REPUBLICA DOMINICANA
INSTITUTO DOMINICANO DE AVIACION CIVIL

PROPUESTA DE DESARROLLO O ENMIENDA (PDE)
Reglamento Aeronáutico Dominicano

Nombre de la Dirección de Área: Dirección de Vigilancia de la Seguridad Operacional **Nombre del Departamento**: Departamento de Apoyo a la Seguridad Operacional	**Documento Afectado:** Reglamento del Aire (RAD 2). **Numero de Revisión:** 01

Sección/ Sub-Sección/ Párrafos Apéndices/ Adjuntos	Texto de la Enmienda o Modificación	Referencia	Observaciones
Sección "C"/2.13	**2.13 Protección de personas y propiedad.** … i) Aeronave pilotada a distancia Las aeronaves pilotadas a distancia deben utilizarse de modo que se reduzca al mínimo el peligro para las personas, bienes u otras aeronaves, y de conformidad con las condiciones establecidas en el Apéndice 4. ~~i~~j) Globos Libres no Tripulados. Los globos libres no tripulados deben utilizarse de modo que se reduzca al mínimo el peligro a otras aeronaves, a las personas o propiedades en superficie y de conformidad con las condiciones establecidas en la Sección D del RAD 101 y las descritas en el Apéndice 3 de este Reglamento. ~~j~~k) Zonas Prohibidas y Restringidas.	Enmienda 43 Anexo 2	

	Ningún piloto al mando de una aeronave volará en una zona prohibida o restringida, cuyos detalles se hayan publicado debidamente en la AIP o cuyas prohibiciones y restricciones se han publicado mediante NOTAM, a no ser que se ajuste a las condiciones de las restricciones o que tenga permiso del IDAC.		
Sección "C"/2.23	**2.23 Servicio de control de tránsito aéreo.** … 5) Cambios inadvertidos: En el caso de que un vuelo controlado se desvíe inadvertidamente de su plan de vuelo actualizado, el piloto al mando hará lo siguiente: i) Desviación respecto a la derrota: si la aeronave se desvía de la derrota, el Piloto al Mando tomará medidas inmediatamente para rectificar su rumbo con objeto de volver a la derrota lo antes posible. ii) Variación de la velocidad aerodinámica verdadera: si el promedio de velocidad verdadera aerodinámica al nivel de crucero entre puntos de notificación varía, o se espera que varíe, en un cinco (5%) en más o en menos respecto a la consignada en el plan de vuelo, se notificará a la dependencia correspondiente de los servicios de tránsito aéreo. iii) Cambio de la hora prevista: si la hora prevista de llegada al próximo punto de notificación aplicable, al límite de región de información de vuelo o al aeródromo de destino, el que esté antes, resulta errónea en más de ~~tres~~ dos (~~3~~2) minutos con respecto a la notificada a los servicios de tránsito aéreo, o con relación a otro período de tiempo que haya prescrito la autoridad ATS competente o que se base en acuerdos regionales de navegación	Enmienda 43 Anexo 2	

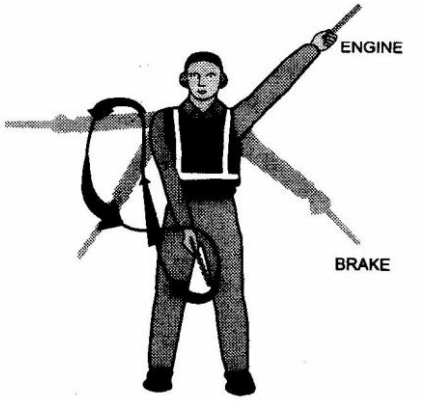
	aérea, la nueva hora prevista, revisada, se notificará lo antes posible a la dependencia ATS correspondiente.		
Sección **C**/Sub sección **2.23**/Párrafo **e**)/ **3**) / ii)/ **C**)	C) Cuando reciba guía vectorial radar o efectúe un desplazamiento indicado por ATC utilizando la navegación de área (RNAV) sin un límite especificado, volverá a la ruta del plan de vuelo actualizado al alcanzar el siguiente punto significativo, a más tardar, teniendo en cuenta la altitud mínima de vuelo que corresponda;	Enmienda 41 Anexo 2	
Apéndice 1/Sección 6	**6. SEÑALES MANUALES DE EMERGENCIA NORMALIZADAS** Las señales manuales siguientes se fijan como el mínimo necesario para comunicaciones de emergencia entre el comandante del incidente ARFF, los bomberos ARFF y la tripulación de vuelo y/o de cabina de la aeronave del incidente. Las señales manuales de emergencia ARFF deberían hacerse desde el lado delantero izquierdo de la aeronave para la tripulación de vuelo. *Nota. — Para una comunicación más eficaz con la tripulación de cabina, los bomberos ARFF pueden hacer las señales manuales de emergencia desde otras posiciones.* **1- SE RECOMIENDA EVACUAR —** Se recomienda la evacuación basándose en la evaluación de la situación externa por el comandante del incidente y de salvamento y extinción de incendios. Brazo extendido	Enmienda 42 Anexo 2	

	manteniéndolo horizontal con la mano levantada al nivel de los ojos. Haga un movimiento de llamada con el antebrazo inclinándolo hacia atrás. El otro brazo permanece inmóvil pegado al cuerpo. De noche - lo mismo pero con toletes. 2. **SE RECOMIENDA PARAR** — Parar la evacuación en curso recomendada. Parar el movimiento de la aeronave u otra actividad en curso.  Brazos frente a la cabeza - Cruzados en las muñecas De noche - lo mismo pero con toletes. 3. **EMERGENCIA BAJO CONTROL** — No hay indicios exteriores de peligro o "emergencia terminada".  Brazos extendidos hacia afuera y hacia abajo a 45º. Mueva los brazos hacia adentro por debajo de la cintura simultáneamente hasta que se crucen en las muñecas y después extiéndalos hacia afuera hasta la posición inicial (señal de "safe" del árbitro de béisbol).		

<table>
<tr>
<td></td>
<td>De noche - lo mismo pero con toletes.

4. FUEGO/INCENDIO

Nota editorial. — Suprímase del Apéndice 1, Sección 5, Diagrama 21 e insértese en la Sección 6.



Mueva ~~el tolete de~~ la mano derecha en movimiento de abanico desde el hombro hacia la rodilla, señalando al mismo tiempo con ~~el tolete de~~ la mano izquierda la zona de fuego.

De noche - lo mismo pero con toletes.</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Apéndice 2/Tablas de niveles de crucero</td>
<td>APÉNDICE 2 TABLAS DE NIVELES DE CRUCERO
Nota editorial. — Sustitúyanse las Tablas de niveles de crucero existentes por las aquí incluidas.

ÁREAS DONDE SE APLICA LA RVSM – PIES

a) en las áreas en que la altitud se mide en pies y donde, en virtud de acuerdos regionales de navegación aérea, se aplica una separación vertical mínima de 1 000 ft entre FL 290 y FL 410 inclusive:*

DERROTA**

De 000° a 179° ***
Vuelos IFR
Nivel

<table>
<tr><th></th><th></th><th></th><th></th><th></th><th></th></tr>
<tr><th></th><th></th><th></th><th>Vuelos VFR</th><th></th><th></th></tr>
<tr><th></th><th></th><th></th><th>Nivel</th><th></th><th></th></tr>
<tr><th>FL</th><th>Pies</th><th>Metros</th><th>FL</th><th>Pies</th><th>Metros</th></tr>
<tr><td>010</td><td>1 000</td><td>300</td><td>–</td><td>–</td><td>–</td></tr>
<tr><td>030</td><td>3 000</td><td>900</td><td>035</td><td>3 500</td><td>1050</td></tr>
<tr><td>050</td><td>5 000</td><td>1500</td><td>055</td><td>5 500</td><td>1700</td></tr>
<tr><td>070</td><td>7 000</td><td>2150</td><td>075</td><td>7 500</td><td>2300</td></tr>
<tr><td>090</td><td>9 000</td><td>2750</td><td>095</td><td>9 500</td><td>2900</td></tr>
<tr><td>110</td><td>11 000</td><td>3350</td><td>115</td><td>11 500</td><td>3500</td></tr>
<tr><td>130</td><td>13 000</td><td>3950</td><td>135</td><td>13 500</td><td>4100</td></tr>
<tr><td>150</td><td>15 000</td><td>4550</td><td>155</td><td>15 500</td><td>4700</td></tr>
<tr><td>170</td><td>17 000</td><td>5200</td><td>175</td><td>17 500</td><td>5350</td></tr>
<tr><td>190</td><td>19 000</td><td>5800</td><td>195</td><td>19 500</td><td>5950</td></tr>
<tr><td>210</td><td>21 000</td><td>6400</td><td>215</td><td>21 500</td><td>6550</td></tr>
<tr><td>230</td><td>23 000</td><td>7000</td><td>235</td><td>23 500</td><td>7150</td></tr>
<tr><td>250</td><td>25 000</td><td>7600</td><td>255</td><td>25 500</td><td>7750</td></tr>
<tr><td>270</td><td>27 000</td><td>8250</td><td>275</td><td>27 500</td><td>8400</td></tr>
<tr><td>290</td><td>29 000</td><td>8850</td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>310</td><td>31 000</td><td>9450</td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>330</td><td>33 000</td><td>10050</td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>350</td><td>35 000</td><td>10650</td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>370</td><td>37 000</td><td>11300</td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>390</td><td>39 000</td><td>11900</td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>410</td><td>41 000</td><td>12500</td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>450</td><td>45 000</td><td>13700</td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>490</td><td>49 000</td><td>14950</td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>etc.</td><td>etc.</td><td>etc.</td><td></td><td></td><td></td></tr>
</table>

De 180° a 359° ***
Vuelos IFR
Nivel

<table>
<tr><th></th><th></th><th></th><th></th><th></th><th></th></tr>
<tr><th></th><th></th><th></th><th>Vuelos VFR</th><th></th><th></th></tr>
<tr><th></th><th></th><th></th><th>Nivel</th><th></th><th></th></tr>
<tr><th>FL</th><th>Pies</th><th>Metros</th><th>FL</th><th>Pies</th><th>Metros</th></tr>
<tr><td>020</td><td>2 000</td><td>600</td><td>–</td><td>–</td><td>–</td></tr>
<tr><td>040</td><td>4 000</td><td>1200</td><td>045</td><td>4 500</td><td>1350</td></tr>
<tr><td>060</td><td>6 000</td><td>1850</td><td>065</td><td>6 500</td><td>2000</td></tr>
<tr><td>080</td><td>8 000</td><td>2450</td><td>085</td><td>8 500</td><td>2600</td></tr>
<tr><td>100</td><td>10 000</td><td>3050</td><td>105</td><td>10 500</td><td>3200</td></tr>
<tr><td>120</td><td>12 000</td><td>3650</td><td>125</td><td>12 500</td><td>3800</td></tr>
<tr><td>140</td><td>14 000</td><td>4250</td><td>145</td><td>14 500</td><td>4400</td></tr>
<tr><td>160</td><td>16 000</td><td>4900</td><td>165</td><td>16 500</td><td>5050</td></tr>
<tr><td>180</td><td>18 000</td><td>5500</td><td>185</td><td>18 500</td><td>5650</td></tr>
<tr><td>200</td><td>20 000</td><td>6100</td><td>205</td><td>20 500</td><td>6250</td></tr>
<tr><td>220</td><td>22 000</td><td>6700</td><td>225</td><td>22 500</td><td>6850</td></tr>
<tr><td>240</td><td>24 000</td><td>7300</td><td>245</td><td>24 500</td><td>7450</td></tr>
<tr><td>260</td><td>26 000</td><td>7900</td><td>265</td><td>26 500</td><td>8100</td></tr>
<tr><td>280</td><td>28 000</td><td>8550</td><td>285</td><td>28 500</td><td>8700</td></tr>
<tr><td>300</td><td>30 000</td><td>9150</td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>320</td><td>32 000</td><td>9750</td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>340</td><td>34 000</td><td>10350</td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>360</td><td>36 000</td><td>10950</td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>380</td><td>38 000</td><td>11600</td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>400</td><td>40 000</td><td>12200</td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>430</td><td>43 000</td><td>13100</td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>470</td><td>47 000</td><td>14350</td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>510</td><td>51 000</td><td>15550</td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>etc.</td><td>etc.</td><td>etc.</td><td></td><td></td><td></td></tr>
</table>

* Excepto cuando, en virtud de acuerdos regionales de navegación aérea, se prescriba una tabla modificada de niveles de crucero basada en una separación vertical nominal mínima de 1 000 ft (300 m) para ser utilizada, en condiciones especificadas, por aeronaves que vuelen por encima del FL 410 dentro de sectores determinados del espacio aéreo.

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

*** Excepto cuando, en virtud de acuerdos regionales de navegación aérea, se prescriba que de 090° a 269° y de 270° a 089° se destinen a atender las direcciones predominantes del tránsito y se especifiquen los correspondientes procedimientos de transición.

Nota.— El Manual de implantación de una separación vertical mínima de 300 m (1 000 ft) entre FL 290 y FL 410 inclusive (Doc 9574) contiene orientación relativa a la separación vertical.</td>
<td>Enmienda 42
Anexo 2</td>
<td></td>
</tr>
</table>

ÁREAS DONDE SE APLICA LA RVSM – METROS

b) en las áreas en que la altitud se mide en metros y donde, en virtud de acuerdos regionales de navegación aérea, se aplica una separación vertical mínima de 300 m entre 8 900 m y 12 500 m inclusive:*

DERROTA**											
De 000° a 179° ***						De 180° a 359° ***					
Vuelos IFR			Vuelos VFR			Vuelos IFR			Vuelos VFR		
Nivel			Nivel			Nivel			Nivel		
Medida normalizada	Metros	Pies	Medida normalizada	Metros	Pies	Medida normalizada	Metros	Pies	Medida normalizada	Metros	Pies
0030	300	1000	–	–	–	0060	600	2000	–	–	–
0090	900	3000	0105	1050	3500	0120	1200	3900	0135	1350	4400
0150	1500	4900	0165	1650	5400	0180	1800	5900	0195	1950	6400
0210	2100	6900	0225	2250	7400	0240	2400	7900	0255	2550	8400
0270	2700	8900	0285	2850	9400	0300	3000	9800	0315	3150	10300
0330	3300	10800	0345	3450	11300	0360	3600	11800	0375	3750	12300
0390	3900	12800	0405	4050	13300	0420	4200	13800	0435	4350	14300
0450	4500	14800	0465	4650	15300	0480	4800	15700	0495	4950	16200
0510	5100	16700	0525	5250	17200	0540	5400	17700	0555	5550	18200
0570	5700	18700	0585	5850	19200	0600	6000	19700	0615	6150	20200
0630	6300	20700	0645	6450	21200	0660	6600	21700	0675	6750	22100
0690	6900	22600	0705	7050	23100	0720	7200	23600	0735	7350	24100
0750	7500	24600	0765	7650	25100	0780	7800	25600	0795	7950	26100
0810	8100	26600	0825	8250	27100	0840	8400	27600	0855	8550	28100
0890	8900	29100				0920	9200	30100			
0950	9500	31100				0980	9800	32100			
1010	10100	33100				1040	10400	34100			
1070	10700	35100				1100	11000	36100			
1130	11300	37100				1160	11600	38100			
1190	11900	39100				1220	12200	40100			
1250	12500	41100				1310	13100	43000			
1370	13700	44900				1430	14300	46900			
1490	14 900	48900				1550	15500	50900			
etc.	etc.	etc.				etc.	etc.	etc.			

* Excepto cuando, en virtud de acuerdos regionales de navegación aérea, se prescriba una tabla modificada de niveles de crucero basada en una separación vertical nominal mínima de 1 000 ft (300 m) para ser utilizada, en condiciones especificadas, por aeronaves que vuelen por encima del FL 410 dentro de sectores determinados del espacio aéreo.

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

*** Excepto cuando, en virtud de acuerdos regionales de navegación aérea, se prescriba que de 090° a 269° y de 270° a 089° se destinen a atender las direcciones predominantes del tránsito y se especifiquen los correspondientes procedimientos de transición.

Nota.— El Manual de implantación de una separación vertical mínima de 300 m (1 000 ft) entre FL 290 y FL 410 inclusive *(Doc 9574) contiene orientación relativa a la separación vertical.*

ÁREAS DONDE NO SE APLICA LA RVSM - PIES

c) en las demás áreas donde la altitud se mide principalmente en pies:

DERROTA*											
De 000° a 179° **						De 180° a 359° **					
Vuelos IFR			Vuelos VFR			Vuelos IFR			Vuelos VFR		
Nivel			Nivel			Nivel			Nivel		
FL	Pies	Metros	FL	Pies	Metros	FL	Pies	Metros	FL	Pies	Metros
010	1 000	300	–	–	–	020	2 000	600	–	–	–
030	3 000	900	035	3 500	1050	040	4 000	1200	045	4 500	1350
050	5 000	1500	055	5 500	1700	060	6 000	1850	065	6 500	2000
070	7 000	2150	075	7 500	2300	080	8 000	2450	085	8 500	2600
090	9 000	2750	095	9 500	2900	100	10 000	3050	105	10 500	3200
110	11 000	3350	115	11 500	3500	120	12 000	3650	125	12 500	3800
130	13 000	3950	135	13 500	4100	140	14 000	4250	145	14 500	4400
150	15 000	4550	155	15 500	4700	160	16 000	4900	165	16 500	5050
170	17 000	5200	175	17 500	5350	180	18 000	5500	185	18 500	5650
190	19 000	5800	195	19 500	5950	200	20 000	6100	205	20 500	6250
210	21 000	6400	215	21 500	6550	220	22 000	6700	225	22 500	6850
230	23 000	7000	235	23 500	7150	240	24 000	7300	245	24 500	7450
250	25 000	7600	255	25 500	7750	260	26 000	7900	265	26 500	8100
270	27 000	8250	275	27 500	8400	280	28 000	8550	285	28 500	8700
290	29 000	8850	300	30 000	9150	310	31 000	9450	320	32 000	9750
330	33 000	10050	340	34 000	10350	350	35 000	10650	360	36 000	10950
370	37 000	11300	380	38 000	11600	390	39 000	11900	400	40 000	12200
410	41 000	12500	420	42 000	12800	430	43 000	13100	440	44 000	13400
450	45 000	13700	460	46 000	14000	470	47 000	14350	480	48 000	14650
490	49 000	14950	500	50 000	15250	510	51 000	15550	520	52 000	15850
etc.	etc.	etc.	etc.	etc.	etc.	etc.	etc.	etc.	etc.	etc.	etc.

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

** Excepto cuando, en virtud de acuerdos regionales de navegación aérea, se prescriba que de 090° a 269° y de 270° a 089° se destinen a atender las direcciones predominantes del tránsito y se especifiquen los correspondientes procedimientos de transición.

Nota.— El Manual de implantación de una separación vertical mínima de 300 m (1 000 ft) entre FL 290 y FL 410 inclusive *(Doc 9574) contiene orientación relativa a la separación vertical.*

<table>
<tr>
<td></td>
<td>
ÁREAS DONDE NO SE APLICA LA RVSM - METROS
d) en las demás áreas donde la altitud se mide principalmente en metros:
<table>
<tr><th colspan="12">DERROTA*</th></tr>
<tr><th colspan="6">De 000° a 179° **</th><th colspan="6">De 180° a 359° **</th></tr>
<tr><th colspan="3">Vuelos IFR</th><th colspan="3">Vuelos VFR</th><th colspan="3">Vuelos IFR</th><th colspan="3">Vuelos VFR</th></tr>
<tr><th colspan="3">Nivel</th><th colspan="3">Nivel</th><th colspan="3">Nivel</th><th colspan="3">Nivel</th></tr>
<tr><th>Medida norma-lizada</th><th>Metros</th><th>Pies</th><th>Medida norma-lizada</th><th>Metros</th><th>Pies</th><th>Medida norma-lizada</th><th>Metros</th><th>Pies</th><th>Medida norma-lizada</th><th>Metros</th><th>Pies</th></tr>
<tr><td>0030</td><td>300</td><td>1000</td><td>–</td><td>–</td><td>–</td><td>0060</td><td>600</td><td>2000</td><td>–</td><td>–</td><td>–</td></tr>
<tr><td>0090</td><td>900</td><td>3000</td><td>0105</td><td>1050</td><td>3500</td><td>0120</td><td>1200</td><td>3900</td><td>0135</td><td>1350</td><td>4400</td></tr>
<tr><td>0150</td><td>1500</td><td>4900</td><td>0165</td><td>1650</td><td>5400</td><td>0180</td><td>1800</td><td>5900</td><td>0195</td><td>1950</td><td>6400</td></tr>
<tr><td>0210</td><td>2100</td><td>6900</td><td>0225</td><td>2250</td><td>7400</td><td>0240</td><td>2400</td><td>7900</td><td>0255</td><td>2550</td><td>8400</td></tr>
<tr><td>0270</td><td>2700</td><td>8900</td><td>0285</td><td>2850</td><td>9400</td><td>0300</td><td>3000</td><td>9800</td><td>0315</td><td>3150</td><td>10300</td></tr>
<tr><td>0330</td><td>3300</td><td>10800</td><td>0345</td><td>3450</td><td>11300</td><td>0360</td><td>3600</td><td>11800</td><td>0375</td><td>3750</td><td>12300</td></tr>
<tr><td>0390</td><td>3900</td><td>12800</td><td>0405</td><td>4050</td><td>13300</td><td>0420</td><td>4200</td><td>13800</td><td>0435</td><td>4350</td><td>14300</td></tr>
<tr><td>0450</td><td>4500</td><td>14800</td><td>0465</td><td>4650</td><td>15300</td><td>0480</td><td>4800</td><td>15700</td><td>0495</td><td>4950</td><td>16200</td></tr>
<tr><td>0510</td><td>5100</td><td>16700</td><td>0525</td><td>5250</td><td>17200</td><td>0540</td><td>5400</td><td>17700</td><td>0555</td><td>5550</td><td>18200</td></tr>
<tr><td>0570</td><td>5700</td><td>18700</td><td>0585</td><td>5850</td><td>19200</td><td>0600</td><td>6000</td><td>19700</td><td>0615</td><td>6150</td><td>20200</td></tr>
<tr><td>0630</td><td>6300</td><td>20700</td><td>0645</td><td>6450</td><td>21200</td><td>0660</td><td>6600</td><td>21700</td><td>0675</td><td>6750</td><td>22100</td></tr>
<tr><td>0690</td><td>6900</td><td>22600</td><td>0705</td><td>7050</td><td>23100</td><td>0720</td><td>7200</td><td>23600</td><td>0735</td><td>7350</td><td>24100</td></tr>
<tr><td>0750</td><td>7500</td><td>24600</td><td>0765</td><td>7650</td><td>25100</td><td>0780</td><td>7800</td><td>25600</td><td>0795</td><td>7950</td><td>26100</td></tr>
<tr><td>0810</td><td>8100</td><td>26600</td><td>0825</td><td>8250</td><td>27100</td><td>0840</td><td>8400</td><td>27600</td><td>0855</td><td>8550</td><td>28100</td></tr>
<tr><td>0890</td><td>8900</td><td>29100</td><td>0920</td><td>9200</td><td>30100</td><td>0950</td><td>9500</td><td>31100</td><td>0980</td><td>9800</td><td>32100</td></tr>
<tr><td>1010</td><td>10100</td><td>33100</td><td>1040</td><td>10400</td><td>34100</td><td>1070</td><td>10700</td><td>35100</td><td>1100</td><td>11000</td><td>36100</td></tr>
<tr><td>1130</td><td>11300</td><td>37100</td><td>1160</td><td>11600</td><td>38100</td><td>1190</td><td>11900</td><td>39100</td><td>1220</td><td>12200</td><td>40100</td></tr>
<tr><td>1250</td><td>12500</td><td>41100</td><td>1280</td><td>12800</td><td>42100</td><td>1310</td><td>13100</td><td>43000</td><td>1370</td><td>13400</td><td>44000</td></tr>
<tr><td>1370</td><td>13700</td><td>44900</td><td>1400</td><td>14000</td><td>46100</td><td>1430</td><td>14300</td><td>46900</td><td>1460</td><td>14600</td><td>47900</td></tr>
<tr><td>1490</td><td>14900</td><td>48900</td><td>1520</td><td>15200</td><td>49900</td><td>1550</td><td>15500</td><td>50900</td><td>1580</td><td>15800</td><td>51900</td></tr>
<tr><td>etc.</td><td>etc.</td><td>etc.</td><td>etc.</td><td>etc.</td><td>etc.</td><td>etc.</td><td>etc.</td><td>etc.</td><td>etc.</td><td>etc.</td><td>etc.</td></tr>
</table>
* Derrota magnética o, en zonas polares a latitudes de más de 70° y dentro de las prolongaciones de esas zonas que puedan prescribir las autoridades ATS competentes, derrotas de cuadrícula definidas tomando como base una red de líneas paralelas al Meridiano de Greenwich superpuesta a una carta estereográfica polar en la cual la dirección hacia el Polo Norte se emplea como norte de la cuadrícula.
** Excepto cuando, en virtud de acuerdos regionales de navegación aérea, se prescriba que de 090° a 269° y de 270° a 089° se destinen a atender las direcciones predominantes del tránsito y se especifiquen los correspondientes procedimientos de transición.
Nota.— El Manual de implantación de una separación vertical mínima de 300 m (1 000 ft) entre FL 290 y FL 410 inclusive (Doc 9574) contiene orientación relativa a la separación vertical.
. . .
ÁREAS DONDE NO SE APLICA LA RVSM - METROS
d) en las demás áreas donde la altitud se mide principalmente en metros:
<table>
<tr><th colspan="12">DERROTA*</th></tr>
<tr><th colspan="6">De 000° a 179° **</th><th colspan="6">De 180° a 359° **</th></tr>
<tr><th colspan="3">Vuelos IFR</th><th colspan="3">Vuelos VFR</th><th colspan="3">Vuelos IFR</th><th colspan="3">Vuelos VFR</th></tr>
<tr><th colspan="3">Nivel</th><th colspan="3">Nivel</th><th colspan="3">Nivel</th><th colspan="3">Nivel</th></tr>
<tr><th>Medida norma-lizada</th><th>Metros</th><th>Pies</th><th>Medida norma-lizada</th><th>Metros</th><th>Pies</th><th>Medida norma-lizada</th><th>Metros</th><th>Pies</th><th>Medida norma-lizada</th><th>Metros</th><th>Pies</th></tr>
<tr><td>0030</td><td>300</td><td>1000</td><td>–</td><td>–</td><td>–</td><td>0060</td><td>600</td><td>2000</td><td>–</td><td>–</td><td>–</td></tr>
<tr><td>0090</td><td>900</td><td>3000</td><td>0105</td><td>1050</td><td>3500</td><td>0120</td><td>1200</td><td>3900</td><td>0135</td><td>1350</td><td>4400</td></tr>
<tr><td>0150</td><td>1500</td><td>4900</td><td>0165</td><td>1650</td><td>5400</td><td>0180</td><td>1800</td><td>5900</td><td>0195</td><td>1950</td><td>6400</td></tr>
<tr><td>0210</td><td>2100</td><td>6900</td><td>0225</td><td>2250</td><td>7400</td><td>0240</td><td>2400</td><td>7900</td><td>0255</td><td>2550</td><td>8400</td></tr>
<tr><td>0270</td><td>2700</td><td>8900</td><td>0285</td><td>2850</td><td>9400</td><td>0300</td><td>3000</td><td>9800</td><td>0315</td><td>3150</td><td>10300</td></tr>
<tr><td>0330</td><td>3300</td><td>10800</td><td>0345</td><td>3450</td><td>11300</td><td>0360</td><td>3600</td><td>11800</td><td>0375</td><td>3750</td><td>12300</td></tr>
<tr><td>0390</td><td>3900</td><td>12800</td><td>0405</td><td>4050</td><td>13300</td><td>0420</td><td>4200</td><td>13800</td><td>0435</td><td>4350</td><td>14300</td></tr>
<tr><td>0450</td><td>4500</td><td>14800</td><td>0465</td><td>4650</td><td>15300</td><td>0480</td><td>4800</td><td>15700</td><td>0495</td><td>4950</td><td>16200</td></tr>
<tr><td>0510</td><td>5100</td><td>16700</td><td>0525</td><td>5250</td><td>17200</td><td>0540</td><td>5400</td><td>17700</td><td>0555</td><td>5550</td><td>18200</td></tr>
<tr><td>0570</td><td>5700</td><td>18700</td><td>0585</td><td>5850</td><td>19200</td><td>0600</td><td>6000</td><td>19700</td><td>0615</td><td>6150</td><td>20200</td></tr>
<tr><td>0630</td><td>6300</td><td>20700</td><td>0645</td><td>6450</td><td>21200</td><td>0660</td><td>6600</td><td>21700</td><td>0675</td><td>6750</td><td>22100</td></tr>
<tr><td>0690</td><td>6900</td><td>22600</td><td>0705</td><td>7050</td><td>23100</td><td>0720</td><td>7200</td><td>23600</td><td>0735</td><td>7350</td><td>24100</td></tr>
<tr><td>0750</td><td>7500</td><td>24600</td><td>0765</td><td>7650</td><td>25100</td><td>0780</td><td>7800</td><td>25600</td><td>0795</td><td>7950</td><td>26100</td></tr>
<tr><td>0810</td><td>8100</td><td>26600</td><td>0825</td><td>8250</td><td>27100</td><td>0840</td><td>8400</td><td>27600</td><td>0855</td><td>8550</td><td>28100</td></tr>
<tr><td>0890</td><td>8900</td><td>29100</td><td>0920</td><td>9200</td><td>30100</td><td>0950</td><td>9500</td><td>31100</td><td>0980</td><td>9800</td><td>32100</td></tr>
<tr><td>1010</td><td>10100</td><td>33100</td><td>1040</td><td>10400</td><td>34100</td><td>1070</td><td>10700</td><td>35100</td><td>1100</td><td>11000</td><td>36100</td></tr>
<tr><td>1130</td><td>11300</td><td>37100</td><td>1160</td><td>11600</td><td>38100</td><td>1190</td><td>11900</td><td>39100</td><td>1220</td><td>12200</td><td>40100</td></tr>
<tr><td>1250</td><td>12500</td><td>41100</td><td>1280</td><td>12800</td><td>42100</td><td>1310</td><td>13100</td><td>43000</td><td>1370</td><td>13400</td><td>44000</td></tr>
<tr><td>1370</td><td>13700</td><td>44900</td><td>1400</td><td>14000</td><td>46100</td><td>1430</td><td>14300</td><td>46900</td><td>1460</td><td>14600</td><td>47900</td></tr>
<tr><td>1490</td><td>14900</td><td>48900</td><td>1520</td><td>15200</td><td>49900</td><td>1550</td><td>15500</td><td>50900</td><td>1580</td><td>15800</td><td>51900</td></tr>
<tr><td>etc.</td><td>etc.</td><td>etc.</td><td>etc.</td><td>etc.</td><td>etc.</td><td>etc.</td><td>etc.</td><td>etc.</td><td>etc.</td><td>etc.</td><td>etc.</td></tr>
</table>
* Derrota magnética o, en zonas polares a latitudes de más de 70° y dentro de las prolongaciones de esas zonas que puedan prescribir las autoridades ATS competentes, derrotas de cuadrícula definidas tomando como base una red de líneas paralelas al Meridiano de Greenwich superpuesta a una carta estereográfica polar en la cual la dirección hacia el Polo Norte se emplea como norte de la cuadrícula.
** Excepto cuando, en virtud de acuerdos regionales de navegación aérea, se prescriba que de 090° a 269° y de 270° a 089° se destinen a atender las direcciones predominantes del tránsito y se especifiquen los correspondientes procedimientos de transición.
Nota.— El Manual de implantación de una separación vertical mínima de 300 m (1 000 ft) entre FL 290 y FL 410 inclusive (Doc 9574) contiene orientación relativa a la separación vertical.
</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>APÉNDICE 4</td>
<td>
APÉNDICE 4. SISTEMAS DE AERONAVES PILOTADAS A DISTANCIA
(Nota.– Véase la Sección C, 2.13 i) del RAD 2)

1. Reglas generales de utilización

1.1 Ningún sistema de aeronave pilotada a distancia (RPAS) que participe en la navegación aérea internacional se utilizará sin autorización apropiada del Estado desde el cual se efectúa el despegue de la aeronave pilotada a distancia (RPA).

1.2 Ninguna RPA se utilizará sobre el
</td>
<td>Enmienda 43
Anexo 2</td>
<td></td>
</tr>
</table>

	territorio de otro Estado sin la autorización especial concedida por el Estado donde se efectuará el vuelo. Esta autorización puede formularse como acuerdos entre los Estados en cuestión. 1.3 No podrá utilizarse una RPA sobre alta mar sin coordinación previa con la autoridad ATS correspondiente. 1.4 La autorización y coordinación a que se refieren 1.2 y 1.3 deberán obtenerse y efectuarse antes del despegue si existieran probabilidades razonables, al proyectarse la operación, de que la aeronave pueda ingresar al espacio aéreo en cuestión. 1.5 Los RPAS se utilizarán de conformidad con las condiciones establecidas por el Estado de matrícula y, de ser diferente, el Estado del explotador, y el Estado o los Estados sobre los cuales se efectuará el vuelo. 1.6 Los planes de vuelo se presentarán de conformidad con el Capítulo 3 de este Anexo o como lo indique el Estado o los Estados en los que se efectúe el vuelo. 1.7 Los RPAS cumplirán con los requisitos de performance y de equipo a bordo exigidos para el espacio aéreo específico donde se efectuará el vuelo. **2. Otorgamiento de certificados y licencias** *Nota 1.— En el Apéndice G de la Resolución A37-15 de la Asamblea se dispone que hasta que no entren en vigor las normas internacionales relativas a determinadas categorías, clases o tipos de aeronaves, los certificados expedidos o convalidados de conformidad con los reglamentos nacionales por el Estado contratante en que está matriculada la aeronave serán reconocidos por los demás Estados contratantes en caso de vuelos sobre sus territorios, incluyendo*		

	aterrizajes y despegues. *Nota 2.— Todavía no se han elaborado las normas relativas a la certificación y otorgamiento de licencias. Por consiguiente, en el ínterin, hasta que se elaboren los SARPS relativos a los RPAS, no tiene que considerarse automáticamente que todo otorgamiento de certificados y licencias cumple con los SARPS de los Anexos conexos, incluidos los Anexos 1, 6 y 8.* 2.1 Un RPAS será aprobado, teniendo en cuenta las interdependencias de los componentes, de conformidad con los reglamentos nacionales y de forma que concuerde con las disposiciones de los Anexos afines. Además: a) una RPA contará con un certificado de aeronavegabilidad expedido de conformidad con los reglamentos nacionales y de forma que concuerde con las disposiciones del Anexo 8; y b) los componentes conexos de un RPAS especificados en el diseño de tipo serán certificados y mantenidos de conformidad con los reglamentos nacionales y de forma que concuerden con las disposiciones de los Anexos afines. 2.2 El explotador dispondrá de un certificado de explotador de RPAS expedido de conformidad con los reglamentos nacionales y que concuerde con las disposiciones del Anexo 6. 2.3 Los pilotos a distancia obtendrán sus licencias, o se les validarán sus licencias, de conformidad con los reglamentos nacionales y de forma que concuerde con las disposiciones del Anexo 1. **3. Solicitud de autorización** 3.1 La solicitud de autorización estipulada en 1.2 se efectuará ante las autoridades		

	competentes del Estado o de los Estados en que operará la RPA en un plazo no menor de siete días antes de la fecha prevista para el vuelo a menos que el Estado lo especifique de otro modo. 3.2 A menos que el Estado o los Estados determinen otra cosa, la solicitud de autorización incluirá lo siguiente: a) nombre e información de contacto del explotador; b) características de la RPA (tipo de aeronave, masa máxima certificada de despegue, número de motores, envergadura); c) copia del certificado de matrícula; d) identificación que utilizará la aeronave para radiotelefonía, si corresponde; e) copia del certificado de aeronavegabilidad; f) copia del certificado de explotador de RPAS; g) copia de la licencia de piloto(s) a distancia; h) copia de la licencia de estación de radio de la aeronave, si corresponde; i) descripción de la operación prevista (que incluya el tipo de operación o el propósito), reglas de vuelo, operación con visibilidad directa visual (VLOS), si corresponde, fecha del vuelo (s) previsto(s), punto de partida, destino, velocidades de crucero, niveles de crucero, ruta que ha de seguirse, duración/frecuencia del vuelo; j) requisitos de despegue y aterrizaje; k) características de performance de la RPA, incluyendo:		

	1) velocidades de utilización; 2) velocidades de ascenso máximas y típicas; 3) velocidades de descenso máximas y típicas; 4) velocidades de viraje máximas y típicas; 5) otros datos pertinentes relativos a la performance (p. ej., limitaciones relativas al viento, engelamiento, precipitación); y 6) autonomía máxima de la aeronave; l) capacidades de comunicaciones, navegación y vigilancia: 1) frecuencias y equipo de comunicaciones de seguridad operacional aeronáutica, incluyendo: i) comunicaciones ATC, incluidos los medios de comunicación alternativos; ii) enlaces de mando y control (C2) incluyendo los parámetros de performance y área de cobertura operacional designada; iii) comunicaciones entre el piloto a distancia y el observador RPA, si corresponde; 2) equipo de navegación; y 3) equipo de vigilancia (p. ej. transpondedor SSR, ADS-B emisión); m) capacidades de detectar y eludir; n) procedimientos de emergencia, incluyendo: 1) fallas de comunicaciones con el ATC; 2) falla C2; y		

	3) falla de comunicaciones piloto a distancia/observador RPA, si corresponde; o) número y emplazamiento de las estaciones de pilotaje a distancia así como procedimientos de transferencia entre las estaciones de pilotaje a distancia, si corresponde; p) documento que certifica la homologación acústica de conformidad con las disposiciones del Anexo 16, Volumen I, si corresponde; q) confirmación de cumplimiento con las normas de seguridad nacional de manera que concuerde con las disposiciones del Anexo 17, que incluya medidas de seguridad pertinentes a la operación de RPAS, si corresponde; r) información/descripción relativa a la carga útil; y s) prueba de cobertura adecuada de seguro/responsabilidad civil. 3.3 Cuando los certificados u otros documentos indicados en 3.2 se expiden en un idioma distinto del inglés, se incluirá una traducción a dicho idioma. 3.4 Después de obtenerse la autorización del Estado o Estados correspondiente(s), se completará la notificación y coordinación con los servicios de tránsito aéreo de conformidad con los requisitos del Estado o los Estados. *Nota.— Una solicitud de autorización no satisface el requisito de presentar un plan de vuelo ante las dependencias de los servicios de tránsito aéreo.* 3.5 Los cambios que se efectúen en la autorización se someterán a consideración del Estado o los Estados correspondiente(s). Si los cambios son aprobados, el explotador notificará a todas		

	las autoridades competentes. 3.6 En caso de una cancelación de vuelo el explotador o el piloto a distancia notificará a todas las autoridades competentes tan pronto como sea posible.		

Elaborado por: Santiago Castro **Fecha:** 07/Nov./13

Aprobado por: Lic. Aris J. De Leon **Fecha:** 08/Nov./13

Observaciones (DRRNA): La PDE fue aprobada por el Director de Vigilancia de la Seguridad Operacional, mediante oficio No.DVSO-718-13, del 12 de noviembre de 2013.