



Nota de envío

SUPLEMENTO DEL

ANEXO 10 — TELECOMUNICACIONES AERONÁUTICAS

VOLUMEN II

(PROCEDIMIENTOS DE COMUNICACIONES

incluso los que tienen categoría de PANS)

(Sexta edición)

1. El Suplemento adjunto sustituye a todos los anteriores Suplementos del Anexo 10, Volumen II, y comprende las diferencias notificadas por los Estados contratantes hasta el 8 de febrero de 2007 con respecto a todas las enmiendas, comprendida la Enmienda 80.
 2. Este Suplemento debe insertarse al final del Anexo 10, Volumen II (sexta edición). Las diferencias adicionales y los comentarios revisados que envíen los Estados contratantes se publicarán periódicamente como enmiendas del Suplemento.
-

SUPLEMENTO DEL
ANEXO 10 — TELECOMUNICACIONES AERONÁUTICAS

Volumen II
(Procedimientos de comunicaciones
incluso los que tienen categoría de PANS)

(Sexta edición)

Diferencias notificadas a la OACI, de conformidad con el Artículo 38 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* y la resolución del Consejo del 21 de noviembre de 1950, entre los reglamentos y métodos nacionales de los Estados contratantes y las correspondientes normas y métodos recomendados internacionales del Anexo 10, Volumen II.

FEBRERO DE 2007

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

REGISTRO DE ENMIENDAS DEL SUPLEMENTO

| <i>Núm.</i> | <i>Fecha</i> | <i>Anotada por</i> | <i>Núm.</i> | <i>Fecha</i> | <i>Anotada por</i> |
|-------------|--------------|--------------------|-------------|--------------|--------------------|
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |

ENMIENDAS DEL ANEXO 10, VOLUMEN II, ADOPTADAS O APROBADAS POR EL CONSEJO POSTERIORMENTE A LA SEXTA EDICIÓN, PUBLICADA EN JULIO DE 2001

| <i>Núm.</i> | <i>Fecha de adopción o aprobación</i> | <i>Fecha de aplicación</i> | <i>Núm.</i> | <i>Fecha de adopción o aprobación</i> | <i>Fecha de aplicación</i> |
|-------------|---------------------------------------|----------------------------|-------------|---------------------------------------|----------------------------|
| 77 | No se aplica al Volumen II | | | | |
| 78 | 5/3/03 | 27/11/03 | | | |
| 79 | No se aplica al Volumen II | | | | |
| 80 | 25/2/05 | 24/11/05 | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |

1. Estados contratantes que han notificado diferencias a la OACI

Los Estados contratantes que figuran a continuación han notificado a la OACI las diferencias que existen entre sus reglamentos y métodos nacionales y las normas y métodos recomendados internacionales del Anexo 10, Volumen II (sexta edición), incluyendo la Enmienda 80, o han enviado comentarios con respecto a su aplicación.

Los números de páginas indicados para cada Estado y las fechas de publicación de dichas páginas corresponden a las páginas de este Suplemento.

| <i>Estado</i> | <i>Fecha de notificación</i> | <i>Páginas del Suplemento</i> | <i>Fecha de publicación</i> |
|----------------|------------------------------|-------------------------------|-----------------------------|
| Alemania | 20/10/05 | 1 | 8/2/07 |
| Australia | 20/10/05 | 1-2 | 8/2/07 |
| Francia | 14/11/05 | 1-2 | 8/2/07 |
| India | 6/10/06 | 1 | 8/2/07 |
| Noruega | 19/8/05 | 1 | 8/2/07 |
| Nueva Zelandia | 27/11/05 | 1 | 8/2/07 |
| Reino Unido | 28/4/06 | 1-2 | 8/2/07 |
| Suecia | 24/10/05 | 1 | 8/2/07 |

2. Estados contratantes que han notificado a la OACI que no existen diferencias

| <i>Estado</i> | <i>Fecha de notificación</i> | <i>Estado</i> | <i>Fecha de notificación</i> |
|--------------------------|------------------------------|--|------------------------------|
| Arabia Saudita | 24/8/05 | Irán (República Islámica del) | 30/7/05 |
| Argentina | 14/11/05 | Irlanda | 24/10/05 |
| Austria | 14/6/05 | La ex República Yugoslava de Macedonia | 4/7/05 |
| Azerbaiyán | 26/8/05 | Lituania | 16/8/05 |
| Bélgica | 27/10/05 | Malasia | 16/6/05 |
| Bolivia | 2/6/05 | República de Moldova | 12/9/05 |
| Canadá | 24/10/05 | Rumania | 20/10/05 |
| Chile | 14/10/05 | Singapur | 5/7/05 |
| China | 13/6/05 | Sudáfrica | 13/5/05 |
| China (RAE de Hong Kong) | 24/10/05 | Suiza | 29/7/05 |
| Dinamarca | 22/6/05 | Túnez | 18/7/05 |
| Emiratos Árabes Unidos | 24/5/05 | Turquía | 5/7/05 |
| Eslovaquia | 4/11/05 | Uruguay | 4/4/06 |
| Eslovenia | 30/6/05 | Uzbekistán | 11/10/05 |
| Estados Unidos | 30/6/05 | Venezuela | 12/7/05 |
| Gambia | 8/6/05 | | |
| Grecia | 5/10/05 | | |

3. Estados contratantes de los cuales no se ha recibido información

| | | |
|----------------------|-----------------------------------|---|
| Afganistán | Guinea | Pakistán |
| Albania | Guinea-Bissau | Palau |
| Andorra | Guinea Ecuatorial | Panamá |
| Angola | Guyana | Papua Nueva Guinea |
| Antigua y Barbuda | Haití | Paraguay |
| Argelia | Honduras | Perú |
| Armenia | Hungría | Polonia |
| Bahamas | Indonesia | Portugal |
| Bahrein | Iraq | Qatar |
| Bangladesh | Islandia | República Árabe Siria |
| Barbados | Islas Cook | República Centroafricana |
| Belarús | Islas Marshall | República Checa |
| Belice | Islas Salomón | República de Corea |
| Benin | Israel | República Democrática del Congo |
| Bhután | Italia | República Democrática Popular Lao |
| Bosnia y Herzegovina | Jamahiriya Árabe Libia | República Dominicana |
| Botswana | Jamaica | República Popular Democrática de Corea |
| Brasil | Japón | República Unida de Tanzania |
| Brunei Darussalam | Jordania | Rwanda |
| Bulgaria | Kazajstán | Saint Kitts y Nevis |
| Burkina Faso | Kenya | Samoa |
| Burundi | Kirguistán | San Marino |
| Cabo Verde | Kiribati | Santa Lucía |
| Camboya | Kuwait | Santo Tomé y Príncipe |
| Camerún | Lesotho | San Vicente y las Granadinas |
| Chad | Letonia | Senegal |
| Chipre | Líbano | Serbia |
| Colombia | Liberia | Seychelles |
| Comoras | Luxemburgo | Sierra Leona |
| Congo | Madagascar | Somalia |
| Costa Rica | Malawi | Sri Lanka |
| Côte d'Ivoire | Maldivas | Sudán |
| Croacia | Malí | Suriname |
| Cuba | Malta | Swazilandia |
| Djibouti | Marruecos | Tailandia |
| Ecuador | Mauricio | Tayikistán |
| Egipto | Mauritania | Timor-Leste |
| El Salvador | México | Togo |
| Eritrea | Micronesia (Estados Federados de) | Tonga |
| España | Mónaco | Trinidad y Tabago |
| Estonia | Mongolia | Turkmenistán |
| Etiopía | Mozambique | Ucrania |
| Federación de Rusia | Myanmar | Uganda |
| Fiji | Namibia | Vanuatu |
| Filipinas | Nauru | Viet Nam |
| Finlandia | Nepal | Yemen |
| Gabón | Nicaragua | Zambia |
| Georgia | Níger | Zimbabwe |
| Ghana | Nigeria | |
| Granada | Omán | |
| Guatemala | Países Bajos | |

4. Párrafos con respecto a los cuales se han notificado diferencias

| <i>Párrafo</i> | <i>Diferencias notificadas por</i> | <i>Párrafo</i> | <i>Diferencias notificadas por</i> |
|----------------|------------------------------------|----------------|------------------------------------|
| Capítulo 3 | | 5.2.1.7.1.2 | Francia |
| 3.3.6 | Reino Unido | | Nueva Zelanda |
| 3.3.6.1 | Reino Unido | | Reino Unido |
| 3.5.1.1 | Reino Unido | 5.2.1.7.2.1.1 | Francia |
| 3.5.1.1.1 | Reino Unido | | Nueva Zelanda |
| 3.5.1.1.2 | Reino Unido | | Reino Unido |
| 3.5.1.6 | Reino Unido | 5.2.1.7.2.2 | Nueva Zelanda |
| | | 5.2.1.7.2.2.1 | Reino Unido |
| Capítulo 4 | | 5.2.1.7.3.2.1 | Australia |
| 4.1.2.1 | Australia | 5.2.1.7.3.2.3 | Reino Unido |
| 4.4.3.1 | Australia | 5.2.1.7.3.2.6 | Reino Unido |
| 4.4.7.1 | India | 5.2.1.7.3.4.4 | Francia |
| 4.4.9.3.4 | India | 5.2.1.9.2.3 | Reino Unido |
| 4.4.9.3.4.1 | India | 5.2.1.9.3 | Reino Unido |
| 4.4.9.3.5 | India | 5.2.1.9.4.7 | Reino Unido |
| 4.4.10.1.4.1.2 | India | 5.2.2.1.1.1 | Australia |
| 4.4.10.1.4.1.3 | India | | Nueva Zelanda |
| 4.4.10.1.4.2 | India | 5.2.2.1.1.2 | Australia |
| 4.4.10.1.4.2.1 | India | 5.2.2.1.3 | Reino Unido |
| 4.4.10.1.5 | India | 5.2.2.4.1 | Australia |
| 4.4.12.1 | India | 5.2.2.5.3 | Australia |
| 4.4.12.2 | India | 5.2.2.7.1.1 | Australia |
| 4.4.12.3 | India | 5.2.2.7.1.2 | Australia |
| 4.4.12.4 | India | 5.3.2.5.1 | Australia |
| 4.4.12.5 | India | 5.3.2.5.2 | Australia |
| 4.4.12.6 | India | 5.3.2.5.3 | Australia |
| | | 5.3.3.4.1 | Australia |
| Capítulo 5 | | | Reino Unido |
| 5.1.2 | Australia | 5.3.3.4.2 | Australia |
| 5.1.7 | Australia | | Reino Unido |
| 5.1.8 | Francia | 5.3.3.5.1 | Reino Unido |
| | Reino Unido | | |
| 5.1.8.1 | Reino Unido | Capítulo 6 | |
| 5.1.8.2 | Reino Unido | 6.2 | Alemania |
| 5.1.8.6 | Australia | | Nueva Zelanda |
| 5.1.8.8 | Australia | 6.2.1 | India |
| 5.2.1.2.2 | India | | Reino Unido |
| 5.2.1.3 | Suecia | 6.2.2 | India |
| 5.2.1.4 | Alemania | 6.2.2.1 | India |
| | Noruega | 6.2.3 | India |
| 5.2.1.4.1.1 | Australia | 6.2.4 | India |
| | Francia | 6.2.5 | India |
| | Reino Unido | 6.2.5.1 | India |
| 5.2.1.4.1.2 | Francia | 6.2.6 | India |
| 5.2.1.4.1.3 | Francia | 6.2.7 | India |
| 5.2.1.5.8 | Francia | 6.2.8 | India |
| | Reino Unido | 6.2.9 | India |
| 5.2.1.6.2.1 | Australia | 6.2.10 | India |
| 5.2.1.7 | Alemania | 6.2.11 | India |

| | | | |
|------------|-----------|-------------|-----------|
| 6.2.12 | India | Capítulo 8 | |
| 6.2.13 | India | 8.2.8.5 | Australia |
| | | 8.2.9.6.3.1 | Australia |
| Capítulo 7 | | 8.2.9.6.3.2 | Australia |
| 7.2.1.2 | Australia | 8.2.12.4 | Australia |

CAPÍTULO 5

5.2.1.4 En los siguientes casos los números no se transmiten pronunciando cada dígito separadamente:

- 1) mensajes que contienen información sobre el tráfico, por ej., transmisión de dirección — “ONCE HORAS”;
- 2) instrucción para volar un circuito completo — “HAGA UN TRES SESENTA” (three sixty).
- 3) Las identificaciones de vuelo que contienen números idénticos pueden transmitirse como “DOUBLE (número)” o “TRIPLE (número)” siempre que no se preste a confusión.

Al apartarse de lo establecido, se aplica lo siguiente al aplicar el procedimiento: la llamada inicial se limita al distintivo de llamada de la estación aeronáutica y al distintivo de llamada de la aeronave.

5.2.1.7 Llamada — Procedimientos radiotelefónicos

Las disposiciones del Anexo 10, Volumen II, 5.2.1.7 no se aplican para las aproximaciones diagonales escalonadas con separación radar mínima (MRS) reducida en la aproximación final en el aeropuerto principal de Francfort. Al apartarse de lo establecido, el procedimiento se aplica de la manera siguiente: la llamada inicial se limita al distintivo de llamada de la aeronave.

Las disposiciones del Anexo 10, Volumen II, 5.2.1.7, no se aplican a las “operaciones de elevada intensidad en las pistas” (HIRO) en el Aeropuerto principal de Francfort.

CAPÍTULO 6

6.2 Las estaciones radiogoniométricas no se utilizan con fines de vigilancia.

CAPÍTULO 4

4.1.2.1 Australia también utiliza [párrafo 6.8.3.27 del Manual de normas de tránsito aéreo (MATS) de Australia]:

| | |
|----------------------|-----|
| Llaves | { } |
| Corchetes | [] |
| Signo de exclamación | ! |
| En / hacia | @ |
| Signo numérico | # |
| Signo monetario | \$ |
| Porcentaje | % |
| Acento circunflejo | ^ |
| Ampersand | & |
| Asterisco | * |

Observación: El conmutador AFTN acepta estos caracteres y transmite el mensaje. El sistema moderno de tránsito aéreo de Australia (TAAATS) y las terminales AFTN inteligentes (IAT) no permitirán que se entren estos caracteres en el conmutador AFTN. Las terminales NAIPS admiten estos caracteres pero el sistema NAIPS los elimina del mensaje antes de transmitirlos por el conmutador AFTN.

4.4.3.1 El cambio recrea el encabezamiento de un mensaje y al hacerlo utiliza [<<°] en vez de [<°]. Esto no tiene repercusiones operacionales y se conserva de los requisitos anteriores del Anexo 10.

CAPÍTULO 5

5.1.2 Esto no se trata específicamente en la legislación.

Observación: La práctica en Australia generalmente cumple con estas normas. La práctica en Australia se rige por las disposiciones de la Ley de radiocomunicaciones, cuya aplicación está a cargo de la Autoridad de comunicaciones de Australia.

5.1.7 Esto no se trata específicamente en la legislación.

Observación: La práctica en Australia cumple con estas normas.

5.1.8.6 Estas normas no se tratan específicamente en la legislación.

5.1.8.8

Observación: La práctica en Australia cumple con estas normas. La AIP australiana especifica tipos similares a los mensajes relativos a la regularidad de vuelo, de la OACI, como parte del servicio de la Unicom.

5.2.1.4.1.1 Los distintivos de llamada de número de vuelo se transmiten utilizando la forma grupal.

Observación: GEN 3.4, párrafo 4.16 — Distintivos de llamada de número de vuelo — Véase utilización de la forma grupal.

5.2.1.6.2.1 Esta norma no se trata específicamente en la legislación.

Observación: Según lo establecido en 5.2.2.5.3. Estas normas no se tratan específicamente en la legislación. La práctica en Australia generalmente cumple con las mismas.

- 5.2.1.7.3.2.1 Los distintivos de llamada de número de vuelo se transmiten utilizando la forma grupal.
Observación: GEN 3.4, párrafo 4.16 — Distintivos de llamada de número de vuelo — Véase utilización de la forma grupal.
- 5.2.2.1.1.1 Estas normas no se tratan específicamente en la legislación.
5.2.2.1.1.2
5.2.2.4.1 *Observación:* La práctica en Australia generalmente cumple con estas normas.
5.2.2.5.3
5.2.2.7.1.1
- 5.2.2.7.1.2 Australia no requiere que se transmita dos veces el mensaje.
- 5.3.2.5.1 Esto no se trata específicamente en la legislación.
Observación: La práctica en Australia generalmente cumple con esta norma.
- 5.3.2.5.2 Esta cuestión no se trata específicamente en la legislación respecto de estaciones de aeronaves.
5.3.2.5.3
Observación: La práctica en Australia generalmente cumple con esta norma.
- 5.3.3.4.1 Para los vuelos médicos civiles, Australia ha adoptado las siguientes categorías de vuelo con el objeto
5.3.3.4.2 de definir la prioridad que ATC debe otorgar a esos vuelos en el espacio aéreo o los aeródromos que tienen un elevado movimiento de tránsito: vuelos MERCY; vuelos MED 1; vuelos MED 2; vuelos HOSPITAL.
Observación: En la práctica, Australia generalmente cumple, aunque la palabra MEDICAL no se utiliza de acuerdo con la norma del Anexo.

CAPÍTULO 7

- 7.2.1.2 Australia no tiene ninguna especificación respecto a la rapidez con que se habla.
Observación: Aunque no está estipulado específicamente, Australia cumple por lo general con los procedimientos de radiodifusión telefónica.

CAPÍTULO 8

- 8.2.8.5 “CURRENT DATA AUTHORITY” no se incluye en los mensajes de gestión de sistemas por enlace descendente.
- 8.2.9.6.3.1 Australia está utilizando FANS-1/A; CPDLC no tiene esta función.
8.2.9.6.3.2
8.2.12.4

CAPÍTULO 5

5.1.8 El orden de prioridad de los mensajes que se transmiten por el servicio móvil aeronáutico es el siguiente:

- mensajes de socorro
- mensajes de urgencia
- mensajes de control del tránsito aéreo
- mensajes de información sobre vuelos
- mensajes entre explotadores y pilotos de las aeronaves.

Razón: Para la Administración francesa, los mensajes relativos a radiogoniometría están incluidos en la categoría de mensajes de control de tránsito aéreo.

5.2.1.4.1.1 En francés, el número “1” se pronuncia como “unité”.

En francés y en inglés, cuando se utiliza el código para la hora, los números 10, 11 y 12 se pronuncian como en el habla cotidiana.

En vez de “niveau de vol/flight level” (nivel de vuelo) es posible utilizar la forma abreviada “niveau/level” (nivel).

5.2.1.4.1.2 En francés y en inglés, esta norma se aplica a la transmisión de todos los números, cualquiera sea el elemento que se transmita, y no está restringida a altitud, altura de nubes, visibilidad y RVR.

5.2.1.4.1.3 En francés se puede omitir la palabra “décimal” (coma de decimales) si no existe ambigüedad.

5.2.1.5.8 En francés, y en inglés, cuando se utiliza la expresión “AUTORISÉ/CLEARED” en el tránsito de aeródromo, se emplea solamente para el despegue, aterrizaje, toma de contacto y la opción (en la instrucción de los alumnos pilotos, es la autorización que deja al piloto la opción de la maniobra que se llevará a cabo: “go-around”, toma de contacto o aterrizaje completo).

Cuando se trata de una autorización distinta a la correspondiente al despegue o al aterrizaje, se utiliza la expresión “APPROUVÉ/APPROVED”.

No se utiliza “break/break” (separación).

No se utiliza “réautorisé/releared” (nueva autorización).

Se ha sustituido “je demande/request” (solicito) por “demandons/requesting” (solicitamos).

No se utiliza “impossible/unable” (imposible).

Se ha sustituido “attendez/standby” (espere) por “stand by/stand by”.

En inglés se utiliza “say” en vez de “report” cuando se utiliza “report” en el sentido de “proporcione la información siguiente”. Esto sólo concierne la expresión en inglés.

En inglés se utiliza “pass your message” (transmita su mensaje) en vez de “go ahead” (prosiga). “Pass your message” se prefiere a “go ahead”, que puede significar literalmente “go straight on” (siga derecho).

- 5.2.1.7.2 En los siguientes contactos se puede omitir el nombre de la ubicación o el sufijo.
- En el primer contacto, se puede omitir el sufijo del distintivo de llamada, a menos que sea el sufijo "INFORMATION". Se utiliza el sufijo "prévol/pre-flight" en vez de "délivrance/delivery" (entrega). No se utiliza el sufijo "RADAR". Las estaciones que emplean los clubes de vuelo utilizan los sufijos "CLUB/CLUB".
- 5.2.1.7.2.1.1 El distintivo de llamada tipo b) utiliza el distintivo de llamada del explotador de la aeronave seguido por la marca de matrícula completa.
- 5.2.1.7.3.4.4 Esta disposición no se utiliza en Francia.
-

CAPÍTULO 4

4.4.7.1* No se utiliza el sistema de alimentación de cinta.

4.4.9.3.4 No se utilizan circuitos de radioteleimpresor.

4.4.9.3.4.1

4.4.9.3.5

4.4.10.1.4.1.2 No se utiliza el sistema de cinta cortada.

4.4.10.1.4.1.3

4.4.10.1.4.2

4.4.10.1.4.2.1

4.4.10.1.5

4.4.12.1 No se utiliza el sistema de cinta cortada.

4.4.12.2

4.4.12.3

4.4.12.4

4.4.12.5

4.4.12.6

CAPÍTULO 5

5.2.1.2.2 No se aplica.

CAPÍTULO 6

6.2.1* No se cuenta con una estación radiogoniométrica.

6.2.2*

6.2.2.1*

6.2.3

6.2.4

6.2.5

6.2.5.1

6.2.6

6.2.7

6.2.8

6.2.9

6.2.10

6.2.11

6.2.12

6.2.13

CAPÍTULO 5

5.2.1.4

Todos los números que se utilicen en la transmisión y que estén constituidos por centenas redondas o millares redondos se transmitirán pronunciando cada uno de los dígitos correspondientes a las centenas o a los millares y a continuación la palabra CIENTOS o MIL, según corresponda. Cuando el número sea una combinación de millares y centenas redondas, se transmitirá pronunciando cada uno de los dígitos correspondientes a los millares y a continuación la palabra MIL, y seguidamente el dígito de las centenas y la palabra CIENTOS.

CAPÍTULO 5

- 5.2.1.7.1.2 Las dependencias o servicios de información de vuelo de aeródromo utilizan el sufijo FLIGHT SERVICE (servicio de vuelo) en lugar del sufijo INFORMATION (información) o RADIO (radio) [CAR 172.105 (a) (3) (ii)].
- 5.2.1.7.2.1.1 El distintivo de llamada radioteléfónico de aeronave puede componerse de las últimas tres letras de la marca de matrícula de la aeronave [CAR 91.249 (a) (3)].
- 5.2.1.7.2.2 No se permite el uso de los distintivos de llamada abreviados de tipo a) y b) [CAR 91.249 (a)].
- 5.2.2.1.1.1 No es un requisito obligatorio.

CAPÍTULO 6

- 6.2 Existen estaciones VDF en determinadas torres de control. Funcionan utilizando una frecuencia de la torre y determinan la marcación magnética del transmisor a partir de la torre. Los controladores pueden valerse de las estaciones VDF para avistar aeronaves que se encuentran en las cercanías del aeródromo.
- Las estaciones VDF pueden utilizarse en una situación de emergencia y a solicitud para prestar asistencia en la navegación; no obstante, el equipo no está calibrado y queda a criterio del piloto aceptar o no la información recibida.
-

CAPÍTULO 3

- 3.3.6 El Reino Unido cumple solamente en lo relativo a dependencias ATC y recomienda el cumplimiento en determinadas dependencias AFIS.
- 3.3.6.1* El Reino Unido no tiene requisitos para la grabación de llamadas en el sistema telefónico aunque se graban en varias dependencias ATC. En las únicas estaciones aeronáuticas con sistemas de altavoces en que se exige la grabación de mensajes es en las dependencias ATC.
- 3.5.1.1 El Reino Unido cumple solamente en dependencias ATC y recomienda el cumplimiento en determinadas dependencias AFIS.
- 3.5.1.1.1* El Reino Unido cumple solamente en dependencias ATC y recomienda el cumplimiento en determinadas dependencias AFIS.
- 3.5.1.1.2* El Reino Unido no exige registros de aeronave. (Véase 3.5.1.1.)
- 3.5.1.6 El Reino Unido tiene algunos requisitos que se aplican a determinadas estaciones aeronáuticas; por ej., se exige a las dependencias ATC llevar determinados registros.

CAPÍTULO 5

- 5.1.8 Todas las señales se utilizan en el Reino Unido excepto PAN PAN MEDICAL, ya que estos mensajes quedan incluidos en la señal PAN PAN.
- 5.1.8.1 La señal PAN PAN MEDICAL no se utiliza en el Reino Unido.
- 5.1.8.2
- 5.2.1.4.1.1 Una excepción. Por razones de seguridad operacional, para reducir las “salidas del nivel de vuelo”, los niveles de vuelo que terminan en centenas se transmiten como “CIENTOS”, por ejemplo: “NIVEL DE VUELO UNO CIENTOS”, con el fin de diferenciarlo del nivel de vuelo uno uno cero.
- 5.2.1.5.8 La frase GO AHEAD (prosga) de la OACI no se utiliza en el Reino Unido. Se utiliza en cambio la frase adicional PASS YOUR MESSAGE (transmita su mensaje). La frase RECLEARED (nueva autorización) de la OACI no se utiliza en el Reino Unido.
- Observación:* GO AHEAD (prosga) no se utiliza por razones de seguridad operacional (por ej., a fin de reducir incursiones en la pista) ya que algunos pilotos/conductores pueden confundir el mensaje GO AHEAD con PROCEED (proceda). Respecto de RECLEARED (nueva autorización), la dirección del movimiento vertical implícita en ASCENSO y DESCENSO sirve como comprobación en algunas circunstancias en que el piloto ha recibido un mensaje que no le estaba dirigido.
- 5.2.1.7.1.2 Llegadas con radar de control de aproximación = DIRECTOR/LLEGADAS (cuando se aprueban) radar de aproximación de precisión = TALKDOWNHOMER no se utiliza en el Reino Unido. Planificación de movimientos en tierra = ENTREGA.
- 5.2.1.7.2.1.1 En el Reino Unido, el tipo b) es el designador telefónico de la empresa explotadora de aeronaves, seguido de todos los caracteres que constituyen la marca de matrícula de la aeronave.
- 5.2.1.7.2.2.1 En el Reino Unido, puede utilizarse como prefijo para el distintivo de llamada el nombre del fabricante de la aeronave, o del modelo de aeronave o de la categoría de la aeronave (por ej., helicóptero o autogiro).

* Método recomendado

Observación: El motivo es facilitar que las estaciones terrestres y/u otras aeronaves puedan reparar en el hecho de que la aeronave que está transmitiendo pertenece a una categoría particular que puede realizar maniobras diferentes o requerir un tratamiento especial.

5.2.1.7.3.2.3 “PASS YOUR MESSAGE” (transmita su mensaje) se utiliza en lugar de GO AHEAD (prosiga).

Observación: La frase GO AHEAD no se utiliza por motivos de seguridad operacional (por ej., para reducir las incursiones en pista) dado que algunos pilotos/conductores pueden confundir GO AHEAD con PROCEED (proceda).

5.2.1.7.3.2.6 Esta frecuencia está asignada a fines ATC específicos dentro del Reino Unido. No se permiten comunicaciones aire-aire en esta frecuencia.

5.2.1.9.2.3 No se utiliza en el Reino Unido el siguiente método para acusar recibo: “El distintivo de llamada de la aeronave seguido, si fuera necesario, del distintivo de llamada de la estación aeronáutica” (OACI). En el Reino Unido se utiliza la frase (CALL SIGN) ROGER (distintivo de llamada — RECIBIDO).

Observación: En el Reino Unido se utilizan procedimientos de conformidad con los ejemplos que figuran en 2.8.1.6 y 3.3.2 del Doc 9432 (1990) de la OACI, que son diferentes a los que se describen en este Anexo.

5.2.1.9.3 En el Reino Unido no se utiliza este método para terminar las comunicaciones.

En el Reino Unido, la palabra OUT (terminado) se utiliza para indicar que ha finalizado la transmisión y que no se espera respuesta.

5.2.1.9.4.7 En el Reino Unido, si la colación de una aeronave de una autorización o instrucción es incorrecta, el controlador transmitirá la palabra “NEGATIVO” seguida por la versión correcta.

Observación: En este caso se considera innecesario agregar REPITO.

5.2.2.1.3 La frecuencia 121,5 MHz del canal de emergencia VHF no se vigila regularmente en aeródromos civiles; sin embargo, se vigila 24 horas al día en los centros de control de área y abarca la mayor parte del Reino Unido por encima del nivel del mar 3 000.

5.3.3.4.1 En el Reino Unido no se utiliza la señal PAN PAN MEDICAL.

5.3.3.4.2

5.3.3.5.1

Observación: Los vuelos sanitarios o de ambulancia aérea de los que dependa la vida de personas se consideran vuelos de emergencia y se les asigna la Categoría de vuelo A pero no se utiliza el prefijo PAN MEDICAL.

CAPÍTULO 6

6.2.1 2)* Por lo general, en el Reino Unido no se proporciona “el rumbo verdadero (geográfico) que debe seguir la aeronave, sin viento, para dirigirse hacia la estación radiogoniométrica”.

* Método recomendado

CAPÍTULO 5

5.2.1.3 No se aplica.
