro de la correspondiente región de información de vuelo, lo que de ambos tiempos resulte mayor.

M.1.3. Los informes especiales seleccionados y los pronósticos de aeródromo posteriormente enmendados se transmitirán a petición de las aeronaves e irán completos por:

Transmisión directa, por la correspondiente dependencia, de los informes especiales seleccionados y de los pronósticos de aeródromo enmendados para los aeródromos de salida, destino y alternativa previstos en el plan de vuelo.

M.1.4. La transmisión a la aeronave de los pronósticos de aeródromo enmendados, por iniciativa de la correspondiente dependencia, se limitará a la parte de vuelo en que la aeronave esté dentro de la región de información de vuelo correspondiente, con independencia del tiempo a que se halle el aeródromo de destino.

APENDICE N

Principios que regulan la identificación de ruta ATS

1. Designadores para rutas ATS

Las rutas ATS, que comprenden rutas controladas, rutas con servicio de asesoramiento y rutas no controladas, debieran identificarse de conformidad con los siguientes principios.

2. Composición del designador

2.1. El designador básico debiera consistir normalmente en una letra del alfabeto seguida de un número, del 1 al 99.

2.2. La letra debiera elegirse de las que a continuación se indican:

a) Las letras A, B, G y R, para rutas que formen parte de la red regional de rutas ATS.

b) La letra W, para rutas estacionales o nacionales que no formen parte de la red regional de rutas ATS.

2.3. Cuando lo prescriba la autoridad competente o a base de acuerdos regionales de navegación aérea, podrá añadirse una letra suplementaria como un prefijo del designador básico con el fin de indicar las condiciones específicas relativas al estado de la ruta, de acuerdo con lo siguiente:

i) La letra U (para la palabra inglesa «upper»), para indicar que la ruta o parte de ella está establecida en el espacio aéreo superior.

ii) La letra V (para el símbolo «VOR»), para indicar que la navegación en la ruta o parte de ella ha de realizarse exclusivamente por referencia al VOR.

iii) La letra D, para indicar que en la ruta o parte de ella solamente se proporciona servicio de asesoramiento.

iv) La letra F (para las palabras inglesas «flight information»), para indicar que en la ruta o parte de ella solamente se proporciona servicio de información de vuelo.

3. Asignación de designadores básicos

3.1. Los designadores básicos de rutas ATS deberían asignarse de conformidad con los siguientes principios:

3.3.1. Normalmente debiera asignarse el mismo designador básico para toda la longitud de una ruta troncal principal, independientemente de las áreas de control terminal. Estados o regiones que atraviese.

3.1.2. Cuando dos o más rutas principales tengan un tramo común, ese tramo debiera asignarse cada uno de los designadores de las rutas de que se trate, excepto cuando ello entrañe dificultades para el suministro de servicio de tránsito aéreo, en cuyo caso, por común acuerdo, sólo debiera asignarse un designador.

Nota.—La coordinación de las necesidades de los Estados, en cuanto a designadores, se hace por las oficinas regionales de la OACI.

4. Aplicación de designadores

4.1. El designador básico solamente debiera emplearse por las rutas o tramos de las mismas que se utilicen como áreas controladas.

4.2. Cuando así se prescriba, podrán utilizarse los prefijos U para las rutas que se establezcan en el espacio aéreo superior.

4.3. Cuando así se prescriba, podrá utilizarse el prefijo V para designar las rutas o tramos de las mismas, cuando la navegación pueda realizarse exclusivamente por referencia al VOR. Por consiguiente, cuando se emplee tal designador para denotar una ruta o un tramo de ruta, ya sea en un plan de vuelo o en un permiso ATC, indicará que la aeronave, cuando opere en dicha ruta o tramo, volará, o se espera que vuele, basando su navegación en las referencias orientadoras proporcionadas por los VOR.

4.4. Cuando así se prescriba, podrá utilizarse el prefijo D para las rutas o tramos de las mismas que se utilicen solamente como rutas con servicio de asesoramiento.

4.5. Cuando así se prescriba, podrá utilizarse el prefijo F para las rutas o tramos de las mismas a lo largo de las cuales solamente se proporcione servicio de información de vuelo.

5. Uso de designadores en las comunicaciones

5.1. Cuando el uso de equipo automático de transmutación requiera que, en comunicaciones impresas, el designador se exprese siempre en un número determinado de caracteres (por ejemplo, cuatro caracteres), los números que estén formados por un dígito irán precedidos de la cifra 0 y cuando no se usen las letras U, V, J, D o F, debiera añadirse una letra X como carácter de relleno para formar el número requerido de caracteres (por ejemplo XA07).

5.2. En las comunicaciones orales la letra básica de un designador debiera pronunciarse como la palabra inglesa que represente el nombre de un color, del modo siguiente:

A	— Amber (ámbar).
B	— Blue (azul).
G	— Green (verde).
R	— Red (rojo).
W	— White (blanco).

O cuando se determine a base de acuerdo regional de navegación aérea, debiera pronunciarse de conformidad con el alfabeto de deletreo de la OACI.

5.3. Cuando se empleen los prefijos especificados en 4.2 a 4.5 anteriores deberían darse, en las comunicaciones orales, en la forma siguiente:

U	— Upper (superior).
J	— Jet (reacción).
V	— Victor.
D	— Delta.
F	— Foxtrot.

La palabra «upper» debiera pronunciarse como en el idioma inglés, aunque, cuando se determine a base de acuerdo regional de navegación aérea, los prefijos U y J debieran pronunciarse de acuerdo con el alfabeto de deletreo de la OACI.

APENDICE O

Citas del Reglamento Internacional para la prevención de abordajes en la mar

PRELIMINARES Y DEFINICIONES

Artículo 1

a) Todos los buques o 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 refiere 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 de sol hasta su salida, y durante ese período no se ostentarán ninguna 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 vigilancia 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 cualquiera otra aeronave proyectada para maniobrar en el agua.

iii) La expresión «embarcación propulsada por motor» se refiere a cualquier embarcación accionada mecánicamente.

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 eslera y manga de una embarcación serán las que figuren en su certificado de matrícula.

viii) La longitud y envergadura de un hidroavión corresponderán a los valores máximos de estas dos dimensiones, tal como aparezcan en su certificado, a los valores que se obtengan por mediación 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 tonelaje bruto.

LUCES Y OTRAS SEÑALES

Artículo 2

b) Los hidroaviones en movimiento llevarán:

i) En su parte central y hacia proa, en el lugar donde puede verse mejor, una luz blanca brillante, dispuesta de tal modo que produzca una luz no interrumpida sobre el 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 tres 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 dos 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 20 grados hacia popa por la amura de babor e instalada en forma que resulte visible a una distancia no inferior a dos millas.

Artículo 3

a) Las embarcaciones propulsadas por motor, cuando remolquen o empujen a otro buque, deberán:

b) Las embarcaciones remolcadas 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 la luz blanca especificada en el artículo 2, a), iii).

c) Cuando un hidroavión en el agua remolca a uno o dos hidroaviones o embarcaciones llevará las luces prescritas en el artículo 2, b), 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 seis 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 tres pies y de tal naturaleza que puedan verse desde todos los puntos del horizonte a una distancia no inferior a dos millas, y durante el día pueden llevar verticalmente una sobre otra y a una distancia no inferior a tres pies, donde resulten más visibles, dos bolas negras cuyo diámetro no sea inferior a dos pies.

d) Las embarcaciones e hidroaviones a que se refiere este artículo, cuando no se muevan en el agua, no llevarán las luces de costado de color, pero cuando estén en movimiento llevarán las luces de costado de color.

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 dos 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 dos 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 tres 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 tres pies y de modo que resulten visibles desde todos los puntos del horizonte.

Artículo 12

Todas las embarcaciones o hidroaviones que se encuentren en el agua pueden, si fuese necesario para llamar la atención, ostentar, además 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 refiere al número, posición, alcances 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, alcances 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 14

c) En el caso de niebla, brumas nevadas, aguaceros fuertes u otras condiciones capaces de restringir la visibilidad, las señales prescritas en este artículo, sea de día o de noche, se usarán del modo siguiente:

i) Toda embarcación propulsada por motor que esté avanzando por el agua emitirá, a intervalos que no excedan de dos minutos, un sonido prolongado.

ii) 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.

iii) 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.

iv) Toda embarcación, cuando está fondeada, debe hacer sonar la campana rápidamente durante tres o 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 o timbre no pueda 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 aproxima.

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 producirse, en lugar de las señales prescritas en los párrafos ii), iii) y iv), tres sonidos consecutivos a intervalos que no excedan de un minuto, a saber, un sonido prolongado seguido de dos sonidos breves.

vii) 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.

viii) 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.

ix) Las embarcaciones de menos de 20 toneladas, las de remo y los hidroaviones que han amarado 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.

x) 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, se encuentra en una zona de bruma, niebla, nieve o aguacero fuerte, así en cualesquiera condiciones que analógicamente 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.

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 modo apreciable, se puede concluir que este riesgo exista.

3. Los marinos deben tener en cuenta que un avión que amara o despega o que maniobra en condiciones atmosféricas desfavorables puede encontrarse en la imposibilidad de modificar en el último momento la maniobra que intentaba.

Artículo 18

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 próximo 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 llevan 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 y una luz roja en una dirección que no es la de su ruta ni se aproxima a ella.

b) Para aplicación del presente artículo, así como de los artículos 16 a 20, inclusivos, con excepción del 20, B), todo hidro-

avión 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 lleven 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 avancen de manera que sea de temer un abordaje, 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 no se encuentre 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 otras, 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 o 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 conducirse a la necesidad de apartarse de este Reglamento para evitar un peligro inmediato.

Artículo 28

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

Un sonido breve, que quiere decir, «Altere el rumbo hacia estribor».

Dos sonidos breves, que significan, «altere 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 expresar 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 cualquier 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 referente 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 vigia o, finalmente, por lo que 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 NAVEGACION 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:

a) Disparos de arma de fuego u otras señales explosivas lanzadas a intervalos de un minuto, aproximadamente.

b) Un sonido continuo producido por un aparato cualquiera de los destinados a señales de niebla.

- c) Cohetes o bombas que proyecten estrellas rojas lanzados uno a uno a cortos intervalos.
- d) Una señal emitida por radiotelegrafía o por cualquier otro sistema de señales compuesta del grupo ... — — — ... del Código Morse.
- e) Una señal radiotelefónica que conste de la palabra «MAY-DAY».
- f) La señal de socorro NC del Código Internacional.
- g) Una señal consistente en una bandera cuadrada que tenga, por encima o por debajo, una bola u objeto análogo.
- h) Llamas sobre la embarcación, tales como las producidas dando fuego a un barril de alquitrán, un barril de aceite, etc.
- i) 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 () cuatro segundos y de un segundo de intervalo que separa dos rayas consecutivas.

ORGANIZACION SINDICAL

DECRETO 2944/1971, de 9 de diciembre, por el que se modifica el Decreto 2305/1971, de 13 de agosto, sobre organización y procedimiento de los Tribunales Sindicales de Amparo.

Entre los principios ordenadores de la organización y procedimiento de los Tribunales Sindicales de Amparo que fueron elaborados por la Comisión Permanente del Congreso Sindical y recogidos en el preámbulo del Decreto dos mil trescientos cinco/mil novecientos setenta y uno, figura el de organización de dichos Tribunales, de acuerdo con la Ley, con una participación equilibrada de cargos electivos y elementos técnicos, presididos por miembros de las carreras Judicial o Fiscal.

En desarrollo de este principio, el artículo cuarto, apartado dos, del mencionado Decreto determina que el Presidente del Tribunal Central de Amparo será designado entre funcionarios

de las carreras Judicial o Fiscal. Sin embargo, en el apartado tres del mismo artículo se omitió este requisito en relación con la designación del Vicepresidente del Tribunal, omisión que se hace necesario subsanar.

Por otra parte, es conveniente precisar la regla octava del artículo veintitrés, que no puede referirse a cualquier acuerdo dictado por los Tribunales, sino solamente a los acuerdos que no sean los definitivamente dictados.

Finalmente, parece obligado que se aproveche en las Vicepresidencias de los Tribunales Central y Provinciales de Amparo la experiencia de quienes, a lo largo de los últimos años, desempeñaron los cargos de Vicepresidentes del Tribunal Central y Presidente de los Tribunales Provinciales, lo que resulta posible dados los términos de la Ley Sindical y es congruente con el respeto de los derechos adquiridos, principio tradicional en el régimen jurídico español.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Relaciones Sindicales, con el informe favorable del Comité Ejecutivo Sindical y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día cinco de noviembre de mil novecientos setenta y uno,

DISPONGO:

Artículo único.—Se modifican el apartado tres del artículo cuarto y la regla octava del artículo veintitrés del Decreto dos mil trescientos cinco/mil novecientos setenta y uno, de trece de agosto, que quedarán redactados en la forma siguiente:

«Artículo cuarto.—Tres. Existirá también un Vicepresidente del Tribunal, cuyo nombramiento recaerá en un funcionario de las carreras Judicial o Fiscal en servicio activo, y se hará en la misma forma y con los mismos requisitos que el del Presidente.»

«Artículo veintitrés.—Octava. Cualquier acuerdo que no sea el definitivo dictado en las actuaciones que no tenga señalado un recurso específico podrá ser impugnado ante el propio órgano que lo dictó, en los tres días siguientes a la notificación del mismo, sin que por ello se interrumpa el procedimiento.»

Disposición transitoria.—Podrán ser nombrados Vicepresidentes de los Tribunales Central y Provinciales Sindicales de Amparo, en igualdad de condiciones con los que se especifican en los artículos cuarto tres y once uno y dos, aquellas personas que, aun cuando no pertenezcan a las carreras Judicial o Fiscal o no hayan alcanzado en ellas la categoría señalada, hubieran desempeñado los cargos de Presidente o Vicepresidente de dichos Tribunales con anterioridad a la vigencia de este Decreto.

Así lo dispongo por el presente Decreto, dado en Madrid a nueve de diciembre de mil novecientos setenta y uno.

FRANCISCO FRANCO

El Ministro de Relaciones Sindicales,
ENRIQUE GARCIA-RAMAL CELLALBO

II. Autoridades y Personal

NOMBRAMIENTOS, SITUACIONES E INCIDENCIAS

JEFATURA DEL ESTADO

DECRETO 2945/1971, de 10 de diciembre, por el que se dispone que durante la ausencia del Ministro de Obras Públicas se encargue del Despacho de su Departamento el Ministro de Industria.

Vengo en disponer que durante la ausencia del Ministro de Obras Públicas, don Gonzalo Fernández de la Mora y Mon, con motivo de su viaje al extranjero, y hasta su regreso, se encargue del Despacho de su Departamento el Ministro de Industria, don José María López de Letona y Núñez del Pino.

Así lo dispongo por el presente Decreto, dado en Madrid a diez de diciembre de mil novecientos setenta y uno.

FRANCISCO FRANCO

PRESIDENCIA DEL GOBIERNO

ORDEN de 9 de diciembre de 1971 por la que se nombra Director del Grupo de Trabajo para la Modernización de la Estructura y Funcionamiento del Ministerio de Trabajo a don José Luis Andrés Castañeda.

Ilmo. Sr.: Con arreglo a lo dispuesto en el apartado sexto de la Orden de esta Presidencia del Gobierno de 30 de noviembre del presente año, por la que se crea un Grupo de Trabajo y una Comisión de Dirección del mismo para la modernización de la estructura y funcionamiento del Ministerio de Trabajo, y a propuesta conjunta del Subsecretario de dicho Departamento y del Secretario general técnico de la Presidencia del Gobierno, Esta Presidencia del Gobierno ha tenido a bien nombrar Di-