

Regulación Técnica Aeronáutica RTA -3

**Servicio Meteorológico para la
Navegación Aérea Internacional**

SISTEMA DE EDICION Y ENMIENDAS

LAS ENMIENDAS A LA PRESENTE REGULACIÓN SERÁN INDICADAS MEDIANTE UNA BARRA VERTICAL EN EL MARGEN IZQUIERDO, EN FRENTE DEL REGLÓN, SECCIÓN O FIGURA QUE ESTE SIENDO AFECTADA POR EL MISMO.

ESTAS SE DEBEN ANOTAR EN EL REGISTRO DE ENMIENDAS Y EDICIONES, INDICANDO EL NÚMERO DE ENMIENDA, FECHA DE EFECTIVIDAD Y DE LA FECHA DE INSERCIÓN.

LA EDICION DEBE SER EL REMPLAZO DEL DOCUMENTO COMPLETO POR OTRO.

Preámbulo

Esta RTA-3 contiene los requisitos recomendados relativos a la Oficina Meteorológica Autorizada a la prestación de estos servicios, en cumplimiento con la decimosexta edición del mes de noviembre del 2007, enmienda 74 aplicable al 05 de noviembre de 2008 del Anexo 3 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional de Chicago adoptado por la OACI, así como necesidades propias del Estado de Nicaragua.

Cabe mencionar que en nuestro territorio nacional solamente contamos con una oficina meteorológica aeronáutica de aeródromo, ubicada en el Aeropuerto Internacional Augusto César Sandino en la ciudad de Managua para la prestación de estos servicios y de observatorios meteorológicos locales que nos ayudan a recopilar y transmitir la información de las condiciones meteorológicas horarias y especiales en los Departamentos que por región son los siguientes: Región del Pacífico: Managua (MNMG); Chinandega (MNCH); León (MNLN); Corinto (MNCT); Masatepe (MNMS); Nandaime (MNND) y Rivas (MNRS). En las Regiones Norte y Central: Ocotol (MNOC); Condega (MNCD); Jinotega (MNJG); San Isidro (MNSO); Muy Muy (MNMM) y Juigalpa: (MNJU). Regiones Autónomas del Atlántico (RAAN) Puerto Cabezas (MNPC); RAAS: Bluefields (MNBL) y San Carlos (MNSC).

En total tenemos 16 estaciones de apoyo distribuidas en las regiones antes señaladas. Todas están equipadas del instrumental básico necesario para realizar observaciones locales. Son observatorios de apoyo, que trabajan de las 6 a las 16 horas local todos los días del año, con dos Observadores calificados en cada una trabajando en turnos rotativos.

Esta regulación Técnica Aeronáutica RTA-3, ha sido presentada al Director General para su aprobación el 18 de junio de 2008.

La presente edición 1 a la RTA 3 con fecha Noviembre/2012, incorpora la enmienda 75 del Anexo 3 al CC (OACI), en la misma, se introducen disposiciones relativas a información SIGMET, alertas de cizalladura del viento, sistema de gestión de la calidad; resoluciones horizontal, vertical y temporal mejoradas para los pronósticos WAFS y la introducción de una cláusula para permitir la implantación de pronósticos WAFS mejorados para nubes cumulonimbus, engelamiento y turbulencia; eliminación de los informes orales ordinarios relacionados con las condiciones meteorológicas y la autorización para el suministro de información MET gráfica en el puesto de pilotaje; mejoramiento del suministro de información sobre cenizas volcánicas y sustancias químicas tóxicas; observaciones de aeródromo y pronósticos que permitan el uso de sistemas de observación completamente automáticos para el suministro de informes locales y la sustitución de km/h por m/s como unidad SI para notificar la velocidad del viento. Asimismo, se introducen enmiendas consiguientes relacionadas con la terminología relativa a la navegación basada en la performance y el uso operacional de la Internet pública. Esta edición fue aprobada el 29 de Noviembre de 2012.

Esta RTA ha sido enmendada el 19 de Febrero de 2013, en su Enmienda No 1 para incorporarle los acápites RTA 3.3.2, 3.5.3.1, y 3.9.5.2 de acuerdo a la última revisión de febrero 2013 por el especialista MET, conforme al Anexo 3 de la OACI.

Esta RTA ha sido enmendada el 13 de Noviembre de 2014, en su enmienda No.2 para incorporarse de acuerdo a la última revisión por la OACI como enmienda No.76. En la cual sobresale lo siguientes: Enmienda de la definición de "aeródromo de alternativa"; aclaración de la terminología utilizada para designar las oficinas meteorológicas; enmienda de las disposiciones relativas a los sistemas automáticos de observación meteorológica; aclaración del rubro requerido para notificar nubes en los informes locales ordinarios y especiales; normalización del plazo para expedir pronósticos de aeródromo (TAF); inclusión de un requisito relativo a los pronósticos de despegue en todos los aeródromos; enmienda del requisito relativo al intercambio de información OPMET (METAR/ SPECI, TAF y SIGMET) utilización de lenguaje de marcado extensible (XML) y lenguaje de marcado geográfico (GML); simplificación de la notificación de alcance visual en la

pista incluyendo la armonización de los criterios relativos a SPECI con los umbrales operacionales que figuran en el Anexo 6; eliminación del requisito de notificar cristales de hielo; enmienda del requisito de notificar elementos meteorológicos en los informes METAR/SPECI y en los informes locales cuando se produce una falla en los sensores automáticos (falta de datos); eliminación del requisito de notificar condiciones meteorológicas recientes en los casos en que los SPECI se expidan a discreción de los Estados; enmienda del requisito de notificar el estado del mar para permitir la notificación de la altura de las olas, como alternativa; armonización de los criterios relativos a grupos de cambio en los TAF con los criterios relativos a la expedición de SPECI; enmienda de los SIGMET relativa a la observación y los pronósticos de la intensidad de las tempestades de arena y de las tempestades de polvo; aclaración de la posición de fenómenos peligrosos en la documentación SIGMET; eliminación de la referencia a la naturaleza accidental de la liberación de materiales radiactivos a la atmósfera; eliminación de las direcciones de sitios web en determinadas disposiciones; introducción del requisito de que determinados Estados observen volcanes potencialmente activos; mejoras en las explicaciones de los símbolos correspondientes a erupción volcánica y materiales radiactivos (para el tiempo significativo utilizado en la documentación de vuelo); inclusión de una referencia a los avisos 27 de febrero de 2013 ; 15 de julio de 2013; 14 de noviembre de 2013; 13 de noviembre de 2014; [para el Apéndice 3, párrafos 2.3.1 e) y 4.1.5.2 c) 1)].

En la Edición 2 se incorpora la enmienda 77-A al Anexo 3 del Convenio de Chicago la que fue adoptada/aprobada el 22 de febrero de 2016; Surtió efecto el 11 de julio de 2016 y 77 B será aplicable el 5 de noviembre de 2020. Contiene la siguiente información:

77-A: Se originó de la reunión departamental de meteorología (MET) (2014) Introducción del formato digital para avisos de cenizas volcánicas y de ciclones tropicales e información.

AIRMET y el suministro de información METAR/SPECI, TAF y SIGMET en formato digital como método recomendado. Introducción de información de pronósticos WAFS sobre nubes cumulonimbus, engelamiento y turbulencia y niveles de vuelo adicionales para información de pronósticos reticulares WAFS. Eliminación de referencias a los antiguos sistemas de distribución por satélite, refiriéndose en su lugar a los servicios basados en Internet. Modificación de los requisitos de pronósticos GAMET y aclaración respecto de los requisitos de evaluación RVR. Se incorporan otras modificaciones menores y armonización de carácter editorial.

77-B: Se originó del equipo de trabajo sobre rozamiento (FTF) del Grupo de expertos sobre diseño y operaciones de aeródromo (ADOP). Enmienda relativa a la utilización de un formato mundial de notificación para evaluar y notificar el estado de la superficie de las pistas.

Lista de Página Efectivas

Nº DE PÁGINA	Nº DE EDICION	FECHA
Portada	Edición 3	Mar. / 21
SEE – 1	Edición 3	Mar. / 21
REE – 1	Edición 3	Mar. / 21
P – 1	Edición 3	Mar. / 21
P – 2	Edición 3	Mar. / 21
LPE – 1	Edición 3	Mar. / 21
LPE – 2	Edición 3	Mar. / 21
TC – 1	Edición 3	Mar. / 21
TC – 2	Edición 3	Mar. / 21
PARTE1		
SR -1	Edición 3	Mar. / 21
CAPÍTULO 1		
1 – 1	Edición 3	Mar. / 21
1 - 2	Edición 3	Mar. / 21
1 – 3	Edición 3	Mar. / 21
1 – 4	Edición 3	Mar. / 21
1 – 5	Edición 3	Mar. / 21
1 – 5	Edición 3	Mar. / 21
1 – 6	Edición 3	Mar. / 21
1 – 7	Edición 3	Mar. / 21
1 – 8	Edición 3	Mar. / 21
CAPÍTULO 2		
2 - 1	Edición 3	Mar. / 21
2 - 2	Edición 3	Mar. / 21
2 - 3	Edición 3	Mar. / 21
2 - 4	Edición 3	Mar. / 21
CAPÍTULO 3		
3 - 1	Edición 3	Mar. / 21
3 - 2	Edición 3	Mar. / 21
3 - 3	Edición 3	Mar. / 21
3 - 4	Edición 3	Mar. / 21
3 - 5	Edición 3	Mar. / 21
CAPÍTULO 4		
4 - 1	Edición 3	Mar. / 21
4 - 2	Edición 3	Mar. / 21
4 - 3	Edición 3	Mar. / 21
4 - 4	Edición 3	Mar. / 21
4 - 5	Edición 3	Mar. / 21
4 - 6	Edición 3	Mar. / 21
4 - 7	Edición 3	Mar. / 21
CAPÍTULO 5		
5 - 1	Edición 3	Mar. / 21
5 - 2	Edición 3	Mar. / 21
5 - 3	Edición 3	Mar. / 21
CAPÍTULO 6		
6 - 1	Edición 3	Mar. / 21
6 - 2	Edición 3	Mar. / 21
6 - 3	Edición 3	Mar. / 21
CAPÍTULO 7		
7 - 1	Edición 3	Mar. / 21
7 - 2	Edición 3	Mar. / 21

Nº DE PÁGINA	Nº DE EDICION	FECHA
7 - 3	Edición 3	Mar. / 21
CAPÍTULO 8		
8 - 1	Edición 3	Mar. / 21
8 - 2	Edición 3	Mar. / 21
CAPÍTULO 9		
9 - 1	Edición 3	Mar. / 21
9 - 2	Edición 3	Mar. / 21
9 - 3	Edición 3	Mar. / 21
9 - 4	Edición 3	Mar. / 21
9 - 5	Edición 3	Mar. / 21
CAPÍTULO 10		
10 - 1	Edición 3	Mar. / 21
10 - 2	Edición 3	Mar. / 21
CAPÍTULO 11		
11 - 1	Edición 3	Mar. / 21
11 - 2	Edición 3	Mar. / 21
11 - 3	Edición 3	Mar. / 21
PARTE 2		
CA	Edición 3	Mar. / 21
CA-1	Edición 3	Mar. / 21
CA-2	Edición 3	Mar. / 21
CA-3	Edición 3	Mar. / 21
CA-4	Edición 3	Mar. / 21
CA-5	Edición 3	Mar. / 21
CA-6	Edición 3	Mar. / 21
CA-7	Edición 3	Mar. / 21

TABLA DE CONTENIDOS

Portada.....	1
SISTEMA DE EDICION Y ENMIENDAS.....	1
Registro de Edición y Enmiendas	1
Preámbulo.....	1
Lista de Página Efectivas	1
TABLA DE CONTENIDOS	1
PARTE 1 - REQUISITOS.....	1
CAPÍTULO 1. DEFINICIONES.....	1
RTA-5.1.1. Definiciones	1
CAPITULO 2. DISPOSICIONES GENERALES.....	1
RTA-3.2.1. Finalidad, determinación y suministro del servicio meteorológico	1
CAPÍTULO 3. SISTEMA MUNDIALES CENTROS DE APOYO Y OFICINAS METEOROLÓGICAS.....	1
RTA-3.3.1. Objetivos del sistema mundial de pronósticos de área.....	1
CAPÍTULO 4 OBSERVACIONES E INFORMES METEOROLÓGICOS.....	1
RTA-3.4.1. Estaciones y observaciones meteorológicas aeronáuticas	1
CAPITULO 5. OBSERVACIONES E INFORMES DE AERONAVE.....	1
RTA-3.5.1. Obligaciones del INETER.....	1
RTA-3.5.2. Tipos de observaciones de aeronave a solicitud de la oficina MET (MNMG)	1
RTA-3.5.3. Observaciones ordinarias de aeronave – designación.....	1
RTA-3.5.4. Observaciones ordinarias de aeronave – exenciones	1
RTA-3.5.5. Observaciones especiales de aeronave.....	1
RTA-3.5.6. Otras observaciones extraordinarias de aeronave.....	2
RTA-3.5.7. Notificación de las observaciones de aeronave durante el vuelo	2
RTA-3.5.8. Retransmisión de aeronotificaciones por las dependencias ATS.....	2
RTA-3.5.9. Registro y notificaciones posteriores al vuelo de las observaciones de aeronave relativas a actividad volcánica	2
CAPÍTULO 6 PRONÓSTICOS.....	1
RTA-3.6.1. Utilización de los pronósticos	1
CAPÍTULO 7 INFORMACIÓN SIGMET Y AIRMET, AVISOS DE AERÓDROMO Y AVISOS Y ALERTAS DE CIZALLADURA DEL VIENTO.....	1
RTA-3.7.1. Información SIGMET (Esta información es elaborada por el AVM – Tegucigalpa, Honduras), sin embargo el Estado de Nicaragua MNMG le provee de información MET significativa que será divulgada).	1
CAPÍTULO 8. INFORMACIÓN CLIMATOLÓGICA AERONÁUTICA	1
RTA-3.8.1. Disposiciones generales.....	1
CAPÍTULO 9 SERVICIOS PARA EXPLOTADORES Y MIEMBROS DE LAS TRIPULACIONES DE VUELO	1

RTA-3.9.1. Disposiciones generales	1
CAPITULO. 10 INFORMACIÓN PARA LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO Y DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO, Y DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA	1
RTA-3.10.1. Información para las dependencias de los servicios de tránsito aéreo	1
CAPÍTULO 11 NECESIDADES Y UTILIZACIÓN DE LAS COMUNICACIONES.....	1
RTA-3.11.1. Necesidades en materia de comunicaciones	1
PARTE 2.- CIRCULARES DE ASESORAMIENTO	1

PARTE 1 - REQUISITOS

2.1 Presentación y Generalidades

1) PRESENTACIÓN

- Esta RTA- 3 se presenta en páginas sueltas formadas por una sola columna. Cada página se identifica mediante la fecha de la edición o enmienda mediante la cual se incorporó.
- En la parte uno se encuentran todos los capítulos, en la parte dos de esta RTA-3 se encuentran los Apéndices y Adjuntos. y en la parte tres se encuentran las Circulares de Asesoramiento.
- La letra de esta RTA es Arial 10.

2) INTRODUCCIÓN

- El presente documento contiene los requisitos para el desarrollo y aplicación de la Regulación Técnica Aeronáutica y sus documentos asociados.

2.2 La presente RTA está basada en el texto del Anexo 3 Servicio meteorológico para la navegación aérea internacional en su decimosexta edición de julio de 2007 adoptadas por el Consejo antes del 22 de febrero de 2007 y reemplaza, desde el 7 de noviembre de 2007, todas las ediciones anteriores del Anexo 3 emitida y publicada por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

2.3 Esta segunda edición está basada en la decimonovena edición de julio de 2016, incorpora todas las enmiendas adoptadas por el Consejo antes del 23 de febrero del 2010 y reemplaza, desde el 11 de julio de 2016 todas las ediciones anteriores del Anexo 3 emitida y publicada por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

2.4 La tercera y nueva edición se basa en la vigésima edición de julio de 2018 del Anexo 3 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, incorpora todas las enmiendas adoptadas por el Consejo antes del 8 de noviembre del 2018 y reemplaza la decimonovena edición de julio de 2016 del Anexo 3 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

PARTE I

Procedimientos Técnicos Operacionales Básicos

CAPÍTULO 1. DEFINICIONES

RTA-3.1.1. Definiciones

(Ver CA-3 1.)

Los términos y expresiones indicados a continuación se emplean en estos requisitos destinados al servicio meteorológico para la navegación aérea, tienen los significados siguientes:

Acuerdo regional de navegación aérea. Acuerdo aprobado por el Consejo de la OACI, normalmente por recomendación de una reunión regional de navegación aérea.

Aeródromo. Área definida de tierra o agua (que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos) destinada total o parcialmente a la llegada, salida y movimiento en superficie de aeronaves.

Aeródromo de alternativa. Aeródromo al que podría dirigirse una aeronave cuando fuera imposible o no fuera aconsejable dirigirse al aeródromo de aterrizaje previsto o aterrizar en el mismo, y que cuenta con las instalaciones y servicios necesarios, que tiene la capacidad de satisfacer los requisitos de performance de la aeronave y que estará operativo a la hora prevista de utilización.

Existen los siguientes tipos de aeródromos de alternativa:

Aeródromo de alternativa posdespegue. Aeródromo de alternativa en el que podría aterrizar una aeronave si esto fuera necesario poco después del despegue y no fuera posible utilizar el aeródromo de salida.

Aeródromo de alternativa en ruta. Aeródromo de alternativa en el que podría aterrizar una aeronave en el caso de que fuera necesario desviarse mientras se encuentra en ruta.

Aeródromo de alternativa de destino. Aeródromo de alternativa en el que podría aterrizar una aeronave si fuera imposible o no fuera aconsejable aterrizar en el aeródromo de aterrizaje previsto.

El aeródromo del que despegue un vuelo también puede ser aeródromo de alternativa en ruta o aeródromo de alternativa de destino para dicho vuelo.

Aeronave. Toda máquina que puede sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra.

(Ver CA-3 1.1).

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

Alcance visual en la pista (RVR). Distancia hasta la cual el piloto de una aeronave que se encuentra sobre el eje de una pista puede ver las señales de superficie de la pista o las luces que la delimitan o que señalan su eje.

Altitud. Distancia vertical entre un nivel, punto u objeto considerado como punto, y el nivel medio del mar (MSL).

Altitud mínima de sector. La altitud más baja que puede usarse y que permite conservar un margen vertical mínimo de 300m (1,000ft), sobre todos los obstáculos situados en un área comprendida dentro de un sector circular de 46km (25 NM) de radio, centrado en una radioayuda para la navegación.

Altura. Distancia vertical entre un nivel, punto u objeto considerado como punto y una referencia especificada.

Área de control. Espacio aéreo controlado que se extiende hacia arriba desde un límite especificado sobre el terreno.

Autoridad ATS competente. La Autoridad apropiada designada por el INAC como responsable de velar por la seguridad operacional de los servicios de tránsito aéreo en el espacio aéreo de Nicaragua. La EAAI es la responsable de proporcionar los servicios de tránsito aéreo.

Autoridad meteorológica. Instituto Nicaragüense de Estudios Territoriales (INETER), creada mediante la Ley Orgánica No. 311 es la Autoridad meteorológica que, en nombre de Nicaragua, suministra o hace arreglos para que se suministre servicio meteorológico para la navegación aérea nacional e internacional. El INETER asegura la continua y eficaz prestación de los servicios meteorológicos aeronáuticos para la navegación aérea.

Boletín meteorológico. Texto que contiene información meteorológica precedida de un encabezamiento adecuado.

Centro coordinador de salvamento. Dependencia encargada de promover la buena organización del servicio de búsqueda y salvamento y de coordinar la ejecución de las operaciones de búsqueda y salvamento dentro de una región de búsqueda y salvamento.

Centro de avisos de cenizas volcánicas (VAAC). Centro meteorológico designado en virtud de un acuerdo regional de navegación aérea para proporcionar a las oficinas de vigilancia meteorológica, centros de control de área, centros de información de vuelo, centros mundiales de pronósticos de área y bancos internacionales de datos OPMET, información de asesoramiento sobre la extensión lateral y vertical y el movimiento pronosticado de las cenizas volcánicas en la atmósfera después de las erupciones volcánicas.

Centro de avisos de ciclones tropicales (TCAC). Centro meteorológico designado en virtud de un acuerdo regional de navegación aérea para proporcionar a las oficinas de vigilancia meteorológica, a los centros mundiales de pronósticos de área y a los bancos internacionales de datos OPMET información de asesoramiento sobre la posición, la dirección y la velocidad de movimiento pronosticadas, la presión central y el viento máximo en la superficie de los ciclones tropicales.

Centro de control de área. Dependencia establecida para facilitar servicio de control de tránsito aéreo a los vuelos controlados en las áreas de control bajo su jurisdicción.

Centro de información de vuelo. Dependencia establecida para facilitar servicio de información de vuelo y servicio de alerta.

Centro meteorológico espacial (SWXC). Un centro designado para supervisar y proporcionar información de asesoramiento sobre el espacio. Se espera que los fenómenos meteorológicos afecten a la alta frecuencia. Comunicaciones por radio, comunicaciones vía satélite, Sistemas de navegación y vigilancia basados en GNSS y / o plantean un riesgo de radiación para los ocupantes de la aeronave. (Un centro meteorológico espacial se designa como mundial y / o regional).

Centro mundial de pronósticos de área (WAFc). Centro meteorológico designado para preparar y expedir pronósticos del tiempo significativo y en altitud en forma digital a escala mundial directamente a los Estados utilizando los servicios basados en internet del servicio fijo aeronáutico.

Ciclón tropical. Término genérico que designa un ciclón de escala sinóptica no frontal que se origina sobre las aguas tropicales o subtropicales y presenta una convección organizada y una circulación ciclónica caracterizada por el viento en la superficie.

Consulta. Discusión con un meteorólogo o con otra persona cualificada sobre las condiciones meteorológicas existentes o previstas relativas a las operaciones de vuelo; la discusión incluye respuestas a preguntas.

Control de calidad. Parte de la gestión de la calidad orientada a los cumplimientos de los requisitos de calidad.

Control de operaciones. La autoridad ejercida respecto a la iniciación, continuación, desviación o terminación de un vuelo en interés de la seguridad operacional de la aeronave y de la regularidad y eficacia del vuelo.

Datos reticulares en forma digital. Datos meteorológicos tratados por computadora, correspondientes a un conjunto de puntos de un mapa, espaciados regularmente entre sí, para su transmisión desde una computadora meteorológica a otra computadora en forma de clave adecuada para uso en sistemas automáticos.

En la mayoría de los casos, estos datos se transmiten por canales de telecomunicaciones de mediana o alta intensidad.

Dependencia de control de aproximación. Dependencia establecida para facilitar servicio de control de tránsito aéreo a los vuelos controlados que lleguen a uno o más aeródromos o salgan de ellos.

Dependencia de los servicios de búsqueda y salvamento. Expresión genérica que significa, según el caso, centro coordinador de salvamento, subcentro de salvamento o puesto de alerta.

Dependencia de servicios de tránsito aéreo. Expresión genérica que se aplica, según el caso, a una dependencia de control de tránsito aéreo, a un centro de información de vuelo o a una oficina de notificación de los servicios de tránsito aéreo.

Documentación de vuelo. Documentos escritos o impresos, incluyendo mapas o formularios, que contienen información meteorológica para un vuelo.

Elevación. Distancia vertical entre un punto o un nivel de la superficie de la tierra, o unido a ella, y el nivel medio del mar.

Elevación del aeródromo. La elevación del punto más alto del área de aterrizaje.

Especificación para la navegación. Conjunto de requisitos relativos a la aeronave y a la tripulación de vuelo necesarios para dar apoyo a las operaciones de la navegación basada en la performance dentro de un espacio aéreo definido. Existen dos clases de especificaciones para la navegación:

Especificación para la performance de navegación requerida (RNP). Especificación para la navegación basada en la navegación de área que incluye el requisito de control y alerta de la performance, designada por medio del prefijo RNP, p. ej., RNP 4, RNP APCH.

Especificación para la navegación de área (RNAV). Especificación para la navegación basada en la navegación de área que no incluye el requisito de control y alerta de la performance, designada por medio del prefijo RNAV; p. ej., RNAV 5, RNAV 1.

Estación de telecomunicaciones aeronáuticas. Estación del servicio de telecomunicaciones aeronáuticas.

Estación meteorológica aeronáutica. Estación designada para hacer observaciones e informes meteorológicos para uso en la navegación aérea.

Explotador. Persona, organismo o empresa que se dedica, o propone dedicarse, a la explotación de aeronaves.

Exposición verbal. Comentarios verbales sobre las condiciones meteorológicas existentes o previstas.

Garantía de la calidad. Parte de la gestión de la calidad orientada a proporcionar confianza en que se cumplirán requisitos de la calidad.

Gestión de calidad. Actividades coordinadas para dirigir y controlar una organización en lo relativo a la calidad.

Información AIRMET. La información que expide una oficina de vigilancia meteorológica respecto a la presencia real o prevista de determinados fenómenos meteorológicos en ruta que puedan afectar a la seguridad operacional de los vuelos a baja altura, y que no estaba incluida en el pronóstico expedido para los vuelos a baja altura en la región de información de vuelo de que se trate o en una subzona de la misma.

Información meteorológica. Informe meteorológico, análisis, pronóstico y cualquier otra declaración relativa a condiciones meteorológicas existentes o previstas.

Información SIGMET. Información expedida por una oficina de vigilancia meteorológica, relativa a la existencia real o prevista de determinados fenómenos meteorológicos en ruta, y de otros fenómenos en la atmósfera que puedan afectar a la seguridad operacional de las aeronaves.

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

Mapa en altitud. Mapa meteorológico relativo a una superficie en altitud o capa determinadas de la atmósfera.

Mapa previsto. Predicción de elementos meteorológicos especificados, para una hora o periodo especificados y respecto a cierta superficie o porción del espacio aéreo, representada gráficamente en un mapa.

Miembro de la tripulación de vuelo. Miembro de la tripulación, titular de la correspondiente licencia, a quien se asignan obligaciones esenciales para la operación de una aeronave durante el periodo de servicio de vuelo.

Modelo de intercambio de información meteorológica (IWXXM) de la OACI. Modelo de datos para representar información meteorológica aeronáutica.

(Ver CA-3 1.1)

Navegación basada en la performance (PBN). Requisitos para la navegación de área basada en la performance que se aplican a las aeronaves que realizan operaciones en una ruta ATS, en un procedimiento de aproximación por instrumentos o en un espacio aéreo designado.

(Ver CA-3 1.1)

Navegación de área (RNAV). Método de navegación que permite la operación de aeronaves en cualquier trayectoria de vuelo deseada, dentro de la cobertura de las ayudas para la navegación basadas en tierra o en el espacio, o dentro de los límites de capacidad de las ayudas autónomas, o una combinación de ambas.

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

Nivel de crucero. Nivel que se mantiene durante una parte considerable del vuelo.

Nivel de vuelo. Superficie de presión atmosférica constante relacionada con determinada referencia de presión, 1013,2 hectopascales (hPa), separada de otras superficies análogas por determinados intervalos de presión.

Cuando un baroaltímetro calibrado de acuerdo con la atmósfera tipo:

- a) se ajuste al QNH, indicará la altitud;
- b) se ajuste al QFE, indicará la altura sobre la referencia QFE; y
- c) se ajuste a la presión de 1013,2 hpa, podrá usarse para indicar niveles de vuelo.

Los términos “altitud” y “altura”, antes usados indican alturas y altitudes altimétricas más bien que alturas y altitudes geométricas.

Nube de importancia para las operaciones. Una nube en la que la altura de la base es inferior a 1,500m (5,000ft) o inferior a la altitud mínima de sector más alta, el valor que sea más elevado de esos dos, o una nube cumulonimbus o cúmulos en forma de torre a cualquier altura.

Observación (meteorológica). Evaluación de uno o más elementos meteorológicos.

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

Oficina meteorológica. Oficina designada para suministrar servicio meteorológico para la navegación aérea.

Observatorio vulcanológico estatal. Observatorio vulcanológico designado en virtud de un acuerdo regional de navegación aérea para vigilar volcanes activos o potencialmente activos dentro de un Estado y para proporcionar, a sus correspondientes centros de control de área/centros de información de vuelo, oficinas de vigilancia meteorológica y centros de avisos de cenizas volcánicas, información sobre la actividad volcánica.

Oficina de vigilancia meteorológica. Oficina designada para proporcionar información específica sobre la presencia real o prevista de determinados fenómenos meteorológicos en ruta y de otros fenómenos en la atmósfera que puedan afectar a la seguridad operacional de las aeronaves dentro de una determinada zona de responsabilidad.

Oficina meteorológica de aeródromo. Oficina designada para suministrar servicio meteorológico para los aeródromos al servicio de la navegación aérea.

Piloto al mando. Piloto designado por el explotador, o por el propietario en el caso de la aviación general, para estar al mando y encargarse de la realización segura de un vuelo.

Pista. Área rectangular definida en un aeródromo terrestre preparada para el aterrizaje y el despegue de las aeronaves.

Plan operacional de vuelo. Plan del explotador para la realización segura del vuelo, basado en la consideración de la performance del avión, en otras limitaciones de utilización y en las condiciones previstas pertinentes a la ruta que ha de seguirse y a los aeródromos de que se trate.

Planeamiento operativo. Planeamiento de las operaciones de vuelo por un explotador.

Principios relativos a factores humanos. Principios que se aplican al diseño, certificación, instrucción, operaciones y mantenimiento aeronáuticos y cuyo objeto consiste en establecer una interfaz segura entre los componentes humanos y de otro tipo del sistema mediante la debida consideración de la actuación humana.

Pronóstico. Declaración de las condiciones meteorológicas previstas para una hora o período especificados y respecto a una cierta área o porción del espacio aéreo.

Pronóstico de área GAMET. Pronóstico de área en lenguaje claro abreviado para vuelos a baja altura en una región de información de vuelo o en una subzona de la misma, preparado por la oficina meteorológica designada por la autoridad meteorológica correspondiente e intercambiado con las oficinas meteorológicas en regiones de información de vuelo adyacentes, tal como hayan convenido las Autoridades meteorológicas afectadas.

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

Punto de referencia de aeródromo. Lugar geográfico designado para un aeródromo.

Red de telecomunicaciones fijas aeronáuticas (AFTN). Sistema completo y mundial de circuitos fijos aeronáuticos dispuestos como parte del servicio fijo aeronáutico, para el intercambio de mensajes o de datos digitales entre estaciones fijas aeronáuticas que posean características de comunicación, idénticas o compatibles.

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

Resumen climatológico de aeródromo. Resumen conciso de elementos meteorológicos especificados en un aeródromo, basado en datos estadísticos.

Satélite meteorológico. Satélite artificial que realiza observaciones meteorológicas y las transmite a la tierra.

Servicio fijo aeronáutico (AFS). Servicio de telecomunicaciones entre puntos fijos determinados, que se suministra primordialmente para seguridad operacional de la navegación aérea y para que sea regular, eficiente y económica la operación de los servicios aéreos.

Servicio móvil aeronáutico (RR S1.32). Servicio móvil entre estaciones aeronáuticas y estaciones de aeronave, o entre estaciones de aeronave, en el que también pueden participar las estaciones de embarcación o dispositivo de salvamento; también pueden considerarse incluidas en este servicio las estaciones de radiobaliza de localización de siniestros que operen en las frecuencias de socorro y de urgencia designadas.

Sistema mundial de pronósticos de área (WAFS). Sistema mundial mediante el cual los centros mundiales de pronósticos de área suministran pronósticos meteorológicos aeronáuticos en ruta con una presentación uniforme y normalizada.

Superficie isobárica tipo. Superficie isobárica utilizada con carácter mundial para representar y analizar las condiciones de la atmósfera.

Tabla climatológica de aeródromo. Tabla que proporciona datos estadísticos sobre la presencia observada de uno o más elementos meteorológicos en un aeródromo.

Torre de control de aeródromo. Dependencia establecida para facilitar servicio de control de tránsito aéreo al tránsito de aeródromo.

Umbral (THR). Comienzo de la parte de pista utilizable para el aterrizaje.

(Ver CA-3 1.1)

Vigilancia de los volcanes en las aerovías internacionales (IAVW). Arreglos internacionales concertados con el objeto de vigilar y proporcionar a las aeronaves avisos de cenizas volcánicas en la atmósfera.

Vigilancia dependiente automática — contrato (ADS-C). Medio que permite al sistema de tierra y a la aeronave establecer, mediante enlace de datos, las condiciones de un acuerdo ADS-C, en el cual se indican las condiciones en que han de iniciarse los informes ADS-C, así como los datos que deben figurar en los mismos.

— El término abreviado “contrato ADS” se utiliza comúnmente para referirse a contrato ADS relacionado con un suceso, contrato de solicitud ADS, contrato ADS periódico o modo de emergencia.

Visibilidad. En sentido aeronáutico se entiende por visibilidad el valor más elevado entre los siguientes:

- a) la distancia máxima a la que pueda verse y reconocerse un objeto de color negro de dimensiones convenientes, situado cerca del suelo, al ser observado ante un fondo brillante.
- b) la distancia máxima a la que puedan verse e identificarse las luces de aproximadamente 1,000 candelas ante un fondo no iluminado.

Estas dos distancias tienen distintos valores en una masa de aire de determinado coeficiente de extinción y la distancia del inciso b) varía con la iluminación del fondo. La distancia del inciso a) está representada por el alcance óptico meteorológico (MOR).

Visibilidad reinante. El valor máximo de la visibilidad, observado de conformidad con la definición de “visibilidad”, al que se llega dentro de un círculo que cubre por lo menos la mitad del horizonte o por lo menos la mitad de la superficie del aeródromo. Estas áreas podrían comprender sectores contiguos o no contiguos.

Puede evaluarse este valor mediante observación humana o mediante sistemas por instrumentos. Cuando están instalados instrumentos, se utilizan para obtener la estimación óptima de la visibilidad reinante.

VOLMET. Información meteorológica para aeronaves en vuelo.

Radiodifusión VOLMET. Suministro según corresponda, de METAR, SPECI, TAF y SIGMET actuales por medio de radiodifusores orales continuos y repetitivos.

VOLMET por enlace de datos (D-VOLMET). Suministro de informes meteorológicos ordinarios de aeródromo, (METAR) e informes meteorológicos especiales de aeródromo (SPECI) actuales, pronósticos de aeródromo (TAF), SIGMET, aeronotificaciones especiales no cubiertas por un SIGMET y, donde estén disponibles, AIRMET por enlace de datos.

Vuelo a grandes distancias. Todo vuelo de un avión con dos motores de turbina, cuando el tiempo de vuelo, desde cualquier punto de la ruta a velocidad de crucero (en condiciones ISA y de aire en calma) con un motor inactivo hasta un aeródromo de alternativa adecuado, sea superior al umbral de tiempo aprobado por el Estado del explotador.

Zona de toma de contacto. Parte de la pista, situada después del umbral, destinada a que los aviones que aterrizan hagan el primer contacto con la pista.

RTA-3.1.2. Expresiones de Significado Restringido

En relación con esta RTA, las expresiones siguientes se utilizan con el significado restringido que se indica a continuación:

- a) para evitar confusiones entre el servicio meteorológico considerado como entidad administrativa y el servicio que ésta suministra, se ha usado “autoridad meteorológica” para indicar el primer concepto y “servicio” para indicar el segundo;
- b) “suministrar” se usa únicamente en relación con el suministro de servicio;
- c) “expedir” se usa únicamente en relación con casos en que la obligación específicamente comprende el envío de información a un usuario.
- d) “poner a disposición” se usa únicamente en relación con casos en que la obligación se limita a que la información esté accesible para el usuario; y
- e) “proporcionar” se usa únicamente en relación con casos en que tienen aplicación c) y d).

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

CAPITULO 2. DISPOSICIONES GENERALES

RTA-3.2.1. Finalidad, determinación y suministro del servicio meteorológico

RTA-3.2.1.1. La finalidad del servicio meteorológico para la navegación aérea es contribuir a la seguridad operacional, regularidad y eficiencia de la navegación aérea internacional, basado en la Ley No 311, Cap. II, acápite 1).

RTA-3.2.1.2. Se logra esta finalidad proporcionando a los siguientes usuarios: explotadores, miembros de la tripulación de vuelo, dependencia de los servicios de tránsito aéreo, dependencia de los servicios de búsqueda y salvamento, administraciones de los aeropuertos y demás interesados en la explotación o desarrollo de la navegación aérea, la información meteorológica necesaria para el desempeño de sus respectivas funciones.

RTA-3.2.1.3. El Instituto Nicaragüense de Estudios Territoriales (INETER) determina el servicio que se suministra para satisfacer las necesidades de la navegación aérea, de conformidad con las disposiciones de esta RTA-3 y de conformidad con las regulaciones internacionales y los acuerdos regionales de navegación aérea; ello implica la determinación del servicio meteorológico que se ha de suministrar para la navegación aérea dentro de la región de vuelo asignada a la República de Nicaragua.

(Ver CA-3 2.1.4)

RTA-3.2.1.4. La Ley orgánica del INETER No. 311, en su Arto.6 ha designado al Instituto Nicaragüense de Estudios territoriales (INETER) para que, en su nombre, suministre servicio meteorológico para la navegación aérea nacional e internacional. En la publicación de información aeronáutica de la República de Nicaragua se incluyen detalles sobre la autoridad meteorológica como proveedora de estos servicios designada, de conformidad con la RTA 15, Capítulo 5.

(Ver CA-3 2.1.5).

RTA-3.2.1.5. El INETER debe asegurar el cumplimiento de los requisitos de la Organización Meteorológica Mundial (OMM) en cuanto a calificaciones competencias formación profesional e instrucción del personal meteorológico que suministra servicios para la navegación aérea internacional.

RTA-3.2.2. Suministro, uso, gestión de la calidad e interpretación de la información meteorológica

RTA-3.2.2.1. Se mantiene estrecho enlace entre quienes proporcionan y quienes usan la información meteorológica, en todo cuanto afecte al suministro de servicio meteorológico para la navegación aérea.

(Ver CA-3 2.2.2)

RTA-3.2.2.2. A partir del 15 de Noviembre del 2025, el INAC a través del INETER se asegurará que el INETER antes mencionado en 2.1.4 ha establecido un sistema adecuadamente organizado de calidad que comprenda los procedimientos, procesos y recursos requeridos para suministrar la gestión de calidad de la información meteorológica que ha de suministrarse a los usuarios indicados en RTA-3.2.1.2.

(Ver CA-3 2.2.3)

RTA-3.2.2.3. El sistema de calidad que se establecerá de conformidad con la RTA-3.2.2.2. Se conformará en la medida de lo posible a las normas de garantía de calidad de la serie 9000 de la Organización Internacional de Normalización (ISO).será objeto de evaluación por una persona calificada; cuando ser tenga los recursos por una organización certificada.

RTA-3.2.2.4. El sistema de calidad proporcionará a los usuarios la garantía que la información meteorológica suministrada se ajusta a los requisitos indicados en cuanto a cobertura geográfica y espacial, formato y contenido, fecha y frecuencia de expedición y período de validez, así como la exactitud de mediciones, observaciones y pronósticos. Siempre que el sistema de calidad indique que la información meteorológica que se ha de suministrar a los usuarios no cumple con los requisitos indicados, y que los procedimientos de corrección automática de errores no son adecuados, tal información no se proporcionará a los usuarios a menos que la convalide el originador.

(Ver CA-3 2.2.5)

RTA-3.2.2.5. En cuanto al intercambio de información meteorológica para fines operacionales, se incluirán en el sistema de calidad los procedimientos de verificación y de convalidación y los recursos para supervisar la conformidad con las fechas prescritas de transmisión de los mensajes particulares y/o de los boletines que es necesario intercambiar, y las horas de su presentación para ser transmitidos. El sistema de calidad será capaz de detectar tiempos de tránsitos excesivos de los mensajes y boletines recibidos.

RTA-3.2.2.6. Se demostrará, mediante una auditoría, el cumplimiento del sistema de calidad aplicado. Si se observa que el sistema no cumple, se iniciarán medidas para determinar y corregir la causa. Todas las observaciones que se hagan en una auditoría se basarán en pruebas y se documentarán en forma adecuada.

RTA-3.2.2.7. Debido a la variabilidad de los elementos meteorológicos en el espacio y en el tiempo, a las limitaciones de las técnicas de observación y a las limitaciones causadas por las definiciones de algunos de los elementos, el receptor del informe entenderá que el valor específico de algunos de los elementos dados en un informe representa la mejor aproximación a las condiciones reales en el momento de la observación.

— En el Adjunto A del Manual del Inspector MET (MIMET) se da orientación sobre la precisión de la medición u observación operacionalmente conveniente.

RTA-3.2.2.8. Debido a la variabilidad de los elementos meteorológicos en el espacio y en el tiempo, a las limitaciones de las técnicas de predicción y a las limitaciones impuestas por las definiciones de algunos de los elementos, el receptor del informe entenderá que el valor especificado de cualesquiera de los elementos dados en un pronóstico representa el valor más probable que puede tener dicho elemento durante el período de pronóstico. Análogamente, cuando en un pronóstico se da la hora en que ocurre o cambia un elemento, esta hora se entenderá como la más probable.

— En el Adjunto B del Manual del Inspector MET (MIMET) figura orientación sobre la precisión de los pronósticos operacionalmente conveniente.

(Ver CA-3 2.2.9)

RTA-3.2.2.9. La información meteorológica proporcionada a los usuarios indicados en la RTA-3.2.1.2 será consecuente con los principios relativos a factores humanos, y presentada de forma que exija un mínimo de interpretación por parte de estos usuarios, como se especifica en los capítulos siguientes.

RTA-3.2.3. Notificación por parte de los explotadores

RTA-3.2.3.1. El explotador que necesite servicio meteorológico, o cambios en el servicio existente, lo notificará a la oficina meteorológica aeronáutica del INETER u oficinas meteorológicas de aeródromo interesadas, con suficiente anticipación. La anticipación mínima con que se hará la notificación será la convenida entre las oficinas meteorológicas de aeródromo respectivas y el explotador interesado.

RTA-3.2.3.2. El explotador que necesite servicio meteorológico lo notificará al INETER, cuando:

- a) se proyecten nuevas rutas o nuevos tipos de operaciones;
- b) se tengan que hacer cambios de carácter duradero en las operaciones regulares; y
- c) se proyecten otros cambios que afecten al suministro del servicio meteorológico.

Esa información contendrá todos los detalles necesarios para el planeamiento de los arreglos correspondientes por la autoridad meteorológica.

RTA-3.2.3.3. El explotador o un miembro de la tripulación de vuelo se asegurará de que, cuando se requiera, la autoridad meteorológica, en consulta con los usuarios, notifique a la oficina meteorológica de aeródromo que corresponda:

- a) los horarios de vuelo;
- b) cuando tenga que realizarse vuelos no regulares;
- c) cuando se retrasen, adelanten o cancelen los vuelos.

RTA-3.2.3.4. La notificación de vuelos individuales a la oficina meteorológica de aeródromo debe contener la información siguiente, aunque en el caso de vuelos regulares puede prescindirse de tal requisito respecto a parte de esa información o a toda ella según lo convenido entre la oficina meteorológica de aeródromo y el explotador interesado:

- a) aeródromo de salida y hora prevista de salida;
- b) destino y hora prevista de llegada;
- c) ruta por la que ha de volar y hora prevista de llegada a, y de salida de, cualquier aeródromo intermedio;
- d) los aeródromos de alternativa necesarios para completar el plan operacional de vuelo, tomados de la lista pertinente contenida en el plan regional de navegación aérea;
- e) nivel de crucero;
- f) tipo de vuelo – ya sea por las reglas de vuelo visual o por las de vuelo por instrumentos;
- g) tipo de información meteorológica requerida para un miembro de la tripulación de vuelo – ya sea documentación de vuelo o exposición verbal o consulta; y
- h) horas a que es preciso dar exposición verbal, consulta o documentación de vuelo.

RTA-3.2.3.5. Funciones y responsabilidad del personal operativo MET

RTA-3.2.3.5.1. El prestador de los servicios de meteorología aeronáutica debe contar con un sistema para mantener registros de las instrucciones que recibe el personal técnico de MET.

Este registro es para controlar los planes de capacitación anual, pueden estar contenidas en documentos sobre papel, fotografías o en soportes digitales de acuerdo a las nuevas tecnologías, a fin de conformar una base de datos que permita la generación de informes oportunos a los usuarios solicitantes.

RTA-3.2.3.5.2. El prestador de los Servicios Meteorología Aeronáutica debe de elaborar las descripciones de puestos, funciones y responsabilidades de su personal y que sean desarrolladas en un manual, que como mínimo cumpla con la estructura establecida.

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

CAPÍTULO 3. SISTEMA MUNDIALES CENTROS DE APOYO Y OFICINAS METEOROLÓGICAS

RTA-3.3.1. Objetivos del sistema mundial de pronósticos de área.

El objetivo del sistema mundial de pronósticos de área es proporcionar a las autoridades meteorológicas y a otros usuarios pronósticos meteorológicos aeronáuticos en rutas mundiales en forma digital. Este objetivo se lograra mediante un sistema mundial completo, integrado y, en la medida de lo posible, uniforme y rentable, aprovechándose al máximo las nuevas tecnologías.

RTA-3.3.2. RESERVADO

RTA-3.3.3. Oficinas meteorológicas de aeródromo

RTA-3.3.3.1. El INETER establece las oficinas meteorológicas de aeródromo (MNMG) en el AIACS u otras estaciones meteorológicas adecuadas para el suministro del servicio meteorológico necesario, para atender las necesidades de la navegación aérea internacional.

RTA-3.3.3.2. Las oficinas meteorológicas de aeródromo (MNMG) llevaran a cabo todas o algunas de las funciones siguientes, según sea el caso, para satisfacer las necesidades de vuelo en el aeródromo:

- a) preparar u obtener pronósticos y otras informaciones pertinentes para los vuelos que le correspondan; la amplitud de sus responsabilidades en cuanto a la preparación de pronósticos guardará relación con las disponibilidades locales y la utilización de los elementos para pronósticos de ruta y para pronósticos de aeródromo recibidos de otras oficinas;
- b) preparar u obtener pronósticos de las condiciones meteorológicas locales;
- c) mantener una vigilancia meteorológica continua en los aeródromos para los cuales haya sido designada para preparar pronósticos aeronáuticos;
- d) suministrar exposiciones verbales, consultas y documentación de vuelo a los miembros de las tripulaciones de vuelo o a otro personal de operaciones de vuelo;
- e) proporcionar otros tipos de información meteorológica a los usuarios aeronáuticos;
- f) exhibir la información meteorológica disponible;
- g) intercambiar información meteorológica con otras oficinas meteorológicas de aeródromo ; y
- h) proporcionar la información recibida sobre actividad volcánica precursora de erupción, erupciones volcánicas o nubes de cenizas volcánicas a la dependencia de servicios de tránsito aéreo, a la dependencia de servicios de información aeronáutica y a la oficina de vigilancia meteorológica asociadas, según lo convenido entre las autoridades meteorológicas, del servicio de información aeronáutica y ATS interesadas.

RTA-3.3.3.3. Se determinarán por acuerdo regional de navegación aérea los aeródromos en los que se soliciten pronósticos de aterrizaje.

RTA-3.3.3.4. En el caso de que un aeródromo no cuente con una oficina meteorológica de aeródromo localizada en el aeródromo:

a) INETER designara una o más oficinas meteorológicas de aeródromos u observatorios para que proporcionen la información meteorológica de aeródromo que se necesite; y

b) La oficina meteorológica de aeródromo utilizará la información meteorológica suministrada a través de los medios de comunicación y redes informáticas, así como accederán a los bancos de datos y otras fuentes autorizadas de información meteorológica que se encuentren disponibles, para garantizar la documentación de vuelo, consultas y exposiciones verbales.

RTA-3.3.4. Oficina de vigilancia meteorológica (OVM)

(Ver CA-3 3.4.1)

RTA-3.3.4.1. Acuerdo a la Ley No 311 “Ley orgánica del Instituto Nicaragüense de Estudios Territoriales”, creadora del INETER como responsable de proporcionar a nivel nacional e internacional lo referente a la información meteorológica (sinóptica y aeronáutica), debido a lo antes descrito la OVM es la oficina meteorológica aeronáutica (INETER). La cual está señalada en la AIP de Nicaragua, en GEN 1.1. La OVM internacional que brinda información meteorológica a la aviación a niveles superiores tiene su sede en Tegucigalpa-Honduras y fue designada por acuerdo regional de navegación aérea.

RTA-3.3.4.2. Las oficinas de vigilancia meteorológica:

a) Mantienen la vigilancia continua de las condiciones meteorológicas que afecten a las operaciones de vuelo dentro de su zona de responsabilidad;

b) preparan información para la elaboración de SIGMET y otra información relativa a su zona de responsabilidad.

c) proporcionan información a la OVM para la elaboración de SIGMET y, cuando se requiera, otras informaciones meteorológicas a las dependencias de los servicios de tránsito aéreo asociadas;

d) difunden la información SIGMET

e) en el caso de que el acuerdo regional de navegación aérea lo requiera, de conformidad con la RTA-3.7.2.1:

- 1) prepararán información AIRMET relativa a su zona de responsabilidad;
- 2) proporcionarán información AIRMET a las dependencias de los servicios de tránsito aéreo asociadas; y
- 3) difundirán la información AIRMET;

f) proporcionarán la información recibida sobre actividad volcánica precursora de erupciones, erupciones volcánicas y nubes de cenizas volcánicas respecto a las cuales todavía no se haya expedido un mensaje SIGMET, a sus ACC/FIC asociados, según lo convenido entre las dependencias de INETER, la Autoridad meteorológica y ATS interesadas, y al VAAC correspondiente según lo determinado por acuerdo regional de navegación aérea; y

(Ver CA-3 3.4.2.g))

g) proporcionarán la información recibida sobre liberación de materiales radiactivos a la atmósfera, en el área respecto a la cual mantienen la vigilancia o en áreas adyacentes, al ACC/FIC asociados, según lo convenido entre la autoridad meteorológica y ATS interesadas, así como, a las dependencias del servicio de información aeronáutica, según lo convenido entre la autoridad meteorológica y el INAC. En la información se incluirá el

lugar, la fecha y la hora de la liberación., así como las trayectorias pronosticadas de los materiales radiactivos.

RTA-3.3.4.3. Los límites de área en la que la oficina de vigilancia meteorológica ha de mantener vigilancia meteorológica, deben coincidir con los de la región de información de vuelo o del área de control Centroamericana en Honduras.

Ver CA-3 3.4.4)

RTA-3.3.4.4. Una MWO debe de coordinar la información SIGMET con las MWO vecinas, en especial cuando los fenómenos meteorológicos en ruta se extiendan o se espera que se extiendan más allá del área de responsabilidad especificada para la MWO, con el propósito de garantizar el suministro armonizado de información SIGMET.

RTA-3.3.5. Centros de avisos de cenizas volcánicas

RTA-3.3.5.1. El VAAC de Washington es el que nos proporciona esta información en la región centroamericana, sin embargo el INETER a través de la dirección de geofísica es la responsable de proporcionar un VAAC dentro del marco de la vigilancia de los volcanes en las aerovías internacionales, además se toman las disposiciones necesarias para que el VAAC de Washington responda a una notificación de erupción o erupción prevista de un volcán o presencia de cenizas volcánicas en su zona de responsabilidad encargándose de que dicho centro:

- a) vigile los datos de los satélites geoestacionarios y en órbita polar pertinentes y, cuando estén disponibles, los datos terrestres y de abordaje, con el objeto de detectar la existencia y extensión de las cenizas volcánicas en la atmósfera en el área en cuestión; (Ver CA-3 3.5.1-b))
- b) active el modelo numérico computadorizado de trayectoria/dispersión de cenizas volcánicas a fin de pronosticar el movimiento de cualquier "nube" de cenizas que se haya detectado o notificado;
- c) expida información de asesoramiento con respecto a la extensión y movimiento pronosticados de la "nube" de cenizas volcánicas a:
 - 1) las oficinas de vigilancia meteorológica, los centros de control de área y los centros de información de vuelo que presten servicio a las regiones de información de vuelo en su zona de responsabilidad que puedan verse afectadas;
 - 2) otros VAAC cuyas zonas de responsabilidad puedan verse afectadas;
 - 3) los centros mundiales de pronóstico de área, los bancos internacionales de datos OPMET, las oficinas NOTAM internacionales (NOF) y los centros designados por acuerdo regional de navegación aérea para el funcionamiento e del servicio fijo aeronáutico y los servicios basados en la internet; y (Ver CA-3 3.5.1-4))
 - 4) las líneas aéreas que requieran información de asesoramiento por mediación de la dirección AFTN concretamente suministrada para esta finalidad; y
- d) expida información de asesoramiento actualizada a las oficinas meteorológicas, los centros de control de área, los centros de información de vuelo y los VACC mencionados en c), cuando sea necesario, pero como mínimo cada seis horas hasta que:
 - 1) ya no sea posible identificar la "nube" de cenizas volcánicas a partir de los datos de satélite y cuando estén disponibles, los datos terrestres y de a bordo;
 - 2) no se reciban nuevos informes de cenizas volcánicas desde el área; y
 - 3) no se notifiquen nuevas erupciones del volcán.

RTA-3.3.5.2. Los centros de avisos de cenizas volcánicas mantendrán una vigilancia las 24 horas del día.

(Ver CA-3 3.5.3)

RTA-3.3.5.3. En caso de interrupción del funcionamiento de un VAAC, sus funciones las llevará a cabo otro VAAC u otro centro meteorológico que designe el INETER.

RTA-3.3.6. Observatorios de volcanes del Estado de Nicaragua

La oficina MET del INETER en coordinación con la Dirección de geofísica del INETER con volcanes activos o potencialmente activos dispondrá que los observatorios de volcanes de Nicaragua debidamente seleccionados, designados mediante un acuerdo entre la Autoridad Aeronáutica y del INETER, vigilen estos volcanes y cuando observen:

- a) una actividad volcánica significativa previa a la erupción o el cese de aquella;
- b) una erupción volcánica o el cese de ésta; y/o
- c) cenizas volcánicas en la atmósfera remitan esta información con la mayor rapidez posible a sus ACC/FIC asociados, a la OMM y al VAAC.

La actividad volcánica previa a la erupción significa en este contexto una actividad volcánica desacostumbrada o en aumento que pudiera ser presagio de una erupción volcánica.

RTA-3.3.7. Centros de avisos de ciclones tropicales.

El INETER, a través de la Oficina Meteorológica, es responsable de proporcionar un TCAC, la responsabilidad de proporcionar un TCAC tomara las disposiciones necesarias a fin de que tal centro:

- a) vigile la evolución de ciclones tropicales en su zona de responsabilidad, utilizando los datos de satélites geoestacionarios y en órbita polar, los datos radar y otras informaciones meteorológicas;
- b) expida, en lenguaje claro abreviado, información de asesoramiento relativa a la posición del centro del ciclón, cambios de intensidad al momento de la observación, su dirección y velocidad de movimiento, presión central y viento máximo en la superficie cerca del centro, a:
 - 1) las oficinas de vigilancia meteorológica en su zona de responsabilidad;
 - 2) otros TCAC cuyas zonas de responsabilidad puedan verse afectadas; y
 - 3) los centro mundiales de pronósticos de área y los bancos internacionales de datos OPMET, así como los centros designados por acuerdo regional de navegación aérea para el funcionamiento del servicio fijo aeronáutico y los servicios basados en la internet; y
- c) expida información de asesoramiento actualizada a las oficinas de vigilancia meteorológica respecto de cada ciclón tropical, cuando sea necesario, pero cada seis horas como mínimo.

RTA-3.3.8. Centro de pronóstico espacial.

RTA-3.3.8.1 RESERVADO

RTA-3.3.8.2 RESERVADO

RTA-3.3.8.3 RESERVADO

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

CAPÍTULO 4 OBSERVACIONES E INFORMES METEOROLÓGICOS

(Ver CA-3 4)

RTA-3.4.1. Estaciones y observaciones meteorológicas aeronáuticas

RTA-3.4.1.1. El INETER estableció 1 oficina meteorológica de aeródromo internacional (MNMG) en el AIACS y 9 estaciones meteorológicas para la realización de observaciones meteorológicas y sirven de ayuda a la oficina meteorológica sinóptica y aeronáutica del AIACS. Las cuales se detallan a continuación:

(Ver CA-3 4.1.1)

Región del Pacífico: Managua (MNMG); Chinandega (MNCH); León (MNLN); Rivas (MNRS) y Costa Esmeralda (MNCE). **En las Regiones Norte y Central:** Juigalpa (MNJU) y San Carlos (MNSC).. **Regiones Autónomas del Atlántico:** RAAN: Puerto Cabezas (MNPC); RAAS: Bluefields (MNBL)

Regiones Autónomas del Atlántico: RAAN: Puerto Cabezas MNPC; RAAS: Bluefields MNBL y San Carlos MNSC.

Horarios de servicio

Excepto la estación de Managua que opera H24 las demás estaciones operan de 1200UTC / 2200UTC.

RTA-3.4.1.2. Reservado

RTA-3.4.1.3. Las estaciones meteorológicas aeronáuticas efectúan observaciones ordinarias a intervalos fijos. En los aeródromos, las observaciones ordinarias se completan con las observaciones especiales cuando ocurran cambios especificados con respecto al viento en la superficie, la visibilidad, el alcance visual en la pista, el tiempo presente, las nubes o la temperatura del aire.

(Ver CA-3 4.1.4)

RTA-3.4.1.4. El INAC inspecciona las estaciones meteorológicas aeronáuticas de forma planificada para asegurar el mantenimiento de un alto grado de calidad de observación, el correcto funcionamiento de los instrumentos y de todos sus indicadores, y para verificar que la exposición de los instrumentos no haya variado sensiblemente.

RTA-3.4.1.5. Reservado

RTA-3.4.1.6. En los aeródromos con pistas previstas para operaciones de aproximación y aterrizaje por instrumentos de Categoría I, debe instalarse equipo automático para medir o evaluar, según corresponda, y para vigilar e indicar a distancia el viento en la superficie, la visibilidad, el alcance visual en la pista, la altura de la base de las nubes, las temperaturas del aire y del punto de rocío y la presión atmosférica en apoyo de operaciones de aproximación, aterrizaje y despegue. Estos dispositivos deben ser sistemas automáticos integrados para la obtención, tratamiento, difusión y presentación en pantalla en tiempo real de los parámetros meteorológicos que influyan en las operaciones de aterrizaje y de despegue. En el diseño de los sistemas automáticos integrados deberían observarse los principios relativos a factores humanos y deberían incluirse procedimientos de reserva.

RTA-3.4.1.7. Cuando se utilice un sistema semiautomático integrado para la difusión /presentación de información meteorológica, éste debería permitir la inserción manual de observaciones de datos que abarquen los elementos meteorológicos que no puedan observarse por medios automáticos.

RTA-3.4.1.8. Las observaciones forman la base para preparar los informes que se han de difundir en el aeródromo de origen y los informes que se han de difundir fuera del mismo.

RTA-3.4.2. Acuerdo entre la Autoridad de tránsito aéreo y la Autoridad Meteorológica del INETER.

El acuerdo entre el INETER y la Autoridad ATS, contiene entre otras cosas:

- a) la provisión, en las dependencias de los servicios de tránsito aéreo, de presentaciones visuales relacionadas con los sistemas automáticos integrados;
- b) la calibración y el mantenimiento de estos presentadores visuales/ instrumentos;
- c) el empleo que haya de hacer, de estos presentadores visuales/ instrumentos, el personal de los servicios de tránsito aéreo;
- d) cuando sea necesario, observaciones visuales complementarias (por ejemplo, de fenómenos meteorológicos de importancia operacional en las áreas de ascenso inicial y de aproximación) en el caso de que hubieran sido efectuadas por el personal de los servicios de tránsito aéreo para actualizar o complementar la información proporcionada por la estación meteorológica;
- e) la información meteorológica obtenida de la aeronave que despegó o aterriza (por ejemplo, sobre la cizalladura del viento); y

(Ver CA-3 4.2.f))

- f) si la hay, la información meteorológica obtenida del radar meteorológico terrestre.

RTA-3.4.3. Observaciones e informes ordinarios

RTA-3.4.3.1. En el aeródromo de Managua, se realizan observaciones ordinarias durante las 24 horas de cada día. En otras estaciones de observaciones meteorológicas, tales observaciones se efectúan de forma horaria de 1200UTC a 2200UTC diariamente. Tales observaciones se efectuarán según lo determine la Autoridad meteorológica teniendo en cuenta las necesidades de las dependencias de los servicios de tránsito aéreo y las operaciones de las aeronaves.

RTA-3.4.3.2. Los informes de las observaciones ordinarias se expedirán como:

- a) informes ordinarios locales solamente para su difusión en el aeródromo de origen (previstos para las aeronaves que lleguen y que salgan); y

(Ver CA-3 4.3.2.b))

- b) METAR para su difusión a otros aeródromos fuera del aeródromo de origen (previstos principalmente para la planificación del vuelo, VOLMET y D-VOLMET).

RTA-3.4.3.3. En los aeródromos que no estén en funcionamiento las 24 horas del día de conformidad con RTA-3 4.3.1, se expedirán METAR antes de que se reanuden las operaciones en el aeródromo, de conformidad con previo acuerdo entre la Autoridad meteorológica y la Autoridad ATS competente.

RTA-3.4.4. Observaciones e informes especiales

RTA-3.4.4.1. La Autoridad Meteorológica, en consulta con la Autoridad ATS competente, explotadores y demás interesados, establecerán una lista de los criterios respecto a las observaciones especiales.

RTA-3.4.4.2. Los informes de observaciones especiales se expedirán como:

- a) los informes especiales locales solamente para su difusión en el aeródromo de origen (previstos para las aeronaves que lleguen y que salgan); y

(Ver CA-3 4.4.2.b))

- b) SPECI para su difusión a otros aeródromos fuera del aeródromo de origen (previstos principalmente para la planificación del vuelo, radiodifusiones VOLMET y D-VOLMET) a menos que se emitan informes METAR a intervalos de media hora.

RTA-3.4.4.3. En los aeródromos que no están en funcionamiento las 24 horas del día de conformidad con RTA-3.4.3.1, se expedirá SPECI, según sea necesario, una vez reanudada la expedición de METAR.

RTA-3.4.5. Contenido de los informes

RTA-3.4.5.1. Los informes locales ordinarios, informes locales especiales, los METAR Y SPECI deben contener los siguientes elementos en el orden indicado:

- a) identificación del tipo de informe;
- b) indicador de lugar;
- c) hora de observación;
- d) identificación de un informe automatizado o perdido, de ser aplicable;
- e) dirección y velocidad del viento en la superficie;
- f) visibilidad;
- g) alcance visual en la pista, cuando proceda;
- h) tiempo presente;
- i) cantidad de nubes, tipo de nubes (únicamente en el caso de nubes cumulonimbos y cúmulos en forma de torre) y altura de la base de las nubes o, donde se mida, la visibilidad vertical;
- j) temperatura del aire y del punto de rocío; y

(Ver CA-3 4.5.1.k))

- k) QNH y, cuando proceda, QFE (QFE se incluye solamente en los informes locales ordinarios y especiales).

RTA-3.4.5.2. Además de los elementos enumerados en RTA-3. 4.5.1. a) a k) debe incluirse en los informes locales ordinarios, informes locales especiales, los METAR y SPECI la información suplementaria que se ha de colocar después del elemento k).

RTA-3.4.5.3. Se incluirán en los METAR y SPECI, como información complementaria, elementos facultativos de conformidad con un acuerdo regional de navegación aérea.

RTA-3.4.6. Observación y notificación de elementos meteorológicos

RTA-3.4.6.1. Viento en la superficie

RTA-3.4.6.1.1. Se mide la dirección y la velocidad media del viento, así como las variaciones significativas de la dirección y velocidad del mismo y se notificarán en grados geográficos y metros por segundo(o nudos), respectivamente.

RTA-3.4.6.1.2. Cuando se usen informes locales ordinarios y especiales para aeronaves que salen, las observaciones del viento en la superficie para estos informes serán representativas de las condiciones a lo largo de la pista; cuando se usen informes locales ordinarios y especiales para aeronaves que llegan, las observaciones del viento en la superficie para estos informes serán representativas de la zona de toma de contacto.

RTA-3.4.6.1.3. Las observaciones del viento en la superficie, efectuadas para los METAR y SPECI deben ser representativas de las condiciones por encima de toda la pista, como en nuestro caso que hay una sola pista, y por encima de todo el conjunto de las pistas cuando haya más de una.

RTA-3.4.6.2. **Visibilidad**

(Ver CA-3 4.6.2.1)

RTA-3.4.6.2.1. La visibilidad, según lo definido en el Capítulo 1, se mide u observa, y se notificara en metros o notifica en kilómetros.

RTA-3.4.6.2.2. Cuando se usen informes locales ordinarios y especiales para las aeronaves que salen, las observaciones de la visibilidad serán representativas de las condiciones a lo largo de la pista; cuando se usen informes locales ordinarios y especiales para las aeronaves que llegan, las observaciones de la visibilidad para estos informes seran representativas de la zona de toma de contacto con la pista.

RTA-3.4.6.2.3. Las observaciones de la visibilidad efectuadas para los METAR y SPECI, deberían ser representativas del aeródromo.

RTA-3.4.6.3. **Alcance visual en la pista**

(Ver CA-3 4.6.3)

RTA-3.4.6.3.1. El proveedor de servicios debe evaluar el alcance visual en la pista según lo definido en el Capítulo 1 en todas las pistas destinadas a operaciones de aproximación y aterrizaje por instrumentos de las Categorías II y III.

RTA-3.4.6.3.2. Debe evaluarse el alcance visual en la pista según lo definido en el Capítulo 1 en todas las pistas que se prevea utilizar durante periodos de visibilidad reducida, incluyendo:

a) las pistas para aproximaciones de precisión destinadas a operaciones de aproximación y aterrizaje por instrumentos de Categoría I; y

(Ver CA-3 4.6.3.2.b))

b) las pistas utilizadas para despegue y dotadas de luces de borde o de eje de pista de alta intensidad.

RTA-3.4.6.3.3. Las evaluaciones del alcance visual en las pistas efectuadas de conformidad con la RTA-3.4.6.3.1 y la RTA-3.4.6.3.2, se notificarán en metros en el curso de períodos durante los cuales se observe que la visibilidad o el alcance visual en la pista son menores de 1,500 m.

RTA-3.4.6.3.4. Las evaluaciones del alcance visual en la pista serán representativas de:

- a) la zona de toma de contacto de las pistas destinadas a operaciones que no son de precisión o a operaciones de aproximación y aterrizaje por instrumentos de categoría I;
- b) la zona de toma de contacto y el punto medio de la pista destinada a operaciones de aproximación y aterrizaje por instrumentos de categoría II; y
- c) la zona de toma de contacto, el punto medio y el extremo de parada de la pista destinada a operaciones de aproximación y aterrizaje por instrumentos de categoría III.

RTA-3.4.6.3.5. Las dependencias que suministren servicio de tránsito aéreo y de información aeronáutica para un aeródromo serán informadas sin demora de los cambios del estado de funcionamiento del equipo automatizado utilizado para evaluar el alcance visual en la pista.

RTA-3.4.6.4. Tiempo presente

RTA-3.4.6.4.1. Se observa el tiempo presente en el aeródromo y se notificará en la medida necesaria. Como mínimo, deben identificarse los siguientes fenómenos de tiempo presente: lluvia, llovizna, nieve y precipitación engelante (incluida su intensidad), calima, neblina, niebla, niebla engelante y tormentas (incluidas aquellas que estén presente en las cercanías).

RTA-3.4.6.4.2. Para los informes locales ordinarios y especiales, la información del tiempo presente debe ser representativa de las condiciones existentes en el aeródromo.

RTA-3.4.6.4.3. La información de tiempo presente para METAR y SPECI, debe ser representativa de las condiciones en el aeródromo y, para ciertos fenómenos meteorológicos presentes especificados, en su vecindad.

RTA-3.4.6.5. Nubes

RTA-3.4.6.5.1. Se observará la cantidad, el tipo de nubes y la altura de la base de las nubes, y se notificará, según sea necesario, para describir las nubes de importancia para las operaciones. Cuando el cielo está oscurecido, se harán observaciones y se notificará, cuando se mida, la visibilidad vertical, en lugar de la cantidad de nubes, del tipo de nubes y de la altura de la base de las nubes. Se notificarán en metros (o pies) la altura de la base de las nubes y la visibilidad vertical.

RTA-3.4.6.5.2. Las observaciones de las nubes para los informes locales ordinarios y especiales, deben ser representativas del umbral o de los umbrales de pista en uso.

RTA-3.4.6.5.3. Las observaciones de las nubes para METAR y SPECI deben ser representativas del aeródromo y de su vecindad.

RTA-3.4.6.6. Temperatura del aire y temperatura del punto de rocío

RTA-3.4.6.6.1. La temperatura del aire y la del punto de rocío se miden y notificarán en grados Celsius.

RTA-3.4.6.6.2. Las observaciones de la temperatura del aire y de la temperatura del punto de rocío para informes locales ordinarios, informes locales especiales, METAR y SPECI deben ser representativas de todo el complejo de las pistas.

RTA-3.4.6.7. Presión Atmosférica

Se mide la presión atmosférica y los valores QNH y QFE se calcularán y se notificarán en hectopascales.

RTA-3.4.6.8. Información suplementaria

Las observaciones efectuadas en los aeródromos deben incluir la información suplementaria de que se disponga en lo tocante a las condiciones meteorológicas significativas, especialmente las correspondientes a las áreas de aproximación y ascenso inicial. Cuando sea posible, la información debe indicar el lugar de la condición meteorológica.

RTA-3.4.7. Notificación de la información meteorológica a partir de Sistemas automáticos de observación

(Ver CA-3 4.7.1)

RTA-3.4.7.1. INETER (en la oficina meteorológica aeronáutica de MNMG) utiliza METAR y SPECI expedidos a partir de sistemas automáticos de observación y convencional durante las 24 horas, según lo determine INETER en consulta con los usuarios y basándose en la disponibilidad y uso eficiente del personal.

RTA-3.4.7.2. El Estado de Nicaragua cuando esté en condiciones de hacerlo debe utilizar los informes locales ordinarios y especiales expedidos a partir de sistemas automáticos de observación durante las horas de funcionamiento del aeródromo, según lo determine la autoridad meteorológica en consulta con los usuarios y basándose en la disponibilidad y uso eficiente del personal.

RTA-3.4.7.3. Los informes locales ordinarios, informes locales especiales, METAR y SPECI que se expidan a partir de sistemas automáticos de observación se identificarán con la palabra "AUTO".

RTA-3.4.8. Observación e informes de actividad volcánica

Los casos de actividad volcánica precursora de erupción, de erupciones volcánicas y de nubes de cenizas volcánicas deben notificarse sin demora a la dependencia de servicios de tránsito aéreo, a la dependencia de los servicios de información aeronáutica y a la oficina de vigilancia meteorológicas asociadas. La notificación debe efectuarse mediante un informe de actividad volcánica, incluyendo los siguientes datos en el orden indicado:

- a) tipo de mensaje, INFORME DE ACTIVIDAD VOLCÁNICA;
- b) identificador de la estación, indicador de lugar o nombre de la estación;
- c) fecha/hora del mensaje;
- d) emplazamiento del volcán y nombre, si se conociera; y
- e) descripción concisa del suceso, incluso, según corresponda, el grado de intensidad de la actividad volcánica, el hecho de una erupción, con su fecha y hora, y la existencia en la zona de una nube de cenizas volcánicas junto con el sentido de su movimiento y su altura.

En este contexto actividad volcánica precursora de erupción significa que tal actividad es desacostumbrada o ha aumentado la cual podría presagiar una erupción volcánica.

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

CAPITULO 5. OBSERVACIONES E INFORMES DE AERONAVE

(Ver CA-3 5.)

RTA-3.5.1. Obligaciones del INETER.

El INETER establece, de conformidad con las disposiciones del presente Capítulo de esta RTA, las observaciones que harán las aeronaves de su matrícula que vuelen por rutas aéreas internacionales, así como el registro y notificación de dichas observaciones.

RTA-3.5.2. Tipos de observaciones de aeronave a solicitud de la oficina MET (MNMG)

Se hacen las siguientes observaciones a bordo de las aeronaves:

- a) observaciones ordinarias de aeronave durante las fases en ruta y de ascenso inicial del vuelo; y
- b) observaciones especiales y otras observaciones extraordinarias de aeronave durante cualquier fase del vuelo.

RTA-3.5.3. Observaciones ordinarias de aeronave – designación

RTA-3.5.3.1. Cuando se utilice el enlace de datos aire-tierra y se aplique la vigilancia dependiente automática --contrato (ADS-C) o el radar secundario de vigilancia (SSR) en Modo S, deberían efectuarse observaciones ordinarias automatizadas cada 15 minutos durante la fase de ruta, y cada 30 segundos en la fase de ascenso inicial en los 10 primeros minutos de vuelo.

RTA-3.5.3.2. Reservado

RTA-3.5.3.3. Reservado

RTA-3.5.3.4. Reservado

RTA-3.5.4. Observaciones ordinarias de aeronave – exenciones

Las aeronaves que no estén equipadas con enlace de datos aire-tierra estarán exentas de efectuar las observaciones ordinarias de aeronave.

RTA-3.5.5. Observaciones especiales de aeronave

Todas las aeronaves harán observaciones especiales cuando se encuentren o se observen las siguientes condiciones:

- a) turbulencia moderada o fuerte; o
- b) engelamiento moderado o fuerte; o
- c) onda orográfica fuerte; o
- d) tormentas sin granizo, que se encuentran oscurecidas, inmersas, generalizadas o en líneas de turbonada; o
- e) tormentas con granizo, que se encuentran oscurecidas, inmersas, generalizadas o en líneas de turbonada; o
- f) tempestades de polvo o de arena fuertes; o

- g) una nube de cenizas volcánicas; o
- h) actividad volcánica precursora de erupción o una erupción volcánica;o

En este contexto de actividad volcánica precursora de erupción significa que tal actividad es desacostumbrada o ha aumentado lo cual podría presagiar una erupción volcánica.

- i) la eficacia de frenado en la pista no es tan buena como la notificada.

RTA-3.5.6. Otras observaciones extraordinarias de aeronave

Cuando se encuentren otras condiciones meteorológicas no incluidas en la RTA-3.5.5, p Ej., cizalladura del viento, que el piloto al mando estime puede afectar a la seguridad o perjudicar seriamente la eficacia de las operaciones de otras aeronaves, el piloto al mando advertirá a la dependencia de servicios de tránsito aéreo correspondiente tan pronto como sea posible.

El engelamiento, la turbulencia y, en gran medida, la cizalladura del viento, son elementos que por el momento no pueden observarse satisfactoriamente desde tierra y respecto a las cuales, en la mayoría de los casos, las observaciones de aeronave constituyen la única evidencia disponible.

RTA-3.5.7. Notificación de las observaciones de aeronave durante el vuelo

RTA-3.5.7.1.1. Las observaciones de aeronave se notificarán por enlace de datos aire-tierra. En los casos en que no se cuente con enlace de datos aire-tierra, o el mismo no sea adecuado, se notificarán las observaciones especiales y otras observaciones extraordinarias de aeronave durante el vuelo por comunicaciones orales.

RTA-3.5.7.1.2. Las observaciones de aeronave se notificarán durante el vuelo, en el momento en que se haga la observación o tan pronto como sea posible después.

RTA-3.5.7.1.3. Se notificarán las observaciones de aeronave como aeronotificaciones.

RTA-3.5.8. Retransmisión de aeronotificaciones por las dependencias ATS

La Autoridad ATS cumpliendo con la carta de acuerdo con el INETER debe asegurar que las dependencias ATS al recibir:

- a) aeronotificaciones especiales por medio de comunicaciones orales, las dependencias ATS las retransmitan sin demora a la oficina de vigilancia meteorológica que les corresponde y
- b) aeronotificaciones ordinarias y especiales por medio de comunicaciones por enlace de datos, las dependencias de servicios de tránsito aéreo las retransmitan sin demora a la oficina de vigilancia meteorológica que les corresponde, a los WAFC y a los centros designados mediante un acuerdo regional de navegación aérea para el funcionamiento del servicio fijo aeronáutico y los servicios basados en la Internet.

RTA-3.5.9. Registro y notificaciones posteriores al vuelo de las observaciones de aeronave relativas a actividad volcánica

Las observaciones especiales de aeronave acerca de actividad volcánica precursora de erupción, erupción volcánica o nube de cenizas volcánicas se recibirán en la oficina de meteorología aeronáutica o en el AIM. Los cuales se lleva un registro de aeronotificación especial de actividad volcánica.

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

CAPÍTULO 6 PRONÓSTICOS

(Ver CA-3 6)

RTA-3.6.1. Utilización de los pronósticos

La expedición de un nuevo pronóstico por una oficina meteorológica de aeródromo, tal como un pronóstico ordinario de aeródromo, se entenderá que cancela automáticamente cualquier pronóstico del mismo tipo expedido previamente para el mismo lugar y para el mismo período de validez o parte del mismo.

RTA-3.6.2. Pronósticos de aeródromo

(CA-3 3.6.2.1)

RTA-3.6.2.1. Los pronósticos de aeródromo son preparados, de conformidad con los acuerdos locales entre usuarios y el INETER.

RTA-3.6.2.2. Los pronósticos de aeródromo se expedirán a una hora determinada y consistirán en una declaración concisa de las condiciones meteorológicas previstas en un aeródromo por un período determinado.

RTA-3.6.2.3. Los pronósticos de aeródromo y las enmiendas de los mismos se expedirán como TAF e incluirán la siguiente información en el orden indicado:

- a) identificación del tipo de pronóstico;
- b) indicador del lugar;
- c) hora de expedición del pronóstico;
- d) identificación de un pronóstico faltante, cuando corresponda;
- e) fecha y período de validez del pronóstico;
- f) identificación de un pronóstico cancelado, cuando corresponda;
- g) vientos en la superficie;
- h) visibilidad;
- i) condiciones meteorológicas;
- j) nubes; y
- k) cambios significativos previstos de uno o más de estos elementos durante el período de validez.

En los TAF se incluirán otros elementos opcionales de conformidad con un acuerdo regional de navegación aérea.

La visibilidad incluida en los TAF se refiere a la visibilidad reinante pronosticada.

(Ver CA-3 6.2.4)

RTA-3.6.2.4. Las oficinas meteorológicas que preparan TAF mantendrán en constante estudio los pronósticos y, cuando sea necesario, expedirán enmiendas sin demora. La

longitud de los mensajes de pronósticos y el número de cambios indicados en el pronóstico se mantendrán al mínimo.

RTA-3.6.2.5. Se cancelarán los TAF que no puedan revisarse de forma continua.

RTA-3.6.2.6. El período de validez de los TAF ordinarios no debe ser menor de 6 horas ni mayor de 30 horas; este período debe determinarse por acuerdo regional de navegación aérea. Los TAF ordinarios válidos para menos de 12 horas deben expedirse cada 3 horas, y los válidos para 12 hasta 30 horas cada 6 horas.

RTA-3.6.2.7. Al expedir TAF, las oficinas meteorológicas se asegurarán de que en todo momento no más de un TAF sea válido en un aeródromo.

RTA-3.6.3. Pronósticos de aterrizaje No aplica

RTA-3.6.3.1. No aplica

RTA-3.6.3.2. No aplica

RTA-3.6.3.3. No aplica

RTA-3.6.4. Pronósticos de despegue

RTA-3.6.4.1. Los pronósticos para el despegue los preparará la oficina meteorológica de aeródromo designada por el INETER, según lo convenido entre la autoridad meteorológica y los explotadores interesados.

RTA-3.6.4.2. El pronóstico de despegue debe referirse a un período de tiempo especificado y contener información sobre las condiciones previstas para el conjunto de pistas, respecto a la dirección y velocidad del viento en la superficie, y las variaciones de ambas, la temperatura, la presión (QNH) y cualquier otro elemento que pueda convenirse localmente.

RTA-3.6.4.3. A solicitud, debe proporcionarse a los explotadores y miembros de la tripulación de vuelo un pronóstico de despegue, dentro de las 3 horas anteriores a la hora prevista de salida.

RTA-3.6.4.4. Las oficinas meteorológicas de aeródromo que preparen pronósticos de despegue, deben revisar continuamente tales pronósticos y deben expedir enmiendas inmediatamente cuando sea necesario.

RTA-3.6.5. Pronósticos de área para vuelos a poca altura

RTA-3.6.5.1. Cuando la densidad del tránsito por debajo del nivel de vuelo 190 (o hasta el nivel de vuelo 190 en zonas montañosas) justifique expedir y difundir con regularidad pronósticos de área para esas operaciones, INETER determinará a solicitud y en consulta con los usuarios, la frecuencia de la expedición, la forma y el tiempo fijo o el período de validez para esos pronósticos y los criterios de enmienda de los mismos.

RTA-3.6.5.2. Cuando la densidad de tránsito por debajo del nivel de vuelo 190 justifique expedir informaciones AIRMET conforme a RTA-3.7.2.1, los pronósticos de área para tales vuelos se prepararán en el formato convenido entre las autoridades meteorológicas concernientes en los Estados. Cuando se use el lenguaje claro abreviado, los pronósticos se prepararán como pronósticos de área GAMET, empleando los valores numéricos y abreviaturas aprobadas por la OACI; cuando se utilice la forma cartográfica, el pronóstico se preparará como una combinación de pronósticos de viento y temperaturas en altitud y de

fenómenos SIGWX. Los pronósticos de área se expedirán para cubrir la capa comprendida entre el suelo y el nivel de vuelo 190 e incluirán información sobre fenómenos meteorológicos en ruta peligrosos para vuelos a poca altura, en apoyo de la expedición de información AIRMET, e información adicional requerida por vuelos a poca altura.

RTA-3.6.5.3. Los pronósticos de área para vuelos a poca altura preparados para respaldar la expedición de información AIRMET, se expedirán cada 6 horas con un período de validez de 6 horas y se transmitirán a las oficinas de vigilancia meteorológicas y/u oficinas meteorológicas de aeródromo correspondientes a más tardar una hora antes del comienzo del período de validez.

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

CAPÍTULO 7 INFORMACIÓN SIGMET Y AIRMET, AVISOS DE AERÓDROMO Y AVISOS Y ALERTAS DE CIZALLADURA DEL VIENTO

(Ver CA-3 7)

RTA-3.7.1. Información SIGMET (Esta información es elaborada por el AVM – Tegucigalpa, Honduras), sin embargo el Estado de Nicaragua MNMG le provee de información MET significativa que será divulgada).

RTA-3.7.1.1. La información SIGMET debe ser expedida por la oficina de vigilancia meteorológica (AVM - Tegucigalpa, Honduras) y debe dar una descripción concisa en lenguaje claro abreviado de la existencia real y/o prevista de determinados fenómenos meteorológicos en ruta, y de otros fenómenos en la atmósfera que puedan afectar a la seguridad de las aeronaves, y de la evolución de esos fenómenos naturales en el tiempo y en el espacio.

RTA-3.7.1.2. La información SIGMET se debe cancelar cuando los fenómenos dejen de producirse o ya no se espere que ocurran en el área.

RTA-3.7.1.3. El período de validez de los mensajes SIGMET no será superior a 4 horas. En el caso especial de los mensajes SIGMET para nubes de cenizas volcánicas y ciclones tropicales, el período de validez se extenderá a 6 horas.

RTA-3.7.1.4. Los mensajes SIGMET relacionados con las nubes de cenizas volcánicas y ciclones tropicales, deben basarse en la información de asesoramiento entregada por los VAAC y TCAC, respectivamente, designado en virtud de un acuerdo regional de navegación aérea.

RTA-3.7.1.5. Los VAAC y TCAC mantendrá estrecha coordinación entre la oficina de vigilancia meteorológica y el centro de control de área/centro de información de vuelo conexo para asegurar que la información acerca de cenizas volcánicas que se incluye en los mensajes SIGMET y NOTAM sea coherente.

RTA-3.7.1.6. La OVM proveedora de los mensajes SIGMET deben expedir no más de 4 horas antes de comenzar el periodo de validez. En el caso especial de los mensajes SIGMET para cenizas volcánicas y ciclones tropicales, dichos mensajes se expedirán tan pronto como sea posible pero no más de 12 horas antes del inicio del periodo de validez. Los mensajes SIGMET relativos a nubes de cenizas volcánicas y ciclones tropicales se actualizan cada 6 horas como mínimo.

RTA-3.7.2. Información AIRMET

RTA-3.7.2.1. La información AIRMET será expedida por las oficinas de vigilancia meteorológica (OVM – Tegucigalpa, Honduras) conforme a los acuerdos regionales de navegación aérea, teniendo presente la densidad del tránsito por debajo del nivel de vuelo 100. La información AIRMET dará una descripción concisa en lenguaje claro abreviado del acaecimiento o acaecimiento previsto de fenómenos meteorológicos en ruta especificados que no hayan sido incluidos en la Sección I de los pronósticos de área para vuelos a poca altura expedidos conforme al Capítulo 6, RTA-3.6.5 y que puedan afectar a la seguridad operacional de dichos vuelos, y la evolución de esos fenómenos en el tiempo y el espacio.

RTA-3.7.2.2. RTA-3.7.2.2 La información AIRMET se debe cancelar cuando los fenómenos dejen de producirse o ya no se espere que ocurran en la zona.

RTA-3.7.2.3. El período de validez de los mensajes AIRMET no será superior a 4 horas.

RTA-3.7.3. Avisos de aeródromo

RTA-3.7.3.1. La oficina meteorológica de aeródromo (MNMG) designada por el INETER emitirá avisos de aeródromo con información concisa acerca de las condiciones meteorológicas que pueden tener un efecto adverso en las aeronaves en tierra, inclusive las aeronaves estacionadas, y en las instalaciones y servicios del aeródromo.

RTA-3.7.3.2. La oficina meteorológica de aeródromo (MNMG) deben cancelarse los avisos de aeródromo cuando ya no ocurran tales condiciones o cuando ya no se espere que ocurran en el aeródromo.

RTA-3.7.4. Avisos y alertas de cizalladura del viento (Son proporcionados por las tripulaciones al ATC y estos a su vez la notifican al personal MET)

(Ver CA-3 7.4)

RTA-3.7.4.1. La oficina meteorológica de aeródromo (MNMG), cuando tenga disponible los avisos de cizalladura del viento, los proporcionara a los aeródromos en los que la cizalladura del viento se considera como un factor a tener en cuenta, de acuerdo con los arreglos locales establecidos con la dependencia ATS del AIACS y los explotadores interesados. Los avisos de cizalladura del viento darán información concisa sobre la presencia observada o prevista de cizalladura del viento que pudiera afectar adversamente a las aeronaves en la trayectoria de aproximación o en la trayectoria de despegue, o durante la aproximación en circuito entre el nivel de la pista y una altura de 500m (1600ft) sobre éste, o afectar a las aeronaves en la pista en el recorrido de aterrizaje o la carrera de despegue. Cuando la topografía local haya demostrado que se origina cizalladura del viento notable a alturas por encima de los 500m (1600ft) sobre el nivel de la pista, los 500m (1600ft) sobre el nivel de la pista no se considerarán como límite restrictivo.

RTA-3.7.4.1.1. Debido a que aún no contamos con equipo medidor de cizalladura del viento. Estos datos son proporcionados por las tripulaciones al ATC (MNMG) y estos a su vez la notifican al personal meteorológico para que ellos procedan a la elaboración de estos informes y son retransmitidos a la OVM de Tegucigalpa-Honduras para su debida divulgación, en cumplimiento a nuestras cartas de acuerdo con las dependencias ATS.

RTA-3.7.4.2. Cuando los informes de aeronaves indiquen que ya no hay cizalladura del viento o, después de un tiempo acordado sin notificaciones, deben cancelarse los avisos de cizalladura del viento para aeronaves que llegan o aeronaves que salen. Deben fijarse localmente para cada aeródromo los criterios que regulan la cancelación de un aviso de cizalladura del viento por acuerdo entre las autoridades del INETER, las autoridades ATS apropiadas y los explotadores interesados.

RTA-3.7.4.3. Reservado.

RTA-3.7.4.4. Reservado.

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

CAPÍTULO 8. INFORMACIÓN CLIMATOLÓGICA AERONÁUTICA

(Ver CA-3 8)

RTA-3.8.1. Disposiciones generales

(Ver CA-3 8.1)

(Ver CA-3 8.1.1)

RTA-3.8.1.1. La información climatológica aeronáutica necesaria para la planificación de operaciones de vuelo, se prepara en forma de tablas climatológicas de aeródromo y resúmenes climatológicos de aeródromo. Se preparan en el departamento de climatología del INETER central y ésta información se proporciona a los interesados según se convenga entre la autoridad meteorológica y los usuarios interesados.

RTA-3.8.1.2. La información climatológica aeronáutica debe basarse normalmente en observaciones efectuadas a lo largo de un periodo de cinco años como mínimo, y dicho periodo se indica en la información proporcionada.

RTA-3.8.1.3. Los datos climatológicos relativos a los emplazamientos de nuevos aeródromos y a pistas nuevas en los aeródromos existentes deben recopilarse a partir de la fecha más temprana posible, antes de la puesta en servicio de dichos aeródromos o pistas.

RTA-3.8.2. Tablas climatológicas de aeródromo

El INETER debe disponer lo necesario para recopilar y retener los datos de observación necesarios y poder:

- a) preparar tablas climatológicas de aeródromo para cada aeródromo internacional regular y de alternativa dentro de su territorio; y
- b) poner a disposición del usuario aeronáutico dichas tablas dentro de un periodo de tiempo convenido entre la autoridad meteorológica y el usuario interesado.

RTA-3.8.3. Resúmenes climatológicos de aeródromo

Los resúmenes climatológicos de aeródromo deben ajustarse a los procedimientos prescritos por la Organización Meteorológica Mundial. Cuando se disponga de instalaciones computarizadas para almacenar, procesar y recuperar la información, los resúmenes deberían publicarse o ponerse de algún otro modo a disposición de los usuarios aeronáuticos que lo soliciten. Cuando no se disponga de tales instalaciones computarizadas, los resúmenes deberían presentarse utilizando los modelos especificados por la Organización Meteorológica Mundial y deberían publicarse y mantenerse al día, en la medida necesaria

RTA-3.8.4. Copias de datos de observaciones meteorológicas

El INETER facilitará, a solicitud a cualquier otra autoridad meteorológica, explotadores y demás interesados en la aplicación de la meteorología a la navegación aérea nacional e internacional, los datos de las observaciones meteorológicas necesarias para fines de investigación de accidentes u otro tipo de investigaciones, o para el análisis operacional.

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

CAPÍTULO 9 SERVICIOS PARA EXPLOTADORES Y MIEMBROS DE LAS TRIPULACIONES DE VUELO

(Ver CA-3 9)

RTA-3.9.1. Disposiciones generales

RTA-3.9.1.1. Se proporciona información meteorológica a los explotadores y a los miembros de las tripulaciones de vuelo para:

- a) el planeamiento previo al vuelo de los explotadores;
- b) el replaneamiento durante el vuelo que efectúan los explotadores utilizando control de operaciones centralizado de las operaciones de vuelo;
- c) uso de los miembros de la tripulación de vuelo antes de la salida; y
- d) las aeronaves en vuelo.

RTA-3.9.1.2. En la información meteorológica proporcionada a los explotadores y a los miembros de las tripulaciones de vuelo se toma en cuenta la hora, la altitud y la extensión geográfica. En consecuencia, la información será válida para la hora fijada o para un período apropiado y se extenderá hasta el aeródromo de aterrizaje previsto abarcando además las condiciones meteorológicas previstas entre el aeródromo de aterrizaje previsto y los aeródromos de alternativa designado por el explotador.

RTA-3.9.1.3. Esta información meteorológica proporcionada a los explotadores y a los miembros de las tripulaciones de vuelo estará actualizada e incluirá la siguiente información, según lo convenido entre la autoridad meteorológica y los explotadores de que se trate:

a) pronóstico de:

- 1) viento y temperatura en altitud;
- 2) humedad en altitud;
- 3) altitud geopotencial de los niveles de vuelo;
- 4) nivel de vuelo y temperatura de la tropopausa;
- 5) dirección, velocidad y nivel de vuelo del viento máximo;
- 6) fenómenos SIGWX; y
- 7) nubes cumulonimbus, engelamiento y turbulencia.

b) METAR o SPECI (incluidos los pronósticos de tendencia expedidos previa solicitud de conformidad las necesidades para la navegación aérea) para los aeródromos de salida y de aterrizaje previsto, y para los de alternativa posdespegue, en ruta y de destino;

c) TAF o enmiendas de los mismos para los aeródromos de salida y de aterrizaje previstos, y para los de alternativa posdespegue, en ruta y de destino;

d) Pronósticos para el despegue;

e) Información SIGMET recibida de la OVM de Tegucigalpa-Honduras y aeronotificaciones especiales apropiadas relacionadas con toda la ruta;

(Ver CA-3 9.1.3.e))

f) Información de asesoramiento sobre cenizas volcánicas y ciclones tropicales relevante a toda la ruta;

- g) Según se determine mediante acuerdo regional de navegación aérea, pronóstico de área GAMET y/o pronósticos de área para vuelos a poca altura preparados en forma cartográfica como complemento a la expedición de información AIRMET, así como información AIRMET para vuelos a poca altura relacionados con toda la ruta;
- h) Avisos de aeródromo para el aeródromo local;
- i) Imágenes meteorológicas de satélite;
- j) Información de radar meteorológico terrestre; y.
- k) Información de asesoramiento sobre las condiciones meteorológicas espaciales de relevancia para toda la ruta (cuando este disponible).

RTA-3.9.1.4. Los pronósticos enumerados en 9.1.3 a) se generarán de los pronósticos digitales proporcionados por los WAFC, cuando estos pronósticos cubran la trayectoria de vuelo prevista respecto al tiempo, la altitud y la extensión geográfica, a menos que se convenga otra cosa entre la autoridad meteorológica y el explotador interesado.

RTA-3.9.1.5. Cuando se determine que los pronósticos han sido originados por los WAFC, su contenido meteorológico no se modificará.

RTA-3.9.1.6. Los mapas generados con los pronósticos digitales proporcionados por los WAFC estarán disponibles, como lo requieran los explotadores, para áreas fijas de cobertura, según se ilustra en el Apéndice 8, Figuras A8-1, A8-2 y A8-3.

RTA-3.9.1.7. Cuando se proporcionen en forma cartográfica, los pronósticos de viento y temperatura en altitud que se enumeran en RTA-3 9.1.3 a) 1) constituirán mapas previstos de hora fija para los niveles de vuelo especificados en el Apéndice 2, 1.2.2 a). Cuando los pronósticos de fenómenos SIGWX que se enumeran en RTA-3 9.1.3 a) 6) se proporcionen en forma cartográfica, constituirán mapas previstos de hora fija para una capa atmosférica delimitada por los niveles de vuelo especificados en el Apéndice 2, 1.3.2 y en el Apéndice 5, 4.3.2.

RTA-3.9.1.8. Los pronósticos de viento y temperatura en altitud y de fenómenos SIGWX, por encima del nivel de vuelo 190, requeridos para la planificación previa al vuelo y la re-planificación en vuelo al explotador, se proporcionarán tan pronto como estén disponibles, pero por lo menos 3 horas antes de la salida. Toda otra información meteorológica requerida para la planificación previa al vuelo y la re-planificación en vuelo por el explotador se proporcionará tan pronto como sea posible en cuanto esté disponible la información.

RTA-3.9.1.9. Cuando sea necesario INETER quien suministra el servicio para los explotadores y los miembros de las tripulaciones de vuelo, iniciará las medidas de coordinación con las autoridades meteorológicas de otros Estados, a fin de obtener de ellas los informes o pronósticos requeridos.

RTA-3.9.1.10. La información meteorológica se proporcionará a los explotadores y a los miembros de las tripulaciones en la oficina del INETER (MNMG en el AIACS), previa consulta con los explotadores, y a la hora convenida entre la oficina meteorológica de aeródromo y el explotador interesado. El servicio se limitará para la planificación previa al vuelo, a los vuelos que se inicien dentro del territorio nacional. En los aeródromos donde no exista una oficina u observatorio meteorológico, el explotador consultara a la oficina meteorológica del INETER (MNMG en el AIACS).

RTA-3.9.2. Exposición verbal, consulta y presentación de la información

Los requisitos relativos a la utilización de sistemas automáticos de información previa al vuelo para ofrecer exposiciones verbales, consulta y presentación figuran en RTA-3.9.4.

RTA-3.9.2.1. La exposición verbal o la consulta se suministrarán, a petición, a los miembros de las tripulaciones de vuelo o demás personal de operaciones de vuelo. Su objeto será proporcionar la información disponible más reciente sobre las condiciones meteorológicas existentes y previstas a lo largo de la ruta que se ha de seguir, en el aeródromo de aterrizaje previsto, en los aeródromos de alternativa y en otros aeródromos que sean pertinentes, ya sea para explicar y ampliar la información contenida en la documentación de vuelo o, según lo convenido entre el INETER y el explotador interesado, en la oficina meteorológica del INETER (MNMG en el AIACS) lugar de la documentación de vuelo.

RTA-3.9.2.2. La información meteorológica utilizada en la exposición verbal, en la consulta y en la presentación incluirá todos o algunos de los datos que figuran en RTA-3.9.1.3.

RTA-3.9.2.3. Si la oficina meteorológica de aeródromo del INETER emite una opinión sobre el desarrollo de las condiciones meteorológicas en un aeródromo que difiera apreciablemente del pronóstico de aeródromo incluido en la documentación de vuelo, se hará observar tal discrepancia a los miembros de la tripulación de vuelo. La parte de la exposición verbal que trate de la divergencia se registrará en el momento de la exposición verbal, y este registro se pondrá a disposición del explotador.

RTA-3.9.2.4. La exposición verbal, consulta, presentación de información o documentación para el vuelo requeridas, se suministrarán, normalmente, por la oficina meteorológica de aeródromo asociada con el aeródromo de salida (AIACS). En un aeródromo en donde no se pongan a disposición estos servicios, los arreglos para satisfacer las necesidades de los miembros de la tripulación de vuelo se convendrán entre el INETER y el explotador interesado. En circunstancias excepcionales, tales como una demora indebida, la oficina meteorológica de aeródromo asociada con el aeródromo suministrará o, si ello no fuera factible, dispondrá que se suministre una nueva exposición verbal, consulta o documentación de vuelo, si es necesario.

RTA-3.9.2.5. El miembro de la tripulación de vuelo u otro personal de operaciones de vuelo para quienes se haya solicitado la exposición verbal, consulta o documentación de vuelo, debe visitar la oficina meteorológica de aeródromo a la hora convenida entre ambos. Cuando las condiciones locales en un aeródromo no permitan facilitar en persona las exposiciones verbales o la consulta, la oficina meteorológica de aeródromo debe suministrar esos servicios por teléfono, o por otros medios apropiados de telecomunicaciones.

RTA-3.9.3. Documentación de vuelo

Los requisitos relativos a la utilización de sistemas automáticos de información previa al vuelo para proporcionar documentación de vuelo figuran en RTA-3.9.4.

RTA-3.9.3.1. La documentación de vuelo que deba estar disponible comprenderá la información que figura en 9.1.3 a) 1) y 6), b), c), e), f) y, si corresponde, g). Con todo, la documentación para los vuelos de dos horas de duración o menos, después de una breve parada intermedia o de servicios de escala para el regreso, se limitará a los datos necesarios para las operaciones, según lo convenido entre la autoridad meteorológica y el explotador interesado, pero en todo caso comprenderá al menos la información mencionada en 9.1.3 b), c), e), f) y, si corresponde, g).

RTA-3.9.3.2. Cuando sea evidente que la información meteorológica que habrá de incluirse en la documentación de vuelo diferirá bastante de la que se facilitó para la planificación previa al vuelo y la re-planificación en vuelo, el explotador será informado inmediatamente al respecto y, de ser posible, se le proporcionará la información revisada, según lo acordado entre ambos.

RTA-3.9.3.3. En los casos en que surja la necesidad de enmienda después de proporcionar la documentación de vuelo y antes de que la aeronave despegue, la oficina meteorológica de aeródromo, según se haya acordado localmente, debería expedir la enmienda necesaria o información actualizada al explotador o a la dependencia local de los servicios de tránsito aéreo, para su transmisión a la aeronave.

RTA-3.9.3.4. El INETER conservará, como archivos de computadora, durante un periodo de por lo menos 30 días, contados a partir de la fecha de su expedición, la información proporcionada a los miembros de la tripulación de vuelo. Esta información se pondrá a disposición de los que la soliciten para encuestas o investigaciones, y para estos fines se conservará hasta que se haya completado la encuesta o la investigación.

RTA-3.9.4. Sistemas de información automatizada previa al vuelo para exposición verbal, consultas, planificación de vuelos y documentación de vuelo

RTA-3.9.4.1. Cuando el INETER utiliza sistemas de información automatizada previa al vuelo a fin de proporcionar y presentar información meteorológica a los explotadores y miembros de la tripulación de vuelo a efectos de auto información, planificación de vuelos y documentación de vuelo, la información proporcionada y exhibida se ajustará a las disposiciones que figuran en RTA-3 9.1 a RTA-3 9.3 inclusive.

(Ver CA-3 9.4.2)

RTA-3.9.4.2. Los sistemas de información automatizados previa al vuelo previstos para que los explotadores, los miembros de la tripulación previa al vuelo y demás personal aeronáutico interesado tengan un punto armonizado y común de acceso a la información meteorológica y a la información de los servicios de información aeronáutica, deben ser según lo convenido entre el INETER y el INAC, o la agencia a la cual se ha delegado la facultad de prestar servicio de acuerdo con la RTA-15, 2.1.1.c).

(Ver CA-3 9.4.3)

RTA-3.9.4.3. Cuando se utilizan sistemas de información automatizada previa al vuelo para que los explotadores, los miembros de la tripulación de vuelo y otro personal aeronáutico interesado tenga un punto armonizado y común de acceso a la información meteorológica y a la información de los servicios de información aeronáutica, la autoridad meteorológica en cuestión continuará siendo responsable del control de calidad y de la gestión de calidad de la información meteorológica proporcionada por medio de tales sistemas de conformidad con el Capítulo 2, RTA-3.2, 2.2.2.

RTA-3.9.5. Información para las aeronaves en vuelo

RTA-3.9.5.1. Reservado

RTA-3.9.5.2. La información meteorológica para uso de las aeronaves en vuelo se proporcionará a la dependencia de los servicios de tránsito aéreo de acuerdo con las especificaciones del Capítulo 10.

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

**CAPITULO. 10 INFORMACIÓN PARA LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO Y DE
BÚSQUEDA Y SALVAMENTO, Y DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA**

(Ver CA-3 10)

RTA-3.10.1. Información para las dependencias de los servicios de tránsito aéreo

RTA-3.10.1.1. El INETER designa la oficina meteorológica de aeródromo (MNMG en el AIACS) que habrá de estar asociada con cada dependencia de los servicios de tránsito aéreo. La oficina meteorológica de aeródromo a la oficina de vigilancia meteorológica asociada, previa coordinación con la dependencia de los servicios de tránsito aéreo, proporcionará o dispondrá que se proporcione a dicha dependencia, la información meteorológica actualizada que sea necesaria para el desempeño de sus funciones.

RTA-3.10.1.2. La oficina meteorológica (MNMG) de aeródromo debe asociarse con una torre de control de aeródromo o una dependencia de control de aproximación para recepcionar información meteorológica.

RTA-3.10.1.3. La oficina de vigilancia meteorológica se asocia con un centro de control de área para proporcionarles información meteorológica.

RTA-3.10.1.4. Cuando, sea conveniente que las funciones de una oficina meteorológica de aeródromo o de una oficina de vigilancia meteorológica asociada se compartan entre dos o más oficinas meteorológicas de aeródromo u oficinas de vigilancia meteorológica, la división de la responsabilidad debe determinarse por INETER en consulta con la autoridad ATS competente.

RTA-3.10.1.5. Toda la información meteorológica solicitada por una dependencia de los servicios de tránsito aéreo en relación con una emergencia de aeronave, se proporcionará de forma inmediata.

RTA-3.10.2. Información para las dependencias de los servicios de búsqueda y salvamento

La oficina meteorológica de (MNMG) o las oficinas de vigilancias meteorológicas (ubicada en Tegucigalpa-Honduras) de conformidad con la carta de acuerdo, debe proporcionar a las dependencias de los servicios de búsqueda y salvamento la información meteorológica que necesiten, en la forma en que se haya convenido de común acuerdo. Para este fin, la oficina meteorológica de (MNMG) o la oficina de vigilancia meteorológica designada mantendrá enlace con la dependencia de los servicios de búsqueda y salvamento durante toda la operación de búsqueda y salvamento.

RTA-3.10.3. Información para las dependencias de los servicios de información aeronáutica

El INETER (MET-MNMG), en coordinación con INAC, deben de adoptar las disposiciones necesarias para proporcionar a las dependencias de los servicios de información aeronáutica (AIS) los datos meteorológicos actualizados que éstas necesitan para el desempeño de sus funciones.

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

CAPÍTULO 11 NECESIDADES Y UTILIZACIÓN DE LAS COMUNICACIONES

(Ver CA-3 11)

RTA-3.11.1. Necesidades en materia de comunicaciones

RTA-3.11.1.1. Se mantener instalaciones adecuadas de telecomunicaciones para que las oficinas meteorológicas (MET-MNMG) y, cuando sea necesario, las estaciones meteorológicas aeronáuticas, puedan proporcionar la información meteorológica necesaria a las dependencias de los servicios de tránsito aéreo en los aeródromos que tengan bajo su responsabilidad, y en particular a las torres de control de aeródromo, las dependencias de control de aproximación y las estaciones de telecomunicaciones aeronáuticas que sirven a esos aeródromos.

RTA-3.11.1.2. Se debe de mantener instalaciones adecuadas de telecomunicaciones para que las oficinas de vigilancia meteorológica puedan proporcionar la información meteorológica necesaria a las dependencias de los servicios de tránsito aéreo y de búsqueda y salvamento, en relación con las regiones de información de vuelo, áreas de control y regiones de búsqueda y salvamento que tengan bajo su responsabilidad, y en particular a los centros de información de vuelo, los centros de control de área y los centros coordinadores de salvamento, y a las correspondientes estaciones de telecomunicaciones aeronáuticas.

RTA-3.11.1.3. Se debe de mantener instalaciones adecuadas de telecomunicaciones para que los centros mundiales de pronósticos de área puedan proporcionar la información necesaria elaborada por el sistema mundial de pronósticos de área a las oficinas meteorológicas de aeródromo y autoridades meteorológicas y demás usuarios.

RTA-3.11.1.4. Las instalaciones de telecomunicaciones entre las oficinas meteorológicas de aeródromo y, según sea necesario, entre las estaciones meteorológicas aeronáuticas y las torres de control de aeródromo o las dependencias de control de aproximación, deben de permitir las comunicaciones orales directas; la velocidad a que estas comunicaciones puedan establecerse deberá ser tal que sea posible normalmente ponerse en contacto con los puntos requeridos dentro del plazo de 15 segundos aproximadamente.

RTA-3.11.1.5. Las instalaciones de telecomunicaciones entre las oficinas meteorológicas de aeródromo o las oficinas de vigilancia meteorológica y los centros de información de vuelo, los centros de control de área, los centros coordinadores de salvamento y las estaciones de telecomunicaciones aeronáuticas, deberán permitir:

- a. Las comunicaciones orales directas; la velocidad a que estas comunicaciones puedan establecerse deben de tal que sea posible normalmente ponerse en contacto con los puntos requeridos dentro del plazo de 15 segundos aproximadamente; y
- b. Las comunicaciones impresas cuando los destinatarios necesiten un registro escrito de las comunicaciones; el tiempo de tránsito de los mensajes no deben de exceder de 5 minutos.

RTA-3.11.1.6. Las instalaciones de telecomunicaciones necesarias de acuerdo con la RTA-3.11.1.4 y RTA-3.11.1.5 deben complementarse, cuando sea necesario, con otros tipos de comunicaciones visuales o auditivas, a como lo son, la televisión en circuito cerrado u otros sistemas distintos de procesamiento de la información.

RTA-3.11.1.7. Según lo acordado entre INETER (MET-MNMG) y los explotadores interesados, debe disponerse lo necesario para permitir a estos últimos establecer instalaciones de telecomunicaciones adecuadas para obtener información meteorológica de las oficinas meteorológicas de los aeródromos o de otras fuentes apropiadas.

RTA-3.11.1.8. Se debe de mantener instalaciones adecuadas de telecomunicaciones para permitir a las oficinas meteorológicas intercambiar información meteorológica para las operaciones con otras oficinas meteorológicas.

RTA-3.11.1.9. Las instalaciones de telecomunicaciones utilizadas en el intercambio de información meteorológica para las operaciones debe de ser del servicio fijo aeronáutico. o, en el caso del intercambio de información meteorológica para las operaciones en las que el tiempo no es primordial, de la Internet pública, con sujeción a la disponibilidad, al funcionamiento satisfactorio y a los acuerdos bilaterales/multilaterales y/o regionales de navegación aérea.
(Ver CA-3 11.1.9)

RTA-3.11.2. Utilización de las comunicaciones del servicio fijo aeronáutico y de la Internet pública – boletines meteorológicos

Los boletines meteorológicos que contengan información meteorológica para las operaciones y que hayan de transmitirse mediante el servicio fijo aeronáutico (AMHS), o la Internet pública, procederán de la oficina (MET/MNMG), o estación meteorológica correspondiente.
(Ver CA-3 11.2)

RTA-3.11.3. Utilización de las comunicaciones del servicio fijo aeronáutico – Información elaborada por el sistema mundial de pronósticos de área

La información elaborada por el sistema mundial de pronóstico de área en forma digital, debe transmitir mediante técnicas de comunicaciones de datos binarios. El método y los canales que se apliquen para la difusión de esta información elaborada deben ser los que se determinen por acuerdo regional de navegación aérea.

RTA-3.11.4. Utilización de las comunicaciones del servicio móvil aeronáutico

No aplica.

RTA-3.11.5. Utilización del servicio de enlace de datos aeronáuticos – Contenido del D-VOLMET

No aplica.

RTA-3.11.6. Utilización del servicio de radiodifusión aeronáutica – Contenido de las radiodifusiones VOLMET

No aplica.

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

PARTE 2
CA
Circulares de Asesoramiento
Capítulos

PARTE 2.- CIRCULARES DE ASESORAMIENTO

- a) Esta sección contiene los Métodos Aceptables de Cumplimiento (MAC) y el Material Explicativo e Informativo (MEI) que ha sido aprobado para ser incluido en la RTA - 3.
- b) Si un párrafo específico no tiene CA, MAC o, se considera que dicho párrafo no requiere de ella.
- c) Las numeraciones precedidas por las abreviaciones CA, MAC o indican el número del párrafo de la RTA - 3 al cual se refieren.
- d) Las abreviaciones se definen como sigue:

Circulares de Asesoramiento (CA) ilustran los medios o las alternativas, pero no necesariamente los únicos medios posibles, para cumplir con un párrafo específico de la RTA - 3. Estos se dividen en MAC y CA.

Medios Aceptables de Cumplimiento (MAC) ilustran los medios o las alternativas, pero no necesariamente los únicos medios posibles, para cumplir con un párrafo específico de la RTA - 3.

Material Explicativo e Informativo (MEI) ayudan a explicar el significado de una regulación.

CA-3 1. Definiciones

(Ver RTA-3 1. Definiciones)

Cuando en las definiciones que figuran a continuación se anota la designación (RR) significa que se han tomado del Reglamento de Radiocomunicaciones de la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT) (véase el Manual relativo a las necesidades de la aviación civil en materia de espectro de radiofrecuencias, que incluye la declaración de las políticas aprobadas por la OACI Doc.-9718).

CA-3 1. Aeronotificación

(Ver RTA-3 1. Aeronotificación)

Los detalles del formulario AIREP se presentan en los PANS-ATM (Doc. 4444).

CA-3 1. Navegación basada en la performance (PBN)

(Ver RTA-3 1. Navegación basada en la performance (PBN))

Los requisitos de performance se expresan en las especificaciones para la navegación (especificaciones RNAV y RNP) en función de la precisión, integridad, continuidad, disponibilidad y funcionalidad necesarias para la operación propuesta en el contexto de un concepto para un espacio aéreo particular.

CA-3 1. Navegación de área (RNAV)

(Ver RTA-3 1. Navegación de área (RNAV))

La navegación de área incluye la navegación basada en la performance, así como otras operaciones no incluidas en la definición de navegación basada en la performance.

CA-3 1. Vigilancia de los volcanes en las aerovías internacionales (IAVW)

(Ver RTA-3 1. Vigilancia de los volcanes en las aerovías internacionales (IAVW))

La IAVW se basa en la cooperación de las dependencias operacionales de la aviación y ajenas a la aviación que utiliza la información obtenida de las fuentes y redes de observación que proporcionan los Estados. La OACI coordina la vigilancia con la cooperación de otras organizaciones internacionales interesadas.

CA-3 2.1.5

(Ver RTA-3 2.1.5)

Los requisitos relativos a calificaciones, competencias, formación profesional e instrucción del personal meteorológico en materia de meteorología aeronáutica se presentan en el Reglamento Técnico (OMM núm. 49), Volumen I – Normas meteorológicas de carácter general y recomendados meteorológicos generales, normas recomendadas, Parte V- Calificaciones y competencias del personal que participa en la prestación de servicios meteorológicos, hidrológicos y/o climatológicos, Parte VI – Formación e instrucción. Enseñanza y formación profesional del personal meteorológico y Apéndice A – Paquetes de instrucción básica.

CA-3 2.2.2

(Ver RTA-3 2.2.2)

El INAC a través del INETER deberá hacer efecto esta recomendación hasta el 15 de Noviembre del 2025.

CA-3 2.2.3

(Ver RTA-3 2.2.3)

Las normas de garantía de calidad de la serie 9000 de la Organización Internacional de Normalización (ISO) proporcionan un marco básico para la elaboración de un programa de garantía de calidad. Los detalles de un programa que tenga éxito han de ser formulados por cada Estado y en la mayoría de los casos son exclusivos de la organización del Estado. En el documento Guía para la aplicación de sistemas de gestión de la calidad para los Servicios Meteorológicos e Hidrológicos Nacionales y otros proveedores de servicios pertinentes (WMO-No. 1100) se proporciona orientación sobre el establecimiento e implantación de sistemas de gestión de la calidad.

CA-3 2.2.4

(Ver RTA-3 2.2.4)

Los requisitos relativos a la cobertura geográfica y espacial, al formato y contenido, a la hora y frecuencia de la expedición y al período de validez de la información meteorológica por suministrar a los usuarios aeronáuticos figuran en los Capítulos 3, 4, 6, 7, 8, 9 y 10 y Apéndices 2, 3, 5, 6, 7, 8 y 9 del presente Anexo y en los planes regionales de navegación aérea pertinentes. La orientación relativa a la precisión de la medición y observación, y a la precisión de los pronósticos se presenta en los Adjuntos A y B, respectivamente, de la presente RTA.

CA-3 2.2.5

(Ver RTA-3 2.2.5)

Los requisitos relativos al intercambio de información meteorológica operacional se presentan en el Capítulo 11 y en el Apéndice 10 de esta RTA.

CA-3 2.2.9

(Ver RTA-3 2.2.9)

Los textos de orientación sobre la aplicación de los principios relativos a factores humanos pueden encontrarse en el Manual de instrucción sobre factores humanos (Doc 9683).

CA-3 3)

(Ver RTA-3 3)

(En el Apéndice 2 se presentan las especificaciones técnicas y los criterios detallados correspondientes a este capítulo)

CA-3 3.4.1

(Ver RTA-3 3.4.1)

En el manual de métodos meteorológicos aeronáuticos (Doc.8896) figura orientación sobre los arreglos bilaterales o multilaterales entre los Estados contratantes para la prestación de los servicios de las oficinas de vigilancia meteorológica, incluso en materia de cooperación y delegación.

CA-3 3.4.2

(Ver RTA-3 3.4.2)

La información es proporcionada por los centros meteorológicos regionales especializados (CMRE) de la OMM para el suministro de información elaborada a título de modelo de transporte en respuesta a una emergencia medioambiental radiológica, a solicitud de la autoridad delegada del Estado en el cual se liberó material radiactivo en la atmósfera, o del Organismo Internacional de Energía Atómica (OIEA). Los CMRE envían la información a un solo punto de contacto del servicio meteorológico nacional de cada Estado. Ese punto de contacto es responsable de redistribuir los informes de los CMRE dentro del Estado de que se trate. Más aún, el OIEA proporciona información al CMRE situado en el mismo lugar que el VAAC de Londres (designado como centro de coordinación), que a su vez notifica a los ACC pertinentes sobre la liberación.

CA-3 3.4.4

(Ver RTA-3.3.4.4)

En el Manual de métodos meteorológicos aeronáuticos (Doc.8896) puede encontrarse orientación sobre la coordinación bilateral o multilateral entre las MWO de los Estados contratantes para el suministro de información SIGMET.

CA-3.3.5.1.-a)

(Ver RTA-3.3.5.1-a))

Los datos terrestres y de a bordo pertinentes incluyen los datos derivados de radares meteorológicos Doppler, ceilómetros, lídars y sensores infrarrojos pasivos.

CA-3 3.5.1-b)

(Ver RTA-3 3.5.1-b))

El modelo numérico computadorizado puede ser propio del Estado o bien, por acuerdo, el de otro VAAC.

CA-3 3.5.1-4)

(Ver RTA-3 3.5.1-4))

La dirección AFTN que ha de utilizar los VAAC se proporciona en el Manual sobre la vigilancia de los volcanes en las aerovías internacionales (IAVW) (Doc.9766) y en: *disponible en el sitio web del IAWOPSG, de la OACI.*

CA-3 3.5.3

(Ver RTA-3 3.5.3)

Los procedimientos de reserva que han de utilizarse en caso de interrupción del funcionamiento de un VAAC figuran en el Manual sobre la vigilancia de los volcanes en las aerovías internacionales (IAVW) (Doc. 9766).

CA-3 4

(Ver RTA-3 4)

En el Apéndice 3 del MIMET se presentan las especificaciones técnicas y los criterios detallados correspondientes a este capítulo.

CA-3 4.1.1

(Ver RTA-3 4.1.1)

En las estaciones meteorológicas aeronáuticas pueden incluirse sensores instalados fuera del aeródromo donde la Autoridad meteorológica considere que se justifica, a fin de garantizar que el servicio meteorológico para la navegación aérea internacional cumpla con las disposiciones de esta RTA.

CA-3 4.1.4

(Ver RTA-3 4.1.4)

En el Manual sobre sistemas automáticos de observación meteorológica en aeródromos (Doc. 9837) se proporciona orientación sobre la inspección de las estaciones meteorológicas aeronáuticas, comprendida la frecuencia de las inspecciones.

CA-3 4.2.f)

(Ver RTA-3 4.2.f))

En el Manual de la OACI sobre coordinación entre los servicios de tránsito aéreo, los servicios de información aeronáutica y los servicios de meteorología aeronáutica (Doc. 9377) figura orientación sobre el tema de la coordinación entre los servicios de tránsito aéreo y los servicios de meteorología aeronáutica.

CA-3 4.3.2.b)

(Ver RTA-3 4.3.2.b))

La información meteorológica utilizada en el ATIS (ATIS-voz y D-ATIS) ha de extraerse del informe ordinario local, de conformidad con la RTA-11, 4.3.6.1 g).

CA-3 4.4.2.b)

(Ver RTA-3 4.4.2.b))

La información meteorológica utilizada en el ATIS (ATIS-voz y D-ATIS) ha de extraerse del informe especial local, de conformidad con el Anexo 11, 4.3.6.1 g).

CA-3 4.5.1.k)

(Ver RTA-3 4.5.1.k))

Los indicadores de lugar citados en b) y sus significados están publicados en Indicadores de lugar (Doc. 7910) de la OACI.

CA-3 4.6.2.1

(Ver RTA-3 4.6.2.1)

En el Adjunto D del MIMET se presenta orientación sobre la conversión de lecturas de los instrumentos a valores de visibilidad.

CA-3 4.6.3

(Ver RTA-3 4.6.3)

El Manual de métodos para la observación y la información del alcance visual en la pista (Doc. 9328), contiene orientación relativa al alcance visual en la pista.

CA-3 4.6.3.2.b)

(Ver RTA-3 4.6.3.2.b))

Pista para aproximaciones de precisión está definida en la RTA-14, Volumen I, Capítulo 1, bajo el título "Pista de vuelo por instrumentos".

CA-3 4.7.1

(Ver RTA-3 4.7.1)

En el Manual sobre sistemas automáticos de observación meteorológica en aeródromos (Doc. 9837) figura orientación sobre el uso de dichos sistemas.

CA-3 5.

(Ver RTA-3 5.)

En el Apéndice 4 del MIMET se presentan las especificaciones técnicas y los criterios detallados correspondientes a este capítulo.

CA-3 6

(Ver RTA-3 6)

En el Apéndice 5 del MIMET se presentan las especificaciones técnicas y los criterios detallados correspondientes a este capítulo.

CA-3 3.6.2.1

(Ver RTA-3 3.6.2.1)

Los aeródromos para los cuales se preparan pronósticos de aeródromo y el periodo de validez de estos pronósticos figuran en el FASID correspondiente

CA-3 6.2.4

(Ver RTA-3 6.2.4)

En el Capítulo 3 del Manual de métodos meteorológicos aeronáuticos (Doc. 8896) figura orientación sobre los métodos para someter el TAF a un proceso de examen continuo.

CA-3 7

(Ver RTA-3 7)

En el Apéndice 6 del MIMET se presentan las especificaciones técnicas y los criterios detallados correspondientes a este capítulo.

CA-3 7.4

(Ver RTA-3 7.4)

En el Manual sobre la cizalladura del viento a poca altura (Doc. 9817) figura orientación sobre el tema de referencia. Se espera que las alertas de cizalladura del viento complementen los avisos en cuestión que, en combinación, están pensados para conocer mejor la situación con respecto a la cizalladura del viento.

CA-3 8

(Ver RTA-3 8)

En el Apéndice 7 del MIMET se presentan las especificaciones técnicas y los criterios detallados correspondientes a este capítulo.

CA-3 8.1

(Ver RTA-3 8.1)

Cuando no sea posible satisfacer las necesidades de información climatológica aeronáutica a nivel nacional, la recopilación, procesamiento y almacenamiento de los datos de observaciones pueden llevarse a cabo mediante instalaciones computarizadas disponibles para uso internacional, y la responsabilidad de preparar la información climatológica aeronáutica necesaria puede delegarse según lo convenido entre las autoridades meteorológicas interesadas.

CA-3 8.1.1

(Ver RTA-3 8.1.1)

La información climatológica necesaria a efectos de planificación de aeródromos figura en la RTA-14, Volumen I, 3.1.4 y en el Adjunto A.

CA-3 9

(Ver RTA-3 9)

En el Apéndice 8 del MIMET se presentan las especificaciones técnicas y los criterios detallados correspondientes a este capítulo.

CA-3 9.1.3.e)

(Ver RTA-3 9.1.3.e)

Las aeronotificaciones especiales apropiadas serán aquellas que no se hayan utilizado ya en la preparación de SIGMET.

CA-3 9.4.2

(Ver RTA-3 9.4.2)

La información meteorológica y la de los servicios de información aeronáutica interesados se especifican en 9.1 a 9.3, y en el Apéndice 8, y en la RTA-15, 8.1 y 8.2, respectivamente.

CA-3 9.4.3

(Ver RTA-3 9.4.3)

Las responsabilidades correspondientes a la información de los servicios de información aeronáutica y a la garantía de calidad de la información se presentan en la RTA-15, capítulo 3 y en el Anexo 15, Capítulo 3.

CA-3 10

(Ver RTA-3 10)

En el Apéndice 9 del MIMET se presentan las especificaciones técnicas y los criterios detallados correspondientes a este capítulo.

CA-3 11

(Ver RTA-3 11)

En el Apéndice 10 del MIMET se presentan las especificaciones técnicas y los criterios detallados correspondientes a este capítulo.

CA-3 11.1.4 y CA-3.11.1.5

(Ver RTA-3.11.1.4 y RTA-3.11.1.5)

“15 segundos aproximadamente” se refiere a las comunicaciones telefónicas que requieren la intervención de una central y “5 minutos” se refiere a las comunicaciones impresas que exigen retransmisión.

CA-3 11.1.9

(Ver RTA-3 11.1.9)

En apoyo de los intercambios mundiales de información meteorológica para las operaciones se utilizan los servicios basados en la Internet del servicio fijo aeronáutico, a cargo de los centros mundiales de pronóstico de área, que suministran cobertura mundial.

En la Orientación sobre la utilización de la Internet pública para aplicaciones aeronáuticas (Doc. 9855) se proporcionan orientaciones sobre la información meteorológica para las operaciones en las que el tiempo no es primordial y los aspectos pertinentes de la Internet pública.

CA-3 11.2

(Ver RTA-3 11.2)

Los boletines meteorológicos que contengan información meteorológica para las operaciones autorizados para su transmisión mediante el servicio fijo aeronáutico, se mencionan en la RTA-10, Volumen II, Capítulo 4, junto con las prioridades pertinentes y los indicadores de prioridad.