

Normas y métodos
recomendados internacionales



Anexo 3
al Convenio sobre
Aviación Civil Internacional

Servicio meteorológico para la navegación aérea internacional

Parte I
SARPS básicos

Parte II
Apéndices y adjuntos

Esta edición incorpora todas las enmiendas 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.

Véase en el Preámbulo la información relativa a la aplicación de las normas y métodos recomendados.

Decimosexta edición
Julio de 2007

Organización de Aviación Civil Internacional

Publicado por separado en español, árabe, francés, inglés y ruso, por la Organización de Aviación Civil Internacional. Toda la correspondencia, con excepción de los pedidos y suscripciones, debe dirigirse al Secretario General.

Los pedidos deben dirigirse a las direcciones siguientes junto con la correspondiente remesa en dólares estadounidenses o en la moneda del país de compra. Se recomienda el pago con tarjeta de crédito (American Express, MasterCard o Visa) a fin de evitar demoras en las entregas. En la sección de Información para efectuar pedidos del *Catálogo de publicaciones y ayudas audiovisuales de la OACI* se presenta información sobre el pago con tarjeta de crédito y otros medios.

International Civil Aviation Organization. Attention: Document Sales Unit, 999 University Street, Montréal, Quebec, Canada H3C 5H7
Teléfono: +1 514-954-8022; Facsímil: +1 514-954-6769; Sitatex: YULCAYA; Correo-e: sales@icao.int; World Wide Web: <http://www.icao.int>

Alemania. UNO-Verlag GmbH, August-Bebel-Allee 6, 53175 Bonn
Teléfono: +49 0 228-94 90 2-0; Facsímil: +49 0 228-94 90 2-22; Correo-e: info@uno-verlag.de; World Wide Web: <http://www.uno-verlag.de>

Camerún. KnowHow, 1, Rue de la Chambre de Commerce-Bonanjo, B.P. 4676, Douala / Teléfono: +237 343 98 42; Facsímil: + 237 343 89 25;
Correo-e: knowhow_doc@yahoo.fr

China. Glory Master International Limited, Room 434B, Hongshen Trade Centre, 428 Dong Fang Road, Pudong, Shanghai 200120
Teléfono: +86 137 0177 4638; Facsímil: +86 21 5888 1629; Correo-e: glorymaster@online.sh.cn

Egipto. ICAO Regional Director, Middle East Office, Egyptian Civil Aviation Complex, Cairo Airport Road, Heliopolis, Cairo 11776
Teléfono: +20 2 267 4840; Facsímil: +20 2 267 4843; Sitatex: CAICAYA; Correo-e: icaomid@cairo.icao.int

Eslovaquia. Air Traffic Services of the Slovak Republic, Letové prevádzkové služby Slovenskej Republiky, State Enterprise, Letisko M.R. Štefánika, 823 07 Bratislava 21 / Teléfono: +421 2 4857 1111; Facsímil: +421 2 4857 2105; Correo-e: sa.icao@lps.sk

España. A.E.N.A. — Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, Calle Juan Ignacio Luca de Tena, 14, Planta Tercera, Despacho 3. 11, 28027 Madrid / Teléfono: +34 91 321-3148; Facsímil: +34 91 321-3157; Correo-e: sssc.ventasoci@aena.es

Federación de Rusia. Aviaizdat, 48, Ivan Franko Street, Moscow 121351 / Teléfono: +7 095 417-0405; Facsímil: +7 095 417-0254

India. Oxford Book and Stationery Co., 57, Medha Apartments, Mayur Vihar, Phase-1, New Delhi – 110 091
Teléfono: +91 11 65659897; Facsímil: +91 11 22743532

India. Sterling Book House — SBH, 181, Dr. D. N. Road, Fort, Bombay 400001
Teléfono: +91 22 2261 2521, 2265 9599; Facsímil: +91 22 2262 3551; Correo-e: sbh@vsnl.com

India. The English Book Store, 17-L Connaught Circus, New Delhi – 110001
Teléfono: +91 11 2341-7936, 2341-7126; Facsímil: +91 11 2341-7731; Correo-e: ebs@vsnl.com

Japón. Japan Civil Aviation Promotion Foundation, 15-12, 1-chome, Toranomon, Minato-Ku, Tokyo
Teléfono: +81 3 3503-2686; Facsímil: +81 3 3503-2689

Kenya. ICAO Regional Director, Eastern and Southern African Office, United Nations Accommodation, P.O. Box 46294, Nairobi
Teléfono: +254 20 7622 395; Facsímil: +254 20 7623 028; Sitatex: NBOCAYA; Correo-e: icao@icao.unon.org

México. Director Regional de la OACI, Oficina Norteamérica, Centroamérica y Caribe, Av. Presidente Masaryk No. 29, 3er. Piso, Col. Chapultepec Morales, C.P. 11570, México, D.F.
Teléfono: +52 55 52 50 32 11; Facsímil: +52 55 52 03 27 57; Correo-e: icao_nacc@mexico.icao.int

Nigeria. Landover Company, P.O. Box 3165, Ikeja, Lagos
Teléfono: +234 1 4979780; Facsímil: +234 1 4979788; Sitatex: LOSLORK; Correo-e: aviation@landovercompany.com

Perú. Director Regional de la OACI, Oficina Sudamérica, Av. Víctor Andrés Belaúnde No. 147, San Isidro, Lima (Centro Empresarial Real, Vía Principal No. 102, Edificio Real 4, 4º piso)
Teléfono: +51 1 611 8686; Facsímil: +51 1 611 8689; Correo-e: mail@lima.icao.int

Reino Unido. Airplan Flight Equipment Ltd. (AFE), 1a Ringway Trading Estate, Shadowmoss Road, Manchester M22 5LH
Teléfono: +44 161 499 0023; Facsímil: +44 161 499 0298 Correo-e: enquiries@afeonline.com; World Wide Web: <http://www.afeonline.com>

Senegal. Directeur régional de l'OACI, Bureau Afrique occidentale et centrale, Boîte postale 2356, Dakar
Teléfono: +221 839 9393; Facsímil: +221 823 6926; Sitatex: DKRCAYA; Correo-e: icaodkr@icao.sn

Sudáfrica. Avex Air Training (Pty) Ltd., Private Bag X102, Halfway House, 1685, Johannesburg
Teléfono: +27 11 315-0003/4; Facsímil: +27 11 805-3649; Correo-e: avex@iafrica.com

Suiza. Adeco-Editions van Diermen, Attn: Mr. Martin Richard Van Diermen, Chemin du Lacuez 41, CH-1807 Blonay
Teléfono: +41 021 943 2673; Facsímil: +41 021 943 3605; Correo-e: mvandiermen@adeco.org

Tailandia. ICAO Regional Director, Asia and Pacific Office, P.O. Box 11, Samyae Ladprao, Bangkok 10901
Teléfono: +66 2 537 8189; Facsímil: +66 2 537 8199; Sitatex: BKKCAYA; Correo-e: icao_apac@bangkok.icao.int

5/07

Catálogo de publicaciones y ayudas audiovisuales de la OACI

Este catálogo anual comprende los títulos de todas las publicaciones y ayudas audiovisuales disponibles. En los suplementos al catálogo se anuncian las nuevas publicaciones y ayudas audiovisuales, enmiendas, suplementos, reimpressiones, etc.

Puede obtenerse gratuitamente pidiéndolo a la Subsección de venta de documentos, OACI.



NOTA DE ENVÍO

NUEVAS EDICIONES DE LOS ANEXOS AL CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

Se ha señalado a nuestra atención que cuando se publica una nueva edición de un Anexo, los usuarios han estado descartando, junto con la edición previa del Anexo, el **Suplemento** de la edición anterior. Se ruega tomar nota de que el Suplemento de la edición previa debe conservarse hasta que se publique un nuevo Suplemento.

NOTA IMPORTANTE SOBRE LA ENMIENDA 74

Esta nueva edición incorpora todas las enmiendas de la 1 a la 74 y su fecha de aplicación es el **7 de noviembre de 2007**. Sin embargo, algunas disposiciones sobre el uso de pronósticos WAFS, la prolongación del período de validez de los pronósticos de aeródromo y otras enmiendas relativas a claves meteorológicas aeronáuticas se aplicarán el **5 de noviembre de 2008** y **no** se han incluido en la nueva edición. Las páginas sustitutivas correspondientes a las disposiciones aplicables en 2008 se enviarán en septiembre de 2007.

**Normas y métodos
recomendados internacionales**



Anexo 3
al Convenio sobre
Aviación Civil Internacional

Servicio meteorológico para la navegación aérea internacional

Parte I
SARPS básicos

Parte II
Apéndices y adjuntos

Esta edición incorpora todas las enmiendas 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.

Véase en el Preámbulo la información relativa a la aplicación de las normas y métodos recomendados.

Decimosexta edición
Julio de 2007

Organización de Aviación Civil Internacional

ENMIENDAS

La publicación de enmiendas y corrigendos se anuncia periódicamente en la *Revista de la OACI* y en los suplementos mensuales del *Catálogo de publicaciones y ayudas audiovisuales de la OACI*, documentos que deberían consultar quienes utilizan esta publicación. Las casillas en blanco facilitan la anotación.

REGISTRO DE ENMIENDAS Y CORRIGENDOS

[illegible][illegible]

ÍNDICE

	<i>Página</i>
PREÁMBULO	(ix)
PARTE I. SARPS BÁSICOS	
CAPÍTULO 1. Definiciones	1-1
1.1 Definiciones	1-1
1.2 Expresiones de significado restringido	1-6
CAPÍTULO 2. Disposiciones generales	2-1
2.1 Finalidad, determinación y suministro del servicio meteorológico	2-1
2.2 Suministro, garantía de calidad y uso de la información meteorológica	2-2
2.3 Notificación por parte de los explotadores	2-3
CAPÍTULO 3. Sistema mundial de pronósticos de área y oficinas meteorológicas	3-1
3.1 Objetivo del sistema mundial de pronósticos de área	3-1
3.2 Centros mundiales de pronósticos de área	3-1
3.3 Oficinas meteorológicas	3-2
3.4 Oficinas de vigilancia meteorológica	3-2
3.5 Centros de avisos de cenizas volcánicas	3-3
3.6 Observatorios de volcanes de los Estados	3-4
3.7 Centros de avisos de ciclones tropicales	3-5
CAPÍTULO 4. Observaciones e informes meteorológicos	4-1
4.1 Estaciones y observaciones meteorológicas aeronáuticas	4-1
4.2 Acuerdo entre las autoridades de tránsito aéreo y las autoridades meteorológicas	4-2
4.3 Observaciones e informes ordinarios	4-2
4.4 Observaciones e informes especiales	4-3
4.5 Contenido de los informes	4-3
4.6 Observación y notificación de elementos meteorológicos	4-4
4.7 Notificación de la información meteorológica a partir de sistemas automáticos de observación	4-6
4.8 Observaciones e informes de actividad volcánica	4-6
CAPÍTULO 5. Observaciones e informes de aeronave	5-1
5.1 Obligaciones de los Estados	5-1
5.2 Tipos de observaciones de aeronave	5-1

5.3	Observaciones ordinarias de aeronave — designación	5-1
5.4	Observaciones ordinarias de aeronave — exenciones	5-2
5.5	Observaciones especiales de aeronave	5-2
5.6	Otras observaciones extraordinarias de aeronave	5-2
5.7	Notificación de las observaciones de aeronave durante el vuelo	5-3
5.8	Retransmisión de aeronotificaciones por las dependencias ATS	5-3
5.9	Registro y notificaciones posteriores al vuelo de las observaciones de aeronave relativas a actividad volcánica	5-3
CAPÍTULO 6. Pronósticos		6-1
6.1	Interpretación y utilización de los pronósticos	6-1
6.2	Pronósticos de aeródromo	6-1
6.3	Pronósticos de aterrizaje	6-2
6.4	Pronósticos de despegue	6-2
6.5	Pronósticos de área para vuelos a poca altura	6-3
CAPÍTULO 7. Información SIGMET y AIRMET, avisos de aeródromo y avisos y alertas de cizalladura del viento		7-1
7.1	Información SIGMET	7-1
7.2	Información AIRMET	7-1
7.3	Avisos de aeródromo	7-2
7.4	Avisos de cizalladura del viento	7-2
CAPÍTULO 8. Información climatológica aeronáutica		8-1
8.1	Disposiciones generales	8-1
8.2	Tablas climatológicas de aeródromo	8-1
8.3	Resúmenes climatológicos de aeródromo	8-1
8.4	Copias de datos de observaciones meteorológicas	8-2
CAPÍTULO 9. Servicio para explotadores y miembros de las tripulaciones de vuelo		9-1
9.1	Disposiciones generales	9-1
9.2	Exposición verbal, consulta y presentación de la información	9-3
9.3	Documentación de vuelo	9-3
9.4	Sistemas de información automatizada previa al vuelo para exposición verbal, consultas, planificación de vuelos y documentación de vuelo	9-4
9.5	Información para las aeronaves en vuelo	9-4
CAPÍTULO 10. Información para los servicios de tránsito aéreo y de búsqueda y salvamento, y de información aeronáutica		10-1
10.1	Información para las dependencias de los servicios de tránsito aéreo	10-1
10.2	Información para las dependencias de los servicios de búsqueda y salvamento	10-1
10.3	Datos proporcionados a las dependencias de los servicios de información aeronáutica	10-1

CAPÍTULO 11. Necesidades y utilización de las comunicaciones	11-1
11.1 Necesidades en materia de comunicaciones	11-1
11.2 Utilización de las comunicaciones del servicio fijo aeronáutico — Boletines meteorológicos en formato alfanumérico	11-2
11.3 Utilización de las comunicaciones del servicio fijo aeronáutico — Información elaborada por el sistema mundial de pronósticos de área	11-2
11.4 Utilización de las comunicaciones del servicio móvil aeronáutico	11-2
11.5 Utilización del servicio de enlace de datos aeronáuticos — Contenido del D-VOLMET	11-2
11.6 Utilización del servicio de radiodifusión aeronáutica — Contenido de las radiodifusiones VOLMET	11-3

PARTE II. APÉNDICES Y ADJUNTOS

APÉNDICES

APÉNDICE 1. Documentación de vuelo — Modelos de mapas y formularios	AP 1-1
APÉNDICE 2. Especificaciones técnicas relativas al sistema mundial de pronósticos de área y a las oficinas meteorológicas	AP 2-1
1. Sistema mundial de pronósticos de área	AP 2-1
2. Oficinas meteorológicas	AP 2-3
3. Centros de avisos de cenizas volcánicas (VAAC)	AP 2-4
4. Observatorios de volcanes de los Estados	AP 2-4
5. Centros de avisos de ciclones tropicales (TCAC)	AP 2-5
APÉNDICE 3. Especificaciones técnicas relativas a observaciones e informes meteorológicos	AP 3-1
1. Disposiciones generales relativas a observaciones meteorológicas	AP 3-1
2. Criterios generales relativos a informes meteorológicos	AP 3-1
3. Difusión de informes meteorológicos	AP 3-4
4. Observación y notificación de elementos meteorológicos	AP 3-4
APÉNDICE 4. Especificaciones técnicas relativas a observaciones e informes de aeronave	AP 4-1
1. Contenido de las aeronotificaciones	AP 4-1
2. Criterios para la notificación	AP 4-3
3. Intercambio de aeronotificaciones	AP 4-5
4. Disposiciones específicas relativas a la notificación de cizalladura del viento y cenizas volcánicas	AP 4-5
APÉNDICE 5. Especificaciones técnicas relativas a pronósticos	AP 5-1
1. Criterios relativos a TAF	AP 5-1
2. Criterios relativos a los pronósticos de tipo tendencia	AP 5-5

3.	Criterios relativos a los pronósticos para el despegue	AP 5-8
4.	Criterios relativos a los pronósticos de área para vuelos a poca altura	AP 5-8

APÉNDICE 6. Especificaciones técnicas relativas a información SIGMET y AIRMET, avisos de aeródromo y avisos y alertas de cizalladura del viento AP 6-1

1.	Especificaciones relativas a información SIGMET	AP 6-1
2.	Especificaciones relativas a información AIRMET	AP 6-2
3.	Especificaciones relativas a aeronotificaciones especiales	AP 6-4
4.	Criterios detallados respecto a los mensajes SIGMET y AIRMET y a las aeronotificaciones especiales (enlace ascendente)	AP 6-4
5.	Especificaciones relativas a avisos de aeródromo	AP 6-5
6.	Especificaciones relativas a avisos de cizalladura del viento	AP 6-6

APÉNDICE 7. Especificaciones técnicas relativas a información climatológica aeronáutica AP 7-1

1.	Procesamiento de la información climatológica aeronáutica	AP 7-1
2.	Intercambio de información climatológica aeronáutica	AP 7-1
3.	Contenido de la información climatológica aeronáutica	AP 7-1

APÉNDICE 8. Especificaciones técnicas relativas a servicios prestados a explotadores y miembros de las tripulaciones de vuelo AP 8-1

1.	Medios de proporcionar información meteorológica y formato	AP 8-1
2.	Especificaciones relativas a la información para la planificación previa al vuelo y nueva planificación en vuelo	AP 8-1
3.	Especificaciones relativas a exposición verbal y consultas	AP 8-2
4.	Especificaciones relativas a la documentación de vuelo	AP 8-2
5.	Especificaciones relativas a los sistemas automatizados de información previa al vuelo para exposición verbal, consultas, planificación de los vuelos y documentación de vuelo	AP 8-5
6.	Especificaciones relativas a la información para aeronaves en vuelo	AP 8-5

APÉNDICE 9. Especificaciones técnicas relativas a la información para los servicios de tránsito aéreo, los servicios de búsqueda y salvamento y los servicios de información aeronáutica AP 9-1

1.	Información que ha de proporcionarse a las dependencias de los servicios de tránsito aéreo	AP 9-1
2.	Información que ha de proporcionarse a las dependencias de los servicios de búsqueda y salvamento	AP 9-3
3.	Información que ha de proporcionarse a las dependencias de los servicios de información aeronáutica	AP 9-4

APÉNDICE 10. Especificaciones técnicas relativas a las necesidades y utilización de las comunicaciones AP 10-1

1.	Requisitos específicos para comunicaciones	AP 10-1
2.	Uso de las comunicaciones del servicio fijo aeronáutico	AP 10-2

3.	Uso de las comunicaciones del servicio móvil aeronáutico	AP 10-3
4.	Uso del servicio de enlace de datos aeronáuticos — D-VOLMET	AP 10-3
5.	Uso del servicio de radiodifusión aeronáutica — Radiodifusiones VOLMET	AP 10-4

ADJUNTOS

ADJUNTO A.	Precisión de la medición u observación, operacionalmente conveniente	ADJ A-1
ADJUNTO B.	Precisión de los pronósticos operacionalmente conveniente	ADJ B-1
ADJUNTO C.	Selección de criterios aplicables a los informes de aeródromo	ADJ C-1
ADJUNTO D.	Conversión de las indicaciones por instrumentos en valores de alcance visual en la pista y de la visibilidad	ADJ D-1

PREÁMBULO

Antecedentes

Las normas y métodos recomendados relativos a meteorología fueron adoptados inicialmente por el Consejo el 16 de abril de 1948, de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 37 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944), con la designación de Anexo 3 al Convenio, y el título *Normas y métodos recomendados — Claves meteorológicas*. Las normas y métodos recomendados se basaron en recomendaciones de la Conferencia Especial del Departamento de meteorología que se celebró en septiembre de 1947.

En la Tabla A se indica el origen de las enmiendas subsiguientes, junto con una lista de los temas principales a que se refieren y las fechas en que el Consejo adoptó o aprobó el Anexo y las enmiendas, las fechas en que surtieron efecto y las de aplicación.

Medidas que han de tomar los Estados contratantes

Notificación de diferencias. Se señala a la atención de los Estados contratantes la obligación que les impone el Artículo 38 del Convenio, en virtud del cual se pide a los Estados contratantes que notifiquen a la Organización cualquier diferencia entre sus reglamentos y métodos nacionales y las normas internacionales contenidas en este Anexo y en las enmiendas del mismo. Se pide a los Estados contratantes que en su notificación incluyan las diferencias respecto a los métodos recomendados contenidos en este Anexo y en las enmiendas del mismo, cuando la notificación de dichas diferencias sea de importancia para la seguridad de la navegación aérea. Además, se invita a los Estados contratantes a que mantengan a la Organización debidamente informada de todas las diferencias subsiguientes, o de la eliminación de cualquiera de ellas notificada previamente. Inmediatamente después de la adopción de cada enmienda de este Anexo, se enviará a los Estados contratantes una solicitud específica para la notificación de diferencias.

También se solicita la atención de los Estados sobre las disposiciones del Anexo 15 relativas a la publicación de diferencias entre su reglamento y métodos nacionales y las correspondientes normas y métodos recomendados de la OACI, por medio del servicio de información aeronáutica, además de la obligación que les impone el Artículo 38 del Convenio.

Promulgación de información. El establecimiento, supresión o cambios de instalaciones, servicios y procedimientos que afecten a las operaciones de aeronaves — proporcionados de conformidad con las normas y métodos recomendados que se especifican en este Anexo — deberían notificarse y efectuarse de acuerdo con lo dispuesto en el Anexo 15.

Uso del texto del Anexo en los reglamentos nacionales. En su resolución del 13 de abril de 1948, el Consejo hizo patente a los Estados contratantes la conveniencia de que, en la medida de lo posible, emplearan en sus propios reglamentos nacionales la misma redacción de las normas de la OACI que son de carácter preceptivo, y, además, que indicaran las diferencias respecto a las normas, así como también las demás disposiciones nacionales que tuvieran importancia para la seguridad y regularidad de la navegación aérea. Siempre que ha sido posible, las disposiciones de este Anexo se han redactado de manera que puedan incluirse en las legislaciones nacionales sin variaciones importantes.

Carácter de cada una de las partes componentes del Anexo

Los Anexos constan generalmente de las siguientes partes, aunque no necesariamente, y cada una de ellas tiene el carácter que se indica:

1.— *Texto que constituye el Anexo propiamente dicho:*

- a) *Normas y Métodos recomendados* que el Consejo ha adoptado de conformidad con las disposiciones del Convenio. Su definición es la siguiente:

Norma. Toda especificación de características físicas, configuración, material, performance, personal o procedimiento, cuya aplicación uniforme se considera necesaria para la seguridad o regularidad de la navegación aérea internacional y a la que, de acuerdo con el Convenio, se ajustarán los Estados contratantes. En el caso de que sea imposible su cumplimiento, el Artículo 38 del Convenio estipula que es obligatorio hacer la correspondiente notificación al Consejo.

Método recomendado. Toda especificación de características físicas, configuración, material, performance, personal o procedimiento, cuya aplicación uniforme se considera conveniente por razones de seguridad, regularidad o eficiencia de la navegación aérea internacional, y a la cual, de acuerdo con el Convenio, tratarán de ajustarse los Estados contratantes.

- b) *Apéndices* con texto que por conveniencia se agrupa por separado, pero que forma parte de las normas y métodos recomendados que ha adoptado el Consejo.
- c) *Definiciones* de la terminología empleada en las normas y métodos recomendados, que no es explícita porque no tiene el significado corriente. Las definiciones no tienen carácter independiente, pero son parte esencial de cada una de las normas y métodos recomendados en que se usa el término, ya que cualquier cambio en el significado de éste afectaría la disposición.
- d) *Tablas y Figuras* que aclaran o ilustran una norma o método recomendado y a las cuales éstos hacen referencia, forman parte de la norma o método recomendado correspondiente y tienen el mismo carácter.

2.— *Texto aprobado por el Consejo para su publicación en relación con las normas y métodos recomendados (SARPS):*

- a) *Preámbulos* que comprenden antecedentes históricos y textos explicativos basados en las medidas del Consejo, y que incluyen una explicación de las obligaciones de los Estados, dimanantes del Convenio y de las resoluciones de adopción, en cuanto a la aplicación de las normas y métodos recomendados.
- b) *Introducciones* que contienen texto explicativo al principio de las partes, capítulos y secciones de los Anexos a fin de facilitar la comprensión de la aplicación del texto.
- c) *Notas* intercaladas en el texto, cuando corresponde, que proporcionan datos o referencias acerca de las normas o métodos recomendados de que se trate, sin formar parte de tales normas o métodos recomendados.
- d) *Adjuntos* que comprenden textos que suplementan los de las normas y métodos recomendados, o incluidos como orientación para su aplicación.

Elección de idioma

Este Anexo se ha adoptado en cinco idiomas — español, árabe, francés, inglés y ruso. Se pide a cada uno de los Estados contratantes que elija uno de estos textos para los fines de aplicación nacional y demás efectos previstos en el Convenio, ya sea para utilizarlo directamente o mediante traducción a su propio idioma, y que notifique su preferencia a la Organización.

Presentación editorial

Para facilitar la lectura e indicar su condición respectiva, las *Normas* aparecen en tipo corriente; y los *Métodos recomendados* y las *Notas* en letra bastardilla precedidas de la palabra **Recomendación** y *Nota*, respectivamente.

Al redactar las especificaciones se ha seguido la práctica de utilizar el futuro del verbo cuando se trata de las “Normas” y el auxiliar “debería” en el caso de los “Métodos recomendados”.

Toda referencia hecha a cualquier parte de este documento, identificada por un número, comprende todas las subdivisiones de dicha parte.

Aplicación

Las normas y métodos recomendados contenidos en este documento regulan la aplicación de los *Procedimientos suplementarios regionales* (Doc 7030), documento éste en que figuran las declaraciones relativas a la elección regional respecto a los casos en que este Anexo permite la opción.

Responsabilidad

De acuerdo con una disposición similar que figura en el Preámbulo del Anexo 6, Parte II, la responsabilidad que de acuerdo con las disposiciones del Anexo 3 incumbe a un explotador recae, en el caso de la aviación general internacional, en el piloto al mando.

Relación con las correspondientes publicaciones de la OMM

Las disposiciones contenidas en el Anexo 3, si se exceptúan ligeras diferencias de redacción, son idénticas a las que aparecen en el Reglamento Técnico (Capítulo C.3.1) de la Organización Meteorológica Mundial (OMM).

Los formatos correspondientes a las claves meteorológicas aeronáuticas a que se hace referencia en el Anexo 3 son preparados por la Organización Meteorológica Mundial a base de los requisitos aeronáuticos contenidos en este Anexo, o que establece de vez en cuando el Consejo. Los formatos de las claves meteorológicas aeronáuticas son promulgados por la OMM en su Publicación núm. 306 — *Manual de claves*, Volumen I.

Tabla A. Enmiendas del Anexo 3

<i>Enmiendas</i>	<i>Origen</i>	<i>Temas</i>	<i>Adoptada/Aprobada Surtió efecto Aplicable</i>
1ª edición	Segunda Conferencia del Departamento de meteorología	Claves meteorológicas para la transmisión de información meteorológica con fines aeronáuticos.	16 de abril de 1948 15 de septiembre de 1948 1 de enero de 1949
1 a 21 (2ª edición)	Conferencia Especial del Departamento de meteorología	Actualización y mejora de las claves meteorológicas.	17 de septiembre de 1948 23 de diciembre de 1948 1 de enero de 1949
22 a 37	Tercera Conferencia del Departamento de meteorología	Uso de lenguaje claro y de una clave simplificada para indicar las condiciones de vuelo en las aeronotificaciones.	28 de mayo de 1951 1 de octubre de 1951 1 de enero de 1952
38 (3ª edición)	Primera Conferencia de navegación aérea	Introducción del formulario AIREP para la transmisión de aeronotificaciones por radiotelefonía o radiotelegrafía.	15 de diciembre de 1953 1 de agosto de 1954 1 de septiembre de 1954
39	Primera Conferencia de navegación aérea	Introducción de una clave POMAR revisada para la transmisión de aeronotificaciones por radiotelegrafía.	18 de mayo de 1954 20 de agosto de 1954 1 de septiembre de 1954

Enmiendas	Origen	Temas	Adoptada/Aprobada Surtió efecto Aplicable
40	Organización Meteorológica Mundial	Nuevas claves meteorológicas aeronáuticas numéricas en forma de Adjuntos, que sustituían a las que hasta entonces aparecían en las normas y prácticas recomendadas, (exceptuada la clave POMAR).	28 de septiembre de 1954 1 de enero de 1955 1 de enero de 1955
41	Cuarta Conferencia del Departamento de meteorología	Introducción de normas y métodos recomendados para regular las obligaciones de los Estados contratantes en relación con el establecimiento de una organización meteorológica en cada uno de ellos, adecuados para dar cumplimiento a los Artículos 28 y 37 del Convenio; cambio consiguiente del título del Anexo 3 para que dijera <i>Normas y métodos recomendados internacionales — Meteorología</i> .	1 de abril de 1955 1 de agosto de 1955 1 de enero de 1956
42 (4ª edición)	Segunda Conferencia de navegación aérea	Simplificación de las especificaciones detalladas relativas al método para determinar la posición, contenidas en los formularios de aeronotificación AIREP y POMAR.	8 de mayo de 1956 1 de septiembre de 1956 1 de diciembre de 1956
43	Tercera Conferencia de navegación aérea	Introducción del término “información SIGMET” para remplazar los términos “mensajes de aviso” y “mensajes de advertencia”, enmienda de la tabla de “Estado del mar” en la clave POMAR.	13 de junio de 1957 1 de octubre de 1957 1 de diciembre de 1957
44	Conferencia de los Departamentos de reglamento del aire, servicios de tránsito aéreo/ búsqueda y salvamento	Introducción de cambios en la lista de elementos contenidos en la Sección 1 (Informe de posición) del formulario AIREP de aeronotificación — supresión del elemento “Condiciones de vuelo” y enmienda del último elemento de la sección para que dijera, “Posición siguiente y hora a que se sobrevolará”.	18 de febrero de 1960 1 de mayo de 1960 1 de agosto de 1960
45	Conferencia de los Departamentos de reglamento del aire, servicios de tránsito aéreo/ búsqueda y salvamento	Enmienda en los modelos de formularios AIREP y POMAR de aeronotificación, como consecuencia de la Enmienda 44.	18 de febrero de 1960 — 1 de agosto de 1960
46	Organización Meteorológica Mundial	Actualización de las claves meteorológicas aeronáuticas numéricas introducidas por la OMM, al 1 de enero de 1960.	8 de junio de 1960 — 8 de junio de 1960
47 (5ª edición)	Quinta Conferencia del Departamento de meteorología	Enmienda de los procedimientos relativos a las observaciones e informes meteorológicos de las aeronaves, modificando los referentes a observaciones especiales e introduciendo requisitos en cuanto a observaciones adicionales; supresión del formulario POMAR de aeronotificación; eliminación de la vigilancia meteorológica en vuelo e introducción del servicio de pronósticos en ruta para complementar la vigilancia meteorológica de área; enmienda de las disposiciones relativas a las condiciones meteorológicas a lo largo de la ruta hasta un aeródromo de alternativa.	2 de diciembre de 1960 1 de abril de 1961 1 de julio de 1961
48	Quinta Conferencia del Departamento de meteorología	Enmienda del modelo de formulario AIREP de aeronotificación, para reflejar los cambios efectuados en los procedimientos relativos a las observaciones e informes meteorológicos de las aeronaves, como consecuencia de una enmienda de los PANS-RAC.	2 de diciembre de 1960 — 1 de julio de 1961
49	Quinta Conferencia del Departamento de meteorología	Introducción de la definición del “valor de D”.	8 de abril de 1963 1 de agosto de 1963 1 de noviembre de 1963
50	Organización Meteorológica Mundial	Actualización de las claves meteorológicas aeronáuticas numéricas introducidas por la OMM, al 1 de enero de 1964.	18 de marzo de 1964 — 18 de marzo de 1964

<i>Enmiendas</i>	<i>Origen</i>	<i>Temas</i>	<i>Adoptada/Aprobada Surtió efecto Aplicable</i>
51 (6ª edición)	Conferencia de los Departamentos de meteorología y de operaciones	Introducción del requisito de que las observaciones se hagan en lugares en que éstas sean representativas del área para la cual se requieren principalmente; ampliación de los criterios respecto a aeronotificaciones especiales para que comprendan fenómenos que puedan probablemente afectar a la eficiencia y a la seguridad, y supresión del requisito relativo a “observaciones adicionales de aeronaves”, con arreglo a criterios acordados regionalmente; supresión, en el formulario AIREP de aeronotificación, de los datos correspondientes al valor de D, condiciones meteorológicas y nubes como datos regulares; introducción de un modelo modificado de formulario AIREP; modificaciones en las disposiciones relativas a las formas de mensajes meteorológicos previendo el intercambio de información en forma gráfica; introducción de la definición de “lenguaje claro”.	31 de mayo de 1965 1 de octubre de 1965 10 de marzo de 1966
52	Organización Meteorológica Mundial	Actualización de las claves meteorológicas aeronáuticas numéricas introducidas por la OMM, al 10 de marzo de 1966.	12 de diciembre de 1966 — 12 de diciembre de 1966
53	Conferencia departamental de meteorología y operaciones	Introducción de disposiciones que permiten el acuerdo regional de navegación aérea sobre el uso de una forma gráfica de mensaje para la difusión de pronósticos; sustitución del término “forma simbólica de mensajes” por una descripción más específica de la forma de mensaje a la que dicha expresión se proponía referirse.	12 de diciembre de 1966 12 de abril de 1967 24 de agosto de 1967
54	Organización Meteorológica Mundial	Actualización de las claves meteorológicas aeronáuticas numéricas introducidas por la OMM, al 1 de enero de 1968.	13 de junio de 1967 — 1 de enero de 1968
55	Francia	Introducción de disposiciones que permiten hacer cambios en las aeronotificaciones antes de su notificación entre puntos terrestres.	16 de diciembre de 1968 16 de abril de 1969 18 de septiembre de 1969
56 (7ª edición)	Sexta Conferencia de navegación aérea	Introducción de: especificaciones relativas a los centros de pronósticos de área; especificaciones simplificadas relativas a las oficinas meteorológicas, con objeto de que reflejen la creciente centralización; ampliación de los informes de aeronaves que comprendan condiciones meteorológicas adversas encontradas durante la subida inicial y la aproximación final; notificación ordinaria por las aeronaves de viento “instantáneo” en vez de viento “medio”; criterios mejorados para los informes en vuelo de la intensidad de la turbulencia; nueva definición de “oficina de notificación de los servicios de tránsito aéreo” y cambios en la definición de “dependencia de servicios de tránsito aéreo”, cambios en las claves meteorológicas aeronáuticas introducidas por la OMM, al 18 de septiembre de 1969.	15 de mayo de 1970 15 de septiembre de 1970 4 de febrero de 1971
57	Segunda Reunión del Grupo técnico de expertos sobre operación de aeronaves supersónicas de transporte	Enmienda de la definición de “información SIGMET” a fin de tener en cuenta las necesidades de las operaciones de aeronaves supersónicas de transporte; introducción de disposiciones relativas a la realización y anotación de observaciones especiales siempre que se encuentre turbulencia moderada, granizo o cumulonimbus durante el vuelo transónico o supersónico.	19 de marzo de 1971 6 de septiembre de 1971 6 de enero de 1972
58	Organización Meteorológica Mundial	Actualización de las claves meteorológicas aeronáuticas introducidas por la OMM, al 1 de enero de 1972.	19 de marzo de 1971 — 6 de enero de 1972

Enmiendas	Origen	Temas	Adoptada/Aprobada Surtió efecto Aplicable
59	Sexta Conferencia de navegación aérea	Permitir la omisión de información sobre la “posición siguiente y hora en que se sobrevolará” de la Sección 1 de las aeronotificaciones intercambiadas entre oficinas meteorológicas; introducción de modificaciones en el formato y los datos convencionales del formulario modelo de aeronotificación para que fuese adecuado para la inserción directa en las computadoras.	24 de marzo de 1972 24 de julio de 1972 7 de diciembre de 1972
60 (8ª edición)	Sexta Conferencia de navegación aérea. Octava Conferencia de navegación aérea. Reunión departamental de meteorología (1974)	Revisión completa del Anexo 3, incorporando los PANS-MET, cuyas especificaciones se consideran adecuadas para su inclusión en el Anexo 3 como normas y métodos recomendados; la revisión tomó en consideración los requisitos operacionales aprobados recientemente y los métodos actuales para cumplir con ellos; introducción de nuevas normas y métodos recomendados relativos a los servicios para explotadores y miembros de las tripulaciones de vuelo, información meteorológica para los servicios de tránsito aéreo y para los de búsqueda y salvamento, juntamente con necesidades en cuanto a comunicaciones y a su utilización; por consiguiente, el título del Anexo 3 se cambió por el de <i>Servicio meteorológico para la navegación aérea internacional</i> .	26 de noviembre de 1975 26 de marzo de 1976 12 de agosto de 1976
61	Novena Conferencia de navegación aérea. Reunión departamental de meteorología (1974)	Nuevas disposiciones y revisión de las disposiciones existentes para mejorar la coordinación entre las oficinas/estaciones meteorológicas y las dependencias de servicios de tránsito aéreo y el suministro de información meteorológica a estas últimas; nuevas especificaciones relativas a las observaciones e informes para el despegue y el aterrizaje; introducción de una nota referente a las especificaciones del Anexo 14 destinadas a reducir al mínimo los riesgos para las aeronaves debidos al emplazamiento y construcción de instalaciones y equipo en las zonas de operaciones; sustitución de la expresión “aeronaves supersónicas de transporte” por la expresión “aeronaves supersónicas”; actualización de la Parte 2, Apéndice 2; revisión de las definiciones de “nefanálisis” y de “nivel de vuelo”; supresión del Adjunto D — Claves meteorológicas aeronáuticas.	14 de diciembre de 1977 14 de abril de 1978 10 de agosto de 1978
62	Octava Conferencia de navegación aérea y Consejo de la OACI	Inclusión en el Apéndice 1 de modelos de mapas y formularios elaborados por la OMM a base de los requisitos operacionales contenidos en el Anexo 3. Transferencia de los designadores de datos geográficos del Apéndice 2 del Anexo 3 al <i>Manual de métodos meteorológicos aeronáuticos</i> (Doc 8896).	26 de junio de 1978 26 de octubre de 1978 29 de noviembre 1979
63	Reunión departamental MET (1974). Secretaría de la OACI. Grupo de expertos sobre servicios de información de vuelo para las operaciones. Novena Conferencia de navegación aérea. Doc 9328	Definición de “Boletín meteorológico”; corrección de las deficiencias en la difusión de las aeronotificaciones entre estaciones terrestres; educación del número de mensajes SIGMET relativos al “área tormentosa activa”; supresión de la referencia a las “líneas de notificación”; referencia al nuevo <i>Manual de métodos para la observación y notificación del alcance visual en la pista</i> .	23 de marzo de 1981 23 de julio de 1981 26 de noviembre de 1981
64	Secretaría de la OACI	Nuevas disposiciones y revisión de las actuales para satisfacer los requisitos operacionales relacionados con la observación y notificación de la cizalladura del viento a poca altura, comprendida la introducción de avisos de la cizalladura del viento para las fases de ascenso y aproximación del vuelo.	6 de diciembre de 1982 6 de abril de 1983 24 de noviembre de 1983
65 (9ª edición)	Reunión departamental de comunicaciones/meteorología (1982); tercera reunión del Grupo de expertos ADAPT	Nuevas disposiciones y revisión de las actuales relacionadas con la introducción del nuevo sistema mundial de pronósticos de área; métodos de intercambio de datos meteorológicos operacionales; mejoramiento de la precisión de la evaluación y notificación del alcance visual en la pista.	10 de junio de 1983 10 de octubre de 1983 22 de noviembre de 1984

<i>Enmiendas</i>	<i>Origen</i>	<i>Temas</i>	<i>Adoptada/Aprobada Surtió efecto Aplicable</i>
66 (10ª edición)	Reunión departamental de comunicaciones/meteorología (1982). Segunda reunión regional de navegación aérea Asia/Pacífico. Vigésima segunda y vigésima tercera reuniones del Grupo Europeo de Planificación de la Navegación Aérea. Organización Meteorológica Mundial. Recomendaciones de la ANC relativas al método de indicar la fecha/hora y las unidades de medida. Secretaría de la OACI	Enmienda de las disposiciones relativas a la transmisión fuera del aeródromo de la información sobre la cizalladura del viento, criterios de publicación de los informes especiales seleccionados, inclusión de la información sobre nubes en los pronósticos de aeródromo, documentación de vuelo que ha de proporcionarse a los de corta distancia, formato de los mensajes SIGMET y encabezamiento de los boletines meteorológicos; incorporación al Anexo 3 de unidades de medida y de la forma de indicar la hora en armonía con las disposiciones del Anexo 5.	24 de marzo de 1986 27 de julio de 1986 20 de noviembre de 1986
67	Reunión departamental de comunicaciones/meteorología (1982). Vigésima segunda y vigésima quinta reuniones del Grupo Europeo de Planificación de la Navegación Aérea. Secretaría de la OACI. Organización Meteorológica Mundial	Enmienda de las disposiciones relativas a los reglajes de la intensidad luminosa utilizados en la evaluación del RVR; identificación de determinados aeródromos y supresión del requisito de incluir en los mapas del WAFS los círculos de temperatura; hora de transmisión a los usuarios de pronósticos de los centros regionales de pronósticos de área; introducción de disposiciones para emitir y difundir avisos de cenizas volcánicas; incorporación de unidades de la velocidad del viento en los ejemplos de claves meteorológicas aeronáuticas; modificación de los elementos de las aeronotificaciones en el Anexo 3 para que coincidan con los PANS-RAC; enmiendas de índole editorial del ejemplo de mensaje SIGMET.	27 de marzo de 1987 27 de julio de 1987 19 de noviembre de 1987
68	Reunión departamental de comunicaciones/meteorología (1982). Secretaría de la OACI. Organización Meteorológica Mundial	Enmienda de las disposiciones relativas a la identificación de los puntos de notificación del RVR; criterios para la expedición de informes especiales seleccionados notificando cambios del RVR; valores del RVR en la zona de toma de contacto para todas las pistas de aterrizaje que han de incluirse en los informes difundidos más allá del aeródromo; modelos de mapas y formularios para la documentación de vuelo; expedición y actualización de los mensajes SIGMET relativos a nubes de cenizas volcánicas; disposiciones explícitas relativas a la necesidad de proporcionar datos MET a las dependencias de los servicios de información aeronáutica; armonización con el Anexo 10 de las definiciones de red de telecomunicaciones fijas aeronáuticas y de servicio móvil aeronáutico; armonización de la terminología del párrafo 6.3.1 con la de los PANS-OPS, Volumen II, Parte III; y enmiendas de redacción en el párrafo 3.3.7 suprimiendo los niveles equivalentes de presión; ejemplo de informe SPECI; cambio de la referencia en el Adjunto B, Parte 3, párrafo 1.4 b); y cambio en la nota al pie del Adjunto C relativa a la visibilidad y al RVR.	21 de marzo de 1989 23 de julio de 1989 16 de noviembre de 1989
69 (11ª edición)	Reunión departamental de comunicaciones/meteorología/operaciones (1990). Secretaría de la OACI	Enmienda de las disposiciones relativas a la transición a la fase final de WAFS; claves meteorológicas aeronáuticas y textos de orientación sobre la selección de criterios aplicable a los informes de aeródromo; información climatológica aeronáutica, información SIGMET y textos de orientación conexos para la expedición de mensajes SIGMET; estaciones automáticas de observación meteorológica para operaciones de helicópteros; y armonización con el Anexo 6, Partes I y II con respecto a la definición de aeródromo de alternativa.	23 de marzo de 1992 27 de julio de 1992 12 de noviembre de 1992; 1 de julio de 1993

<i>Enmiendas</i>	<i>Origen</i>	<i>Temas</i>	<i>Adoptada/Aprobada Surtió efecto Aplicable</i>
70 (12ª edición)	Reunión departamental de comunicaciones/meteorología/operaciones (1990). Reunión regional limitada de navegación aérea Atlántico septentrional (COM/MET/RAC) (1992). Tercera Reunión regional de navegación aérea Asia/Pacífico (1993). GEPNA/32. Secretaría de la OACI	Definiciones de información AIRMET, vuelo a grandes distancias, pronóstico de área GAMET, control de operaciones y ciclón tropical; enmienda de las disposiciones relativas a la resolución horizontal y clave que se utilizará para los pronósticos reticulares de los vientos y las temperaturas en altitud preparados por los centros mundiales de pronósticos de área; expedición de informes especiales sobre cambios de temperatura en los aeródromos; disposiciones sobre notificación y pronósticos relativos a la información meteorológica en los aeródromos, que sirven de base para establecer las claves meteorológicas aeronáuticas y enmienda consiguiente de los modelos A1, A2, TA1, TA2 y SN, con el fin tener en cuenta las claves meteorológicas aeronáuticas actualizadas; aeronotificaciones automatizadas; suministro de información sobre fenómenos meteorológicos peligrosos para los vuelos a poca altura; indicación del valor mínimo de umbral asignado a la velocidad máxima del viento en la superficie que debería requerir la expedición de los SIGMET correspondientes a ciclones tropicales; observación y notificación de la cizalladura del viento para tener en cuenta la nueva tecnología del equipo terrestre de observación de la cizalladura del viento; intercambio interregional de METAR y SPECI para dar apoyo a los vuelos a grandes distancias y vuelos a grandes distancias que se realizan con control de operaciones centralizado; enmienda editorial en la versión inglesa para sustituir el término “line squall” por “squall line” por ser éste último el más comúnmente utilizado para designar una línea de tormentas; enmiendas editoriales de los modelos SWL y SN para armonizar la descripción del nivel de engelamiento, y correcciones editoriales del modelo A2; inclusión, en el modelo SN, de los símbolos para describir en la documentación de vuelo las “erupciones volcánicas”, el “estado del mar” y la “temperatura en la superficie del mar”; actualización de los textos de orientación sobre precisión de la medición u observación operacionalmente conveniente y actualmente obtenible; introducción de los criterios pertinentes para incluir las ondas orográficas fuertes en la información SIGMET.	17 de marzo de 1995 24 de julio de 1995 1 de enero de 1996
71 (13ª edición)	Reunión regional limitada de navegación aérea Atlántico septentrional (COM/MET/RAC) (1992). Tercera Reunión regional de navegación Aérea Asia/Pacífico (1993). 38ª Reunión del Grupo Europeo de Planificación de la Navegación Aérea (GEPNA/38). Estados Unidos. Secretaría de la OACI	Definiciones de vigilancia dependiente automática, principios relativos a factores humanos, vigilancia de los volcanes en las aerovías internacionales, nivel, centro de avisos de ciclones tropicales, centro de avisos de cenizas volcánicas y servicio por enlace de datos VOLMET; enmienda de las disposiciones relativas a la indicación de la autoridad meteorológica designada en las AIP de los Estados; introducción de la función de los principios relativos a factores humanos; inclusión de pronósticos de vientos/temperaturas en altitud del WAFS con período de validez de 6 horas y 36 horas; introducción de requisitos y un nuevo modelo para los avisos de cenizas volcánicas en formato gráfico; especificación de la frecuencia de actualización de los avisos de cenizas volcánicas y función específica de los VAAC y TCAC; enmienda de carácter editorial para lograr coherencia en el orden de utilización de los términos “RVR” y “RWY”; enmienda de las abreviaturas utilizadas para la notificación del tiempo presente; introducción de requisitos relativos al servicio por enlace de datos “VOLMET”; enmiendas de carácter editorial relativas a las aeronotificaciones; inclusión de la “temperatura pronosticada” en los pronósticos de aeródromo; introducción de requisitos para la normalización de los pronósticos de área y de la documentación de vuelo para los vuelos a poca altura y enmiendas consiguientes del Apéndice — Modelos de mapas y formularios; supresión de la	11 de marzo de 1998 20 de julio de 1998 5 de noviembre de 1998

Enmiendas	Origen	Temas	Adoptada/Aprobada Surtió efecto Aplicable
		especificación sobre uso de un idioma nacional en conexión con los mensajes SIGMET; introducción de requisitos para el suministro de información meteorológica mediante los sistemas automatizados de información previa al vuelo; introducción del requisito de suministro de información meteorológica para la planificación centralizada de los vuelos en los vuelos a grandes distancias; definiciones cuantitativas de nubes CB y tormentas, que se utilizarán en los mapas SIGWX del WAFS y enmiendas consiguientes de los textos de orientación.	
72 (14ª edición)	Reunión regional limitada de navegación aérea Oriente Medio (COM/MET/RAC) RAN (1996). Novena reunión del Grupo regional ASIA/PAC de planificación y ejecución de la navegación aérea. 36ª, 39ª, 40ª reuniones del Grupo Europeo de Planificación de la Navegación Aérea. Asociación del Transporte Aéreo Internacional. Secretaría	Cambios a las definiciones de centro mundial de pronósticos de área; centro regional de pronósticos de área; datos reticulares en forma numérica; miembro de la tripulación de vuelo y piloto al mando; introducción de definiciones para altitud mínima de sector, control de calidad, garantía de calidad; gestión de calidad; sistema de calidad y visibilidad; introducción de requisitos sobre el intercambio global de información OPMET; formato actualizado para los mensajes de aviso de cenizas volcánicas y ciclones tropicales; introducción de requisitos sobre la transmisión de información sobre la emisión accidental de materiales radiactivos; incorporación del símbolo de radiación en los mapas SIGWX del WAFS; requisitos operacionales actualizados para los datos del sistema mundial de pronósticos de área (WAFS) sobre el aumento de la frecuencia de la expedición de datos WAFS sobre el viento/temperatura en altitud a cuatro veces por día; incorporación del FL140 y la humedad en los datos globales GRIB; introducción de la clave BUFR; incorporación de los símbolos de “vientos fuertes de superficie” y “oscurecimiento de montaña” en los mapas SIGWX de bajo nivel; requisitos operacionales para las claves aeronáuticas MET relativas a la introducción de fraseologías VOLMET normalizadas; utilización uniforme de grupos de fecha/hora en las formas de claves METAR y TAF; nivel de referencia adicional para la altura de las nubes y el nivel de engelamiento en los mensajes GAMET; discriminación entre mejoras y deterioro de la visibilidad, base de nubes y visibilidad vertical en los informes y pronósticos de aeródromos; introducción de plantilla para los informes meteorológicos locales METAR/SPECI, TAF y SIGMET; el algoritmo para notificar turbulencia y suministro de un índice de turbulencia, así como la interpretación operacional del índice de turbulencia; disposiciones para el componente MET para los sistemas automatizados de información previa al vuelo y de información armonizada AIS/MET previa al vuelo; disposiciones sobre garantía de calidad y control de calidad de la información MET; información SIGMET en formato gráfico y criterios cuantitativos para los mensajes SIGMET; incorporación de medidores de dispersión frontal en las disposiciones sobre RVR; y enmiendas de redacción.	7 de marzo de 2001 16 de julio de 2001 1 de noviembre de 2001
73 (15ª edición)	Reunión departamental de meteorología (MET) (2002). Secretaría	Reestructuración del Anexo 3 en dos partes; nuevas definiciones y modificaciones a las actuales; elevación de algunos métodos recomendados a la categoría de normas; eliminación de la necesidad de emitir pronósticos WAFS en forma cartográfica T4; introducción de disposiciones relativas a la necesidad de conservar la integridad de los pronósticos WAFS; notificación de la actividad volcánica por parte de los observatorios de volcanes de los Estados seleccionados a un ACC, una MWO y un VAAC; introducción de disposiciones que permiten la emisión de mensajes SIGMET para cenizas volcánicas y ciclones tropicales en formato gráfico utilizando la forma de clave BUFR de la OMM; introducción de plantillas para las aeronotificaciones especiales (enlace descendente), los avisos de ciclones tropicales y cenizas volcánicas y los avisos de aeródromo y de	25 de febrero de 2004 12 de julio de 2004 25 de noviembre de 2004

Enmiendas	Origen	Temas	Adoptada/Aprobada Surtió efecto Aplicable
		cizalladura del viento; introducción del requisito de emitir informes METAR y SPECI antes de que se reanuden las operaciones en los aeródromos; introducción de disposiciones que habilitan el uso de sistemas de observación completamente automatizados durante las horas en que el aeródromo no está en funcionamiento; introducción de la visibilidad reinante; introducción del requisito de cancelar los pronósticos de aeródromo que no puedan someterse a un examen continuo; introducción de una disposición relativa al período para promediar las mediciones de la visibilidad y las variaciones de la velocidad media del viento; introducción de una disposición que establece el uso de la intensidad luminosa máxima para calcular la RVR para los METAR y SPECI; supresión del Ejemplo 2 del Modelo TB; inclusión de los nuevos Ejemplos 3 y 4 en el Modelo SWH; supresión del Adjunto A; introducción de un nuevo Adjunto C en el que se describen los procedimientos de reserva en los WAFC, y enmiendas de carácter editorial.	
74 (16ª edición)	Grupo de operaciones del sistema mundial de pronósticos de área (WAFSOPSG). Grupo de operaciones para vigilancia de volcanes en las aerovías internacionales (IAVWOPSG). Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA). Secretaría de la OACI	Cambios en las definiciones de “nube de importancia para las operaciones y visibilidad reinante” y supresión de la definición de “zona de servicio (sistema mundial de pronósticos de área)”; supresión de todos los requisitos relativos a los SST; introducción de un requisito para los procedimientos de reserva del centro de avisos de cenizas volcánicas (VAAC); eliminación de la necesidad de enmendar los pronósticos del tiempo significativo (SIGWX); introducción de los pronósticos de altitud de los niveles de vuelo WAFS normales; eliminación del requisito de expedir informes meteorológicos especiales de aeródromo (SPECI) cuando se expidan informes meteorológicos ordinarios de aeródromo (METAR) cada media hora; enmienda de la notificación de ráfagas en los informes locales ordinarios y especiales cuando se aplican procedimientos de atenuación del ruido; armonización de los criterios para el empleo de grupos de cambio en los TAF con los relativos a la expedición de SPECI; introducción de cláusulas que permitan el empleo de la clave simbólica de la forma binaria universal de representación de datos meteorológicos (BUFR) para la difusión bilateral de METAR/SPECI y TAF; introducción del enlace de datos del radar secundario de vigilancia (SSR) en Modo S en la notificación meteorológica automática; eliminación de la proyección del SIGMET respecto a las cenizas volcánicas y los ciclones tropicales; introducción del requisito de proporcionar mapas WAFS normales para zonas fijas de cobertura; introducción de la disposición que impide modificar el contenido meteorológico de los pronósticos WAFS; elevación de la categoría de las disposiciones a fin de promover el uso de los pronósticos WAFS; eliminación de los frentes en la superficie, las zonas de convergencia y las nubes que no sean CB en los pronósticos SIGWX de niveles alto y medio; adelanto del preaviso de la expedición de los pronósticos SIGWX; armonización del formato de aviso de cenizas volcánicas con el formato de aviso de ciclones tropicales; introducción de un criterio relacionado con la expedición de avisos de ciclones tropicales; enmiendas de los avisos de ciclones tropicales para introducir pronósticos de seis horas; cambio en la definición de “cercanías”; ampliación del uso de los sistemas automáticos para incluir las horas de funcionamiento; enmiendas de la notificación automática de la turbulencia; introducción de una nueva plantilla para los mensajes GAMET; ampliación del período de validez de los TAF para satisfacer los requisitos para realizar vuelos de muy larga distancia; introducción de disposiciones relativas al SIGMET gráfico para todos los fenómenos; actualización	21 de febrero de 2007 16 de julio de 2007 7 de noviembre de 2007; 5 de noviembre de 2008

			<i>Adoptada/Aprobada Surtió efecto Aplicable</i>
<i>Enmiendas</i>	<i>Origen</i>	<i>Temas</i>	
		de la plantilla de mensaje SIGMET para que incluya nubes radiactivas; introducción de los “tsunamis” en las alertas de aeródromo; armonización de las disposiciones de los Anexos 3 y 11 relativas a la información meteorológica que ha de suministrarse a los servicios de tránsito aéreo (ATS); enmienda de los criterios para la inclusión de SIGMET y TAF en VOLMET y D-VOLMET; eliminación, en el Adjunto A, de la precisión alcanzable en la observación y medición; actualización de la precisión conveniente que figura en el Adjunto B; y enmiendas editoriales.	

**NORMAS Y MÉTODOS RECOMENDADOS
INTERNACIONALES**

PARTE I

SARPS BÁSICOS

CAPÍTULO 1. DEFINICIONES

Nota.— 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)].

1.1 Definiciones

Cuando los términos y expresiones indicados a continuación se emplean en estas normas y métodos recomendados destinados al servicio meteorológico para la navegación aérea internacional, 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 de 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. 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 en el que podría aterrizar una aeronave si ésta experimentara condiciones no normales o de emergencia en ruta.

Aeródromo de alternativa en ruta para ETOPS. Aeródromo de alternativa adecuado en el que podría aterrizar un avión con dos grupos motores de turbina si se le apagara el motor o si experimentara otras condiciones no normales o de emergencia en ruta en una operación ETOPS.

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

Nota.— 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.

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

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

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 300 m (1 000 ft), sobre todos los obstáculos situados en un área comprendida dentro de un sector circular de 46 km (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.

Aseguramiento de la calidad. Parte de la gestión de la calidad orientada a proporcionar confianza en que se cumplirán los requisitos de la calidad (ISO 9000*).

Autoridad ATS competente. La autoridad apropiada designada por el Estado responsable de proporcionar los servicios de tránsito aéreo en el espacio aéreo de que se trate.

Autoridad meteorológica. Autoridad que, en nombre de un Estado contratante, suministra o hace arreglos para que se suministre servicio meteorológico para la navegación aérea internacional.

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 mundial de pronósticos de área (WAFAC). Centro meteorológico designado para preparar y expedir pronósticos del tiempo significativo y en altitud en forma digital a escala mundial directamente a los Estados mediante medios apropiados como parte 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 calificada sobre las condiciones meteorológicas existentes o previstas relativas a las operaciones de vuelo; la discusión incluye respuestas a preguntas.

* Norma ISO 9000 — *Sistemas de gestión de calidad — Conceptos y vocabulario.*

Control de calidad. Parte de la gestión de la calidad orientada al cumplimiento de los requisitos de calidad (ISO 9000*).

Control de operaciones. La autoridad ejercida respecto a la iniciación, continuación, desviación o terminación de un vuelo en interés de la seguridad 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.

Nota.— En la mayoría de los casos, estos datos se transmiten por canales de telecomunicaciones de baja velocidad.

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.

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 internacional.

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.

Gestión de calidad. Actividades coordinadas para dirigir y controlar una organización en lo relativo a la calidad (ISO 9000*).

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 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 fenómenos meteorológicos en ruta especificados, que puedan afectar la seguridad de las operaciones de aeronaves.

* Norma ISO 9000 — Sistemas de gestión de calidad — Conceptos y vocabulario.

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 período 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 período de servicio de vuelo.

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, 1 013,2 hectopascales (hPa), separada de otras superficies análogas por determinados intervalos de presión.

Nota 1.— 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;*
- c) se ajuste a la presión de 1 013,2 hPa, podrá usarse para indicar niveles de vuelo.*

Nota 2.— Los términos “altura” y “altitud”, usados en la Nota 1, 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 1 500 m (5 000 ft) o inferior a la altitud mínima de sector más alta, el valor que sea más elevado de esos dos, o una nube cumulonimbus o cumulus 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 internacional.

Oficina meteorológica de aeródromo. Oficina, situada en un aeródromo, designada para suministrar servicio meteorológico para la navegación aérea internacional.

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.

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

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.

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 humano 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 numéricos 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 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 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.

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.

Nota.— La IAVW se basa en la cooperación de las dependencias operacionales de la aviación y ajenas a la aviación que utilizan 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.

Vigilancia dependiente automática (ADS). Técnica de vigilancia que permite a las aeronaves proporcionar automáticamente, mediante enlace de datos, aquellos datos extraídos de sus sistemas de navegación y determinación de la posición instalados a bordo, lo que incluye la identificación de la aeronave, su posición en cuatro dimensiones y otros datos adicionales, de ser apropiado.

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.

Nota.— 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.

Nota.— 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 grupos 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 grupo 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.

1.2 Expresiones de significado restringido

En relación con este Anexo, 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) o d).
-

CAPÍTULO 2. DISPOSICIONES GENERALES

Nota preliminar 1.— Se reconoce que las disposiciones de este Anexo relativas a información meteorológica presuponen que, de conformidad con el Artículo 28 del Convenio, es obligación de cada Estado contratante proporcionar dicha información, y que la responsabilidad del uso de que ella se haga recae en el usuario.

Nota preliminar 2.— Aunque el Convenio sobre Aviación Civil Internacional asigna al Estado de matrícula ciertas funciones que dicho Estado tiene facultad para desempeñar, o está obligado a desempeñar, según el caso, la Asamblea reconoció, en la Resolución A23-13, que el Estado de matrícula tal vez no pudiera cumplir debidamente sus obligaciones en los casos en que las aeronaves han sido arrendadas, fletadas o intercambiadas — especialmente sin tripulación — por un explotador de otro Estado, y que el Convenio quizá no especifique en forma adecuada los derechos y obligaciones del Estado de un explotador en tales casos, hasta que entre en vigor el Artículo 83 bis del Convenio. Por consiguiente el Consejo instó a que, si en los casos arriba mencionado el Estado de matrícula se ve en la imposibilidad de desempeñar en forma adecuada las funciones que le asigna el Convenio, delegue en el Estado del explotador, a reserva de la aceptación de este último Estado, las funciones del Estado de matrícula que puedan ser desempeñadas en forma más adecuada por el Estado del explotador. Se entendió que, hasta que entre en vigor el Artículo 83 bis del Convenio, esta medida sólo se adoptaría por razones prácticas y no afectaría a las disposiciones del Convenio de Chicago, que prescriben las obligaciones del Estado de matrícula, ni a terceros Estados. No obstante, al haber entrado en vigor el Artículo 83 bis del Convenio el 20 de junio de 1997, dichos arreglos de transferencia tendrán efecto con respecto a los Estados contratantes que hayan ratificado el Protocolo correspondiente (Doc 9318), una vez cumplidas las condiciones del Artículo 83 bis.

Nota preliminar 3.— En el caso de operaciones internacionales efectuadas colectivamente con aviones que no estén matriculados todos en el mismo Estado contratante, ninguna disposición de esta parte impide que los Estados interesados celebren un convenio para el ejercicio mancomunado de las funciones atribuidas al Estado de matrícula por las disposiciones de esta parte.

2.1 Finalidad, determinación y suministro del servicio meteorológico

2.1.1 La finalidad del servicio meteorológico para la navegación aérea internacional será contribuir a la seguridad, regularidad y eficiencia de la navegación aérea internacional.

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

2.1.3 Cada Estado contratante determinará el servicio meteorológico que suministrará para satisfacer las necesidades de la navegación aérea internacional. Hará esta determinación de conformidad con las disposiciones de este Anexo y teniendo debidamente en cuenta los acuerdos regionales de navegación aérea; ello implicará la determinación del servicio meteorológico que ha de suministrar para la navegación aérea internacional sobre aguas internacionales y otras áreas situadas fuera del territorio del Estado interesado.

2.1.4 Cada Estado contratante designará la autoridad, denominada en adelante “autoridad meteorológica”, para que, en su nombre, suministre o haga arreglos para que se suministre servicio meteorológico para la navegación aérea internacional. En la publicación de información aeronáutica del Estado se incluirán detalles sobre la autoridad meteorológica de este modo designada, de conformidad con el Anexo 15, Apéndice 1, GEN 1.1.

2.1.5 Cada Estado contratante se asegurará de que la autoridad meteorológica designada cumple con los requisitos de la Organización Meteorológica Mundial en cuanto a calificaciones e instrucción del personal meteorológico que suministra servicios para la navegación aérea internacional.

Nota.— Los requisitos relativos a calificaciones e instrucción del personal meteorológico en materia de meteorología aeronáutica se presentan en la publicación núm. 49 de la OMM, Reglamento técnico, Volumen I — Normas y métodos recomendados meteorológicos generales, Capítulo B.4 — Formación e instrucción.

2.2 Suministro, garantía de calidad y uso de la información meteorológica

2.2.1 Se mantendrá estrecho enlace entre quienes proporcionan y quienes usan la información meteorológica, en todo cuanto afecte al suministro de servicio meteorológico para la navegación aérea internacional.

2.2.2 **Recomendación.**— *Para satisfacer la finalidad del servicio meteorológico para la navegación aérea internacional, los Estados contratantes deberían asegurarse que la autoridad meteorológica designada mencionada en 2.1.4 establece y aplica un sistema adecuadamente organizado de calidad que comprenda procedimientos y recursos requeridos para suministrar la gestión de calidad de la información meteorológica que ha de suministrarse a los usuarios indicados en 2.1.2.*

2.2.3 **Recomendación.**— *El sistema de calidad establecido de conformidad con 2.2.2 debería conformarse a las normas de garantía de calidad de la serie 9000 de la Organización Internacional de Normalización (ISO) y debería ser objeto de certificación por una organización aprobada.*

Nota.— 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.

2.2.4 **Recomendación.**— *El sistema debería proporcionar 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 periodo de validez, así como a 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 debería proporcionarse a los usuarios a menos que la convalide el originador.*

Nota.— Los requisitos relativos a la cobertura geográfica y espacial, al formato y contenido, a la fecha y frecuencia de la expedición y al periodo 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 u observación y a la precisión de los pronósticos se presenta en los Adjuntos A y B, respectivamente, del presente Anexo.

2.2.5 **Recomendación.**— *En cuanto al intercambio de información meteorológica para fines operacionales, se deberían incluir 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 debería ser capaz de detectar tiempos de tránsito excesivos de los mensajes y boletines recibidos.*

Nota.— Los requisitos relativos al intercambio de información meteorológica operacional se presentan en el Capítulo 11, y el Apéndice 10 de este Anexo.

2.2.6 **Recomendación.**— *Se debería obtener mediante una auditoría la demostración del cumplimiento del sistema de calidad aplicado. Si se observa una disconformidad del sistema, se deberían iniciar medidas para determinar y corregir la causa. Se deberían dar pruebas y presentar los documentos adecuados de todas las observaciones en una auditoría.*

2.2.7 La información meteorológica proporcionada a los usuarios indicados en 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.

Nota.— 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).

2.3 Notificación por parte de los explotadores

2.3.1 El explotador que necesite servicio meteorológico, o cambios en el servicio existente, lo notificará a la autoridad meteorológica u oficinas meteorológicas interesadas, con suficiente anticipación. La anticipación mínima con que deba hacerse la notificación será la convenida entre la autoridad meteorológica u oficinas meteorológicas respectivas y el explotador.

2.3.2 El explotador que necesite servicio meteorológico lo notificará a la autoridad meteorológica respectiva, 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.

2.3.3 El explotador o un miembro de la tripulación de vuelo notificará a la oficina meteorológica de aeródromo o a la oficina meteorológica que corresponda:

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

2.3.4 **Recomendación.**— *La notificación de vuelos individuales a la oficina meteorológica de aeródromo o a la oficina meteorológica que corresponda, debería 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 por acuerdo entre la oficina meteorológica y el explotador:*

- 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 reglas de vuelo visual o 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.*

CAPÍTULO 3. SISTEMA MUNDIAL DE PRONÓSTICOS DE ÁREA Y OFICINAS METEOROLÓGICAS

Nota.— En el Apéndice 2 se presentan las especificaciones técnicas y los criterios detallados correspondientes a este capítulo.

3.1 Objetivo del sistema mundial de pronósticos de área

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

3.2 Centros mundiales de pronósticos de área

3.2.1 Todo Estado contratante que haya aceptado la responsabilidad de proporcionar un centro mundial de pronósticos de área (WAFC) para el sistema mundial de pronósticos de área, tomará las disposiciones necesarias a fin de que tal centro:

- a) prepare para puntos reticulares, para todos los niveles requeridos, pronósticos mundiales de:
 - 1) vientos en altitud;
 - 2) temperaturas y humedad en altitud;
 - 3) altitud geopotencial de los niveles de vuelo;
 - 4) nivel de vuelo y temperatura de la tropopausa; y
 - 5) dirección, velocidad y nivel de vuelo del viento máximo;
- b) prepare pronósticos mundiales sobre fenómenos del tiempo significativo (SIGWX);
- c) expida los pronósticos referidos en a) y b) en forma digital a las autoridades meteorológicas y demás usuarios, según lo aprobado por el Estado contratante por consejo de la autoridad meteorológica;
- d) reciba información relativa a la liberación accidental de materiales radiactivos a la atmósfera, de su centro meteorológico regional especializado (CMRE) de la OMM para el suministro de información elaborada a título de modelo de transporte, en respuesta a una emergencia medioambiental radiológica, a fin de incluir la información en los pronósticos (SIGWX); y
- e) establezca y mantenga contacto con los VAAC para el intercambio de información sobre actividad volcánica, a fin de coordinar la inclusión de la información sobre erupciones volcánicas en los pronósticos (SIGWX).

3.2.2 En caso de interrupción de las actividades de un WAFC, el otro WAFC asumirá sus funciones.

Nota.— El Grupo de operaciones del WAFS (WAFSOPSG) actualiza, según se requiera, los procedimientos de reserva que se han de utilizar en caso de interrupción del funcionamiento de un WAFC; la última revisión se encuentra disponible en el sitio web del WAFSOPSG: www.icao.int/anb/wafsopsg.

3.3 Oficinas meteorológicas

3.3.1 Cada Estado contratante establecerá una o más oficinas meteorológicas de aeródromo u otras oficinas meteorológicas adecuadas para el suministro del servicio meteorológico necesario para atender a las necesidades de la navegación aérea internacional.

3.3.2 Toda oficina meteorológica de aeródromo asegurará todas o algunas de las funciones siguientes, según sea necesario para satisfacer las necesidades de las operaciones 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;
- 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; 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.

3.3.3 Las oficinas meteorológicas de aeródromo en las cuales se requiera documentación de vuelo, así como las áreas que hayan de abarcar, se determinarán por acuerdo regional de navegación aérea.

3.3.4 Se determinarán por acuerdo regional de navegación aérea los aeródromos en los que se requieren pronósticos de aterrizaje.

3.3.5 En el caso de aeródromos que no cuenten con oficinas meteorológicas:

- a) la autoridad meteorológica interesada designará una o más oficinas meteorológicas para que proporcionen la información meteorológica que se necesite; y
- b) las autoridades competentes determinarán los medios para poder proporcionar dicha información a los aeródromos de que se trate.

3.4 Oficinas de vigilancia meteorológica

3.4.1 Todo Estado contratante que haya aceptado la responsabilidad de suministrar servicios de tránsito aéreo dentro de una región de información de vuelo o un área de control, establecerá una o más oficinas de vigilancia meteorológica, o hará los arreglos necesarios para que otro Estado contratante así lo haga.

3.4.2 Las oficinas de vigilancia meteorológica:

- a) mantendrán la vigilancia de las condiciones meteorológicas que afecten a las operaciones de vuelo dentro de su zona de responsabilidad;
- b) prepararán información SIGMET y otra información relativa a su zona de responsabilidad;
- c) proporcionarán información SIGMET y, cuando se requiera, otras informaciones meteorológicas a las dependencias de los servicios de tránsito aéreo asociadas;
- d) difundirán la información SIGMET;
- e) en el caso de que el acuerdo regional de navegación aérea lo requiera, de conformidad con 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 autoridades meteorológicas y ATS interesadas, y al VAAC correspondiente según lo determinado por acuerdo regional de navegación aérea; y
- g) proporcionarán la información recibida sobre liberación accidental de materiales radiactivos a la atmósfera, en el área respecto a la cual mantienen la vigilancia o en áreas adyacentes, a sus ACC/FIC asociados, según lo convenido entre las autoridades meteorológicas y ATS interesadas, así como a las dependencias del servicio de información aeronáutica, según lo convenido entre las autoridades meteorológicas y las autoridades competentes de aviación civil interesadas. En la información se incluirá el lugar, la fecha y la hora del accidente, así como las trayectorias pronosticadas de los materiales radiactivos.

Nota.— Se proporciona la información a solicitud de la autoridad delegada en un Estado, por parte de 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. 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 distribuir los informes de los CMRE dentro del Estado de que se trate.

3.4.3 Recomendación.— *Los límites del área en la que una oficina de vigilancia meteorológica ha de mantener vigilancia meteorológica deberían, dentro de lo posible, coincidir con los de una región de información de vuelo o de un área de control, o de una combinación de regiones de información de vuelo o áreas de control.*

3.4.4 Recomendación.— *La vigilancia meteorológica debería mantenerse en forma constante; sin embargo, en áreas de poca densidad de tránsito, la vigilancia puede limitarse al período correspondiente a las operaciones de vuelo previstas.*

3.5 Centros de avisos de cenizas volcánicas

3.5.1 Todo Estado contratante que haya aceptado, por acuerdo regional de navegación aérea, la responsabilidad de proporcionar un VAAC dentro del marco de la vigilancia de los volcanes en las aerovías internacionales, tomará las disposiciones necesarias para que tal centro 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 con el objeto de detectar la existencia y extensión de las cenizas volcánicas en la atmósfera en el área en cuestión;
- 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;

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

- 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 prestan 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 pronósticos de área, los bancos internacionales de datos OPMET, las oficinas NOTAM internacionales y los centros designados por acuerdo regional de navegación aérea para el funcionamiento de los sistemas de distribución por satélite del servicio fijo aeronáutico; y
 - 4) las líneas aéreas que requieran información de asesoramiento por mediación de la dirección AFTN concretamente suministrada para esta finalidad;

Nota.— 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: <http://www.icao.int/icao/en/anb/met/index.html>.

- d) expida información de asesoramiento actualizada a las oficinas meteorológicas, los centros de control de área, los centros de información de vuelo y los VAAC mencionados en c), cuando sea necesario, pero como mínimo cada seis horas hasta que ya no sea posible identificar la “nube” de cenizas volcánicas a partir de los datos de satélite, no se reciban nuevos informes de cenizas volcánicas desde el área y no se notifiquen nuevas erupciones del volcán.

3.5.2 Los centros de avisos de cenizas volcánicas mantendrán una vigilancia las 24 horas del día.

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 Estado interesado proveedor del VAAC.

Nota.— 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).

3.6 Observatorios de volcanes de los Estados

Los Estados contratantes que mantienen observatorios de volcanes con los que se supervisan los volcanes activos dispondrán que los observatorios de volcanes de los Estados seleccionados, designados mediante un acuerdo regional de navegación aérea, que observen:

- a) una actividad volcánica significativa previa a la erupción o el cese de aquélla;
- 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 su ACC asociado, a la MWO y al VAAC.

Nota.— 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.

3.7 Centros de avisos de ciclones tropicales

Todo Estado contratante que haya aceptado, por acuerdo regional de navegación aérea, la responsabilidad de proporcionar un TCAC tomará 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, 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 centros 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 de los sistemas de distribución por satélite del servicio fijo aeronáutico; 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.

CAPÍTULO 4. OBSERVACIONES E INFORMES METEOROLÓGICOS

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

4.1 Estaciones y observaciones meteorológicas aeronáuticas

4.1.1 Cada Estado contratante establecerá en los aeródromos de su territorio estaciones meteorológicas aeronáuticas que determine que son necesarias. Una estación meteorológica aeronáutica puede ser una estación independiente o puede estar combinada con una estación sinóptica.

Nota.— 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 este Anexo.

4.1.2 **Recomendación.**— *Cada Estado contratante debería establecer o disponer lo necesario para el establecimiento de estaciones meteorológicas aeronáuticas en estructuras mar adentro o en otros puntos significativos en apoyo de las operaciones de helicópteros efectuadas hacia dichas estructuras, si así se estipulara por acuerdo regional de navegación aérea.*

4.1.3 Las estaciones meteorológicas aeronáuticas efectuarán observaciones ordinarias a intervalos fijos. En los aeródromos, las observaciones ordinarias se completarán 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.

4.1.4 **Recomendación.**— *Cada Estado contratante debería tomar las disposiciones necesarias para que sus estaciones meteorológicas sean inspeccionadas con la frecuencia suficiente 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.*

4.1.5 En los aeródromos con pistas previstas para operaciones de aproximación y aterrizaje por instrumentos de Categorías II y III, se instalará 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 serán 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 se observarán los principios relativos a factores humanos y se incluirán procedimientos de reserva.

Nota 1.— En el Anexo 6, Parte I, se definen las categorías de operaciones de aproximación de precisión y aterrizaje.

Nota 2.— 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).

4.1.6 **Recomendación.**— En los aeródromos con pistas previstas para operaciones de aproximación y aterrizaje por instrumentos de Categoría I, debería 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 deberían 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.

4.1.7 Recomendación.— *Cuando se utilice un sistema semiautomático integrado para la difusión/exhibición 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.*

4.1.8 Las observaciones formarán la base para preparar los informes que se han de difundir en el aeródromo de origen y de los informes que se han de difundir fuera del mismo.

4.1.9 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.

Nota.— *En el Adjunto A se da orientación sobre la precisión de la medición u observación operacionalmente conveniente.*

4.2 Acuerdo entre las autoridades de tránsito aéreo y las autoridades meteorológicas

Recomendación.— *Un acuerdo entre la autoridad meteorológica y la autoridad ATS competente, debería establecer que se cubran, 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 despegue o aterriza (por ejemplo, sobre la cizalladura del viento); y*
- f) si la hay, la información meteorológica obtenida del radar meteorológico terrestre.*

Nota.— *En el Manual 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, los servicios de información aeronáutica y los servicios de meteorología aeronáutica.*

4.3 Observaciones e informes ordinarios

4.3.1 En los aeródromos se harán observaciones ordinarias durante las 24 horas de cada día, a menos que se acuerde otra cosa entre la autoridad meteorológica, la autoridad ATS competente y el explotador interesado. Tales observaciones se harán a

intervalos de una hora o, si así se determina por acuerdo regional de navegación aérea, a intervalos de media hora. En otras estaciones meteorológicas aeronáuticas 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.

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

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

4.3.3 En los aeródromos que no estén en funcionamiento las 24 horas del día de conformidad con 4.3.1, se expedirán METAR antes de que se reanuden las operaciones en el aeródromo, de conformidad con el acuerdo regional de navegación aérea.

4.4 Observaciones e informes especiales

4.4.1 La autoridad meteorológica, en consulta con la autoridad ATS competente, los explotadores y demás interesados, establecerá una lista de los criterios respecto a las observaciones especiales.

4.4.2 Los informes de observaciones especiales se expedirán como:

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

Nota.— 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).

4.4.3 En los aeródromos que no estén en funcionamiento las 24 horas del día de conformidad con 4.3.1, se expedirán SPECI, según sea necesario, una vez reanudada la expedición de METAR.

4.5 Contenido de los informes

4.5.1 Los informes locales ordinarios y especiales y los METAR y SPECI contendrán 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 cumulonimbus y cumulus 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
- k) QNH y, cuando proceda, QFE (QFE se incluye solamente en los informes locales ordinarios y especiales).

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

4.5.2 Recomendación.— *Además de los elementos enumerados en 4.5.1 a) a k) debería incluirse en los informes locales ordinarios y especiales y en los METAR y SPECI la información suplementaria que se ha de colocar después del elemento k).*

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

4.6 Observación y notificación de elementos meteorológicos

4.6.1 Viento en la superficie

4.6.1.1 Se medirán la dirección y la velocidad medias del viento, así como las variaciones significativas de la dirección y velocidad del mismo y se notificarán en grados geográficos y kilómetros por hora (o nudos), respectivamente.

4.6.1.2 Recomendación.— *Cuando se usen informes locales ordinarios y especiales para aeronaves que salen, las observaciones del viento en la superficie para estos informes deberían ser 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 pronósticos deberían ser representativas de la zona de toma de contacto.*

4.6.1.3 Recomendación.— *Las observaciones del viento en la superficie, efectuadas para los METAR y SPECI deberían ser representativas de las condiciones por encima de toda la pista, en el caso de que haya una sola pista, y por encima de todo el conjunto de las pistas cuando haya más de una.*

4.6.2 Visibilidad

4.6.2.1 La visibilidad, según lo definido en el Capítulo 1, se medirá u observará, y se notificará en metros o en kilómetros.

Nota.— *En el Adjunto D se presenta orientación sobre la conversión de lecturas de los instrumentos a valores de visibilidad.*

4.6.2.2 Recomendación.— *Cuando se usen informes locales ordinarios y especiales para las aeronaves que salen, las observaciones de la visibilidad deberían ser 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 deberían ser representativas de la zona de toma de contacto con la pista.*

4.6.2.3 **Recomendación.**— *Las observaciones de la visibilidad efectuadas para los METAR y SPECI, deberían ser representativas del aeródromo.*

4.6.3 Alcance visual en la pista

Nota.— 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.

4.6.3.1 Se evaluará 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.

4.6.3.2 **Recomendación.**— *Debería evaluarse el alcance visual en la pista según lo definido en el Capítulo 1 en todas las pistas que se prevea utilizar durante períodos de visibilidad reducida, incluyendo:*

- a) las pistas para aproximaciones de precisión destinadas a operaciones de aproximación y aterrizaje por instrumentos de Categoría I; y*
- b) las pistas utilizadas para despegue y dotadas de luces de borde o de eje de pista de alta intensidad.*

Nota.— *Pista para aproximaciones de precisión está definida en el Anexo 14, Volumen I, Capítulo 1, bajo el título “Pista de vuelo por instrumentos”.*

4.6.3.3 Las evaluaciones del alcance visual en la pista efectuadas de conformidad con 4.6.3.1 y 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.

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.

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.

4.6.4 Tiempo presente

4.6.4.1 Se observará el tiempo presente en el aeródromo o en sus cercanías y se notificará en la medida necesaria. Como mínimo, deberán identificarse los siguientes fenómenos de tiempo presente: precipitación y precipitación congelante (incluida su intensidad), niebla, niebla congelante y tormentas (incluidas aquellas que están presentes en las cercanías).

4.6.4.2 **Recomendación.**— *Para los informes locales ordinarios y especiales, la información del tiempo presente debería ser representativa de las condiciones existentes en el aeródromo.*

4.6.4.3 **Recomendación.**— *La información de tiempo presente para METAR y SPECI, debería ser representativa de las condiciones en el aeródromo y, para ciertos fenómenos meteorológicos presentes especificados, en su vecindad.*

4.6.5 Nubes

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.

4.6.5.2 **Recomendación.**— *Las observaciones de las nubes para los informes locales ordinarios y especiales, deberían ser representativas del área de aproximación.*

4.6.5.3 **Recomendación.**— *Las observaciones de las nubes para METAR y SPECI deberían ser representativas del aeródromo y de su vecindad.*

4.6.6 Temperatura del aire y temperatura del punto de rocío

4.6.6.1 La temperatura del aire y la del punto de rocío se medirán y notificarán en grados Celsius.

4.6.6.2 **Recomendación.**— *Las observaciones de la temperatura del aire y de la temperatura del punto de rocío para informes locales ordinarios y especiales y para METAR y SPECI deberían ser representativas de todo el complejo de las pistas.*

4.6.7 Presión atmosférica

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

4.6.8 Información suplementaria

Recomendación.— *Las observaciones efectuadas en los aeródromos deberían 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 debería indicar el lugar de la condición meteorológica.*

4.7 Notificación de la información meteorológica a partir de sistemas automáticos de observación

4.7.1 **Recomendación.**— *Los Estados que estén en condiciones de hacerlo deberían utilizar METAR y SPECI expedidos a partir de sistemas automáticos de observación durante las horas en que no funcione el aeródromo, y durante sus horas de funcionamiento, según lo determine la autoridad meteorológica en consulta con los usuarios y basándose en la disponibilidad y uso eficiente del personal.*

Nota.— *En el Manual on Automatic Meteorological Observing Systems at Aerodromes (Manual sobre sistemas automáticos de observación meteorológica en aeródromos) (Doc 9837) figura orientación sobre el uso de dichos sistemas.*

4.7.2 Los METAR y SPECI que se expidan a partir de sistemas automáticos de observación se identificarán con la palabra “AUTO”.

4.8 Observaciones e informes de actividad volcánica

Recomendación.— *Los casos de actividad volcánica precursora de erupción, de erupciones volcánicas y de nubes de cenizas volcánicas deberían 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 meteorológica asociadas. La notificación debería 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.

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

CAPÍTULO 5. OBSERVACIONES E INFORMES DE AERONAVE

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

5.1 Obligaciones de los Estados

Todo Estado contratante dispondrá, de conformidad con las disposiciones del presente capítulo, las observaciones que harán las aeronaves de su matrícula que vuelen por rutas aéreas internacionales, así como el registro y la notificación de dichas observaciones.

5.2 Tipos de observaciones de aeronave

Se harán 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.

5.3 Observaciones ordinarias de aeronave — designación

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

5.3.2 Cuando se utilicen comunicaciones orales, se harán observaciones ordinarias durante la fase en ruta en los puntos, o intervalos de notificación de los servicios de tránsito aéreo:

- a) en los que los procedimientos aplicables de los servicios de tránsito aéreo exijan informes ordinarios de posición; y
- b) que sean los separados por distancias que más se aproximen a intervalos de una hora de tiempo de vuelo.

5.3.3 Recomendación.— *Por lo que respecta a las operaciones de helicópteros efectuadas hacia y desde aeródromos situados en estructuras mar adentro, se deberían hacer desde los helicópteros observaciones ordinarias en los puntos y a las horas que hayan acordado las autoridades meteorológicas y los explotadores de helicópteros interesados.*

5.3.4 En el caso de rutas aéreas con tránsito aéreo de alta densidad (p. ej., derrotas organizadas), se designará una aeronave entre las aeronaves que operan a cada nivel de vuelo para que efectúe observaciones ordinarias a intervalos de aproximadamente una hora, de conformidad con 5.3.1 ó 5.3.2, según corresponda. Los procedimientos de designación estarán subordinados al acuerdo regional de navegación aérea correspondiente.

5.3.5 En el caso del requisito de notificar durante la fase de ascenso inicial, se designará una aeronave, a intervalos de aproximadamente una hora, en cada aeródromo, para efectuar observaciones ordinarias de conformidad con 5.3.1.

5.4 Observaciones ordinarias de aeronave — exenciones

5.4.1 Cuando se utilicen comunicaciones orales, una aeronave estará exenta de efectuar las observaciones ordinarias especificadas en 5.3.2 cuando:

- a) la aeronave no esté equipada con RNAV; o
- b) la duración del vuelo sea de 2 horas o menos; o
- c) la aeronave esté a una distancia del próximo punto en que se tenga la intención de aterrizar, equivalente a menos de una hora de vuelo; o bien
- d) la altitud de la trayectoria de vuelo esté por debajo de 1 500 m (5 000 ft).

5.4.2 **Recomendación.**— *Cuando se utilicen comunicaciones orales, pueden prescribirse exenciones adicionales por acuerdo regional de navegación aérea, con respecto a los vuelos sobre rutas y áreas de gran densidad de tránsito o con redes sinópticas adecuadas. Esos procedimientos deberían adoptar la forma de procedimientos de exención o de designación y deberían:*

- a) permitir que satisfagan las necesidades mínimas, respecto a observaciones de aeronave, de todas las oficinas meteorológicas interesadas; y*
- b) ser de aplicación lo más sencilla posible y, preferentemente, de carácter ordinario que no entrañe la consideración de casos individuales.*

5.5 Observaciones especiales de aeronave

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

- a) turbulencia fuerte; o
- b) engelamiento 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.

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

5.6 Otras observaciones extraordinarias de aeronave

Cuando se encuentren otras condiciones meteorológicas no incluidas en 5.5, p. ej., cizalladura del viento, que el piloto al mando estime pueden 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.

Nota.— 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 los cuales, en la mayoría de los casos, las observaciones de aeronave constituyen la única evidencia disponible.

5.7 Notificación de las observaciones de aeronave durante el vuelo

5.7.1 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 de aeronave durante el vuelo por comunicaciones orales.

5.7.2 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.

5.7.3 Se notificarán las observaciones de aeronave como aeronotificaciones.

5.8 Retransmisión de aeronotificaciones por las dependencias ATS

La autoridad meteorológica interesada hará, con las autoridades ATS competentes, los arreglos para asegurar que, al recibir las dependencias ATS:

- a) aeronotificaciones ordinarias y especiales por medio de comunicaciones orales, las dependencias ATS las retransmitan sin demora a la oficina de vigilancia meteorológica que les corresponde;
- b) aeronotificaciones ordinarias por medio de comunicaciones por enlace de datos, las dependencias ATS las retransmitan sin demora a los WAFC; y
- c) aeronotificaciones especiales por medio de comunicaciones por enlace de datos, las dependencias ATS las retransmitan sin demora a la oficina de vigilancia meteorológica que les corresponde, y a los WAFC.

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 registrarán en el formulario de aeronotificación especial de actividad volcánica. Se incluirá un ejemplar de dicho formulario con la documentación de vuelo suministrada a los vuelos que operan en rutas que, en opinión de la autoridad meteorológica interesada, podrían estar afectadas por nubes de cenizas volcánicas.

CAPÍTULO 6. PRONÓSTICOS

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

6.1 Interpretación y utilización de los pronósticos

6.1.1 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 valor especificado de cualesquiera de los elementos dados en un pronóstico se entenderá por el destinatario como 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.

Nota.— En el Adjunto B figura orientación sobre la precisión de los pronósticos operacionalmente conveniente.

6.1.2 La expedición de un nuevo pronóstico por una oficina meteorológica, 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.

6.2 Pronósticos de aeródromo

6.2.1 Los pronósticos de aeródromo serán preparados por la oficina meteorológica designada por la autoridad meteorológica interesada.

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.

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 de 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.

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

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.

Nota.— 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.

6.2.5 Se cancelarán los TAF que no puedan revisarse de forma continua.

6.2.6 **Recomendación.**— *El período de validez de los TAF ordinarios no debería ser menor de 6 horas ni mayor de 30 horas; el período de validez debería determinarse por acuerdo regional de navegación aérea. Los TAF ordinarios válidos para menos de 12 horas deberían expedirse cada 3 horas, y los válidos para 12 hasta 30 horas cada 6 horas.*

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.

6.3 Pronósticos de aterrizaje

6.3.1 Los pronósticos de aterrizaje deberá prepararlos la oficina meteorológica designada por la autoridad meteorológica interesada, según se determine por acuerdo regional de navegación aérea; tales pronósticos tienen por objeto satisfacer las necesidades de los usuarios locales y de las aeronaves que se encuentren aproximadamente a una hora de vuelo del aeródromo.

6.3.2 Los pronósticos de aterrizaje se prepararán en forma de pronóstico de tipo tendencia.

6.3.3 El pronóstico de tendencia consistirá en una declaración concisa de los cambios significativos previstos en las condiciones meteorológicas en ese aeródromo, que se adjuntará a un informe local ordinario o especial, o a un METAR o SPECI. El período de validez de un pronóstico de tendencia será de 2 horas a partir de la hora del informe que forma parte del pronóstico de aterrizaje.

6.4 Pronósticos de despegue

6.4.1 Los pronósticos para el despegue los preparará la oficina meteorológica designada por la autoridad meteorológica interesada.

6.4.2 **Recomendación.**— *El pronóstico de despegue debería 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.*

6.4.3 **Recomendación.**— *A solicitud, debería 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.*

6.4.4 **Recomendación.**— *Las oficinas meteorológicas que preparen pronósticos de despegue, deberían revisar continuamente tales pronósticos y deberían expedir enmiendas inmediatamente cuando sea necesario.*

6.5 Pronósticos de área para vuelos a poca altura

6.5.1 Cuando la densidad de tránsito por debajo del nivel de vuelo 100 (o hasta el nivel de vuelo 150 en zonas montañosas, o más, de ser necesario) justifique expedir y difundir con regularidad pronósticos de área para esas operaciones, la autoridad meteorológica determinará, 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.

6.5.2 Cuando la densidad de tránsito por debajo del nivel de vuelo 100 justifique expedir informaciones AIRMET conforme a 7.2.1, los pronósticos de área para tales vuelos se prepararán en el formato convenido entre las autoridades meteorológicas concernientes. 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 100 (o hasta el nivel de vuelo 150 en las zonas montañosas, o más, de ser necesario) 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.

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 meteorológicas correspondientes a más tardar una hora antes del comienzo del período de validez.

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

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

7.1 Información SIGMET

7.1.1 La información SIGMET será expedida por una oficina de vigilancia meteorológica y dará una descripción concisa en lenguaje claro abreviado del acaecimiento o acaecimiento previsto de fenómenos meteorológicos en ruta especificados, que puedan afectar a la seguridad de las operaciones de aeronaves, y de la evolución de esos fenómenos en el tiempo y en el espacio.

7.1.2 La información SIGMET se cancelará cuando los fenómenos dejen de acaecer o ya no se espere que vayan a ocurrir en el área.

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.

7.1.4 **Recomendación.**— *Los mensajes SIGMET relacionados con las nubes de cenizas volcánicas y los ciclones tropicales deberían basarse en la información de asesoramiento entregada por los VAAC y TCAC, respectivamente, designados en virtud de un acuerdo regional de navegación aérea.*

7.1.5 Se 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.

7.1.6 Los mensajes SIGMET se expedirán no más de 4 horas antes de comenzar el período 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 período de validez. Los mensajes SIGMET relativos a nubes de cenizas volcánicas y ciclones tropicales se actualizarán cada 6 horas como mínimo.

7.2 Información AIRMET

7.2.1 La información AIRMET será expedida por las oficinas de vigilancia meteorológica conforme a los acuerdos regionales de navegación aérea, teniendo presente la densidad del tránsito aéreo 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, Sección 6.5 y que puedan afectar a la seguridad de dichos vuelos, y la evolución de esos fenómenos en el tiempo y el espacio.

7.2.2 La información AIRMET se cancelará cuando los fenómenos dejen de producirse o ya no se espere que ocurran en la zona.

7.2.3 El período de validez de los mensajes AIRMET no será superior a 4 horas.

7.3 Avisos de aeródromo

7.3.1 La oficina meteorológica designada por la autoridad meteorológica competente emitirá avisos de aeródromo con información concisa acerca de las condiciones meteorológicas que podrían tener un efecto adverso en las aeronaves en tierra, inclusive las aeronaves estacionadas, y en las instalaciones y servicios del aeródromo.

7.3.2 **Recomendación.**— *Deberían cancelarse los avisos de aeródromo cuando ya no ocurran tales condiciones o cuando ya no se espere que ocurran en el aeródromo.*

7.4 Avisos y alertas de cizalladura del viento

Nota.— *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.*

7.4.1 La oficina meteorológica designada por la autoridad meteorológica que corresponda preparará los avisos de cizalladura del viento para 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 apropiada 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 500 m (1 600 ft) 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 500 m (1 600 ft) sobre el nivel de la pista, los 500 m (1 600 ft) sobre el nivel de la pista no se considerarán como límite restrictivo.

7.4.2 **Recomendación.**— *Cuando los informes de aeronaves indiquen que ya no hay cizalladura del viento o, después de un tiempo acordado sin notificaciones, deberían cancelarse los avisos de cizalladura del viento para aeronaves que llegan o aeronaves que salen. Deberían fijarse localmente para cada aeródromo los criterios que regulan la cancelación de un aviso de cizalladura del viento por acuerdo entre las autoridades meteorológicas las autoridades ATS apropiadas y los explotadores interesados.*

7.4.3 En los aeródromos en los que la cizalladura del viento se detecte mediante equipo de tierra automático para la teledetección o detección de la cizalladura del viento, se expedirán las alertas de cizalladura del viento generadas por estos sistemas. Dichas alertas darán información concisa y actualizada sobre la existencia observada de cizalladura del viento que incluya un cambio del viento de frente/de cola de 30 km/h (15 kt) o más y que pueda tener repercusiones adversas en la aeronave en la trayectoria de aproximación final o de despegue inicial y en la pista durante el recorrido de aterrizaje o de despegue.

7.4.4 **Recomendación.**— *Las alertas de cizalladura del viento deberían actualizarse por lo menos cada minuto. Dicha alerta debería cancelarse en cuanto el cambio del viento de frente/de cola caiga por debajo de los 30 km/h (15 kt).*

CAPÍTULO 8. INFORMACIÓN CLIMATOLÓGICA AERONÁUTICA

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

8.1 Disposiciones generales

Nota.— 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 mediante acuerdo concertado entre las autoridades meteorológicas interesadas.

8.1.1 La información climatológica aeronáutica necesaria para la planificación de operaciones de vuelo, se preparará en forma de tablas climatológicas de aeródromo y resúmenes climatológicos de aeródromo. Esta información se proporcionará a los usuarios aeronáuticos según se convenga entre la autoridad meteorológica y dichos usuarios.

Nota.— La información climatológica necesaria a efectos de planificación de aeródromos figura en el Anexo 14, Volumen I, 3.1.4 y en el Adjunto A.

8.1.2 **Recomendación.**— *La información climatológica aeronáutica debería basarse normalmente en observaciones efectuadas a lo largo de un período de cinco años como mínimo, y dicho período debería indicarse en la información proporcionada.*

8.1.3 **Recomendación.**— *Los datos climatológicos relativos a los emplazamientos de nuevos aeródromos y a pistas nuevas en los aeródromos existentes deberían recopilarse a partir de la fecha más temprana posible, antes de la puesta en servicio de dichos aeródromos o pistas.*

8.2 Tablas climatológicas de aeródromo

Recomendación.— *Cada Estado contratante debería 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 período de tiempo convenido entre la autoridad meteorológica y dicho usuario.*

8.3 Resúmenes climatológicos de aeródromo

Recomendación.— *Los resúmenes climatológicos de aeródromo deberían 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 prepararse utilizando los modelos especificados por la Organización Meteorológica Mundial y deberían publicarse y mantenerse al día, en la medida necesaria.*

8.4 Copias de datos de observaciones meteorológicas

Cada autoridad meteorológica facilitará, a solicitud y en la medida de lo posible, a cualquier otra autoridad meteorológica, explotadores y demás interesados en la aplicación de la meteorología a la navegación aérea internacional, los datos de las observaciones meteorológicas necesarios para fines de investigación de accidentes u otro tipo de investigaciones, o para el análisis operacional.

CAPÍTULO 9. SERVICIO PARA EXPLOTADORES Y MIEMBROS DE LAS TRIPULACIONES DE VUELO

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

9.1 Disposiciones generales

9.1.1 Se proporcionará 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.

9.1.2 En la información meteorológica proporcionada a los explotadores y a los miembros de las tripulaciones de vuelo se tendrán 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 designados por el explotador.

9.1.3 La información meteorológica proporcionada a los explotadores y a los miembros de las tripulaciones de vuelo estará actualizada e incluirá la siguiente información, según la haya establecido la autoridad meteorológica en consulta con los explotadores de que se trate:

- a) pronósticos 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; y
 - 6) fenómenos SIGWX;

Nota.— Los pronósticos de humedad en altitud y de la altitud geopotencial de los niveles de vuelo se usan sólo en la planificación automática de vuelo y no necesitan presentarse en pantalla.

- b) METAR o SPECI (incluidos los pronósticos de tendencia expedidos de conformidad con el acuerdo regional de 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 y aeronotificaciones especiales apropiadas relacionadas con toda la ruta;

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

- f) con sujeción al 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;
- g) avisos de aeródromo para el aeródromo local;
- h) imágenes meteorológicas de satélite; e
- i) información de radar meteorológico terrestre.

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.

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

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.

9.1.7 Cuando se proporcionen en forma cartográfica, los pronósticos de viento y temperatura en altitud que se enumeran en 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 SIGWX que se enumeran en 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.

9.1.8 Los pronósticos de viento y temperatura en altitud y de fenómenos SIGWX, por encima del nivel de vuelo 100, requeridos para la planificación previa al vuelo y la replanificación en vuelo por el 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 replanificación en vuelo por el explotador se proporcionará tan pronto como sea posible.

9.1.9 Cuando sea necesario, la autoridad meteorológica del Estado que suministre 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.

9.1.10 La información meteorológica se proporcionará a los explotadores y a los miembros de las tripulaciones en el lugar que determine la autoridad meteorológica, previa consulta con los explotadores, y a la hora que se convenga entre la oficina meteorológica y el explotador interesado. El servicio se limitará, para la planificación previa al vuelo, a los vuelos que se inicien dentro del territorio del Estado interesado. En los aeródromos donde no exista una oficina meteorológica, se establecerán los acuerdos pertinentes entre la autoridad meteorológica y el explotador interesado para proporcionar la información meteorológica.

9.2 Exposición verbal, consulta y presentación de la información

Nota.— Los requisitos relativos a la utilización de sistemas automáticos de información previa al vuelo para ofrecer exposiciones verbales, consulta y exhibición figuran en 9.4.

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, si así se conviene entre la autoridad meteorológica y el explotador, en lugar de la documentación de vuelo.

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 9.1.3.

9.2.3 Si la oficina meteorológica 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.

9.2.4 La exposición verbal, consulta, exhibición de información o documentación para el vuelo requeridas, se suministrarán, normalmente, por la oficina meteorológica asociada con el aeródromo de salida. 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 determinarán entre la autoridad meteorológica y el explotador interesado. En circunstancias excepcionales, tales como una demora indebida, la oficina meteorológica 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.

9.2.5 **Recomendación.**— *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, debería visitar la oficina meteorológica a la hora convenida entre la oficina meteorológica y el explotador interesado. Cuando las condiciones locales en un aeródromo no permitan facilitar en persona las exposiciones verbales o la consulta, la oficina meteorológica debería suministrar esos servicios por teléfono, o por otros medios apropiados de telecomunicaciones.*

9.3 Documentación de vuelo

Nota.— Los requisitos relativos a la utilización de sistemas automáticos de información previa al vuelo para ofrecer exposiciones verbales, consulta y presentación figuran en 9.4.

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) y, si corresponde f). Con todo, cuando así se haya convenido entre la autoridad meteorológica y el explotador interesado, 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, pero en todo caso comprenderá al menos la información mencionada en 9.1.3 b), c), e), y, si corresponde, f).

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 replanificación en vuelo, el explotador será informado inmediatamente al respecto y, de ser posible, se le proporcionará la información revisada, según lo acordado entre el explotador y la oficina meteorológica que corresponda.

9.3.3 **Recomendación.**— *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, 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.*

9.3.4 La autoridad meteorológica conservará, ya sea como archivos de computadora o en forma impresa, durante un período 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.

9.4 Sistemas de información automatizada previa al vuelo para exposición verbal, consultas, planificación de vuelos y documentación de vuelo

9.4.1 Cuando la autoridad meteorológica 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 autoinformación, planificación de vuelos y documentación de vuelo, la información proporcionada y exhibida se ajustará a las disposiciones que figuran en 9.1 a 9.3 inclusive.

9.4.2 **Recomendación.**— *Los sistemas de información automatizada previa al vuelo previstos para que los explotadores, los miembros de la tripulación de 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, deberían establecerse por acuerdo entre la autoridad meteorológica y la autoridad de aviación civil pertinente o la agencia a la cual se ha delegado la facultad de prestar servicio de acuerdo con el Anexo 15, 3.1.1 c).*

Nota.— *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 el Anexo 15, 8.1 y 8.2, respectivamente.*

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, 2.2.2.

Nota.— *Las responsabilidades correspondientes a la información de los servicios de información aeronáutica y a la garantía de calidad de la información se presentan en el Anexo 15, Capítulo 3.*

9.5 Información para las aeronaves en vuelo

9.5.1 La oficina meteorológica proporcionará información meteorológica para uso de las aeronaves en vuelo a su dependencia correspondiente de los servicios de tránsito aéreo y por medio del servicio D-VOLMET o radiodifusiones VOLMET, según se determine mediante un acuerdo regional de navegación aérea. La información meteorológica para la planificación por el explotador para aeronaves en vuelo se proporcionará, a solicitud, según se convenga entre la autoridad o las autoridades meteorológicas y el explotador interesado.

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.

9.5.3 La información meteorológica se proporcionará por medio del servicio D-VOLMET o radiodifusiones VOLMET de conformidad con las especificaciones del Capítulo 11.

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

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

10.1 Información para las dependencias de los servicios de tránsito aéreo

10.1.1 La autoridad meteorológica designará la oficina meteorológica que habrá de estar asociada con cada dependencia de los servicios de tránsito aéreo. La oficina 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.

10.1.2 **Recomendación.**—*La oficina meteorológica asociada a una torre de control de aeródromo o a una dependencia de control de aproximación debería ser una oficina meteorológica de aeródromo.*

10.1.3 La oficina meteorológica asociada a un centro de información de vuelo o a un centro de control de área será una oficina de vigilancia meteorológica.

10.1.4 **Recomendación.**—*Cuando, debido a circunstancias locales, sea conveniente que las funciones de una oficina meteorológica asociada se compartan entre dos o más oficinas meteorológicas, la división de la responsabilidad debería determinarse por la autoridad meteorológica en consulta con la autoridad ATS competente.*

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 tan pronto como sea posible.

10.2 Información para las dependencias de los servicios de búsqueda y salvamento

Las oficinas meteorológicas designadas por la autoridad meteorológica de conformidad con los acuerdos regionales de navegación aérea, proporcionarán 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 designada mantendrá enlace con la dependencia de los servicios de búsqueda y salvamento durante toda la operación de búsqueda y salvamento.

10.3 Datos proporcionados a las dependencias de los servicios de información aeronáutica

La autoridad meteorológica, en coordinación con la correspondiente autoridad de aviación civil, adoptará las disposiciones necesarias para proporcionar a las dependencias de los servicios de información aeronáutica los datos meteorológicos actualizados que éstas necesitan para el desempeño de sus funciones.

CAPÍTULO 11. NECESIDADES Y UTILIZACIÓN DE LAS COMUNICACIONES

Nota 1.— En el Apéndice 10 se presentan las especificaciones técnicas y los criterios detallados correspondientes a este capítulo.

Nota 2.— Se reconoce que corresponde a cada Estado contratante decidir en cuanto a su organización y responsabilidad internas para llevar a la práctica las instalaciones de telecomunicaciones que se mencionan en este capítulo.

11.1 Necesidades en materia de comunicaciones

11.1.1 Se mantendrán instalaciones adecuadas de telecomunicaciones para que las oficinas meteorológicas de los aeródromos 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.

Nota.— Los circuitos del servicio fijo aeronáutico se utilizan para la recopilación e intercambios regional e interregional de información meteorológica para las operaciones así como para tener acceso a los bancos internacionales de datos meteorológicos operacionales. Se utilizan en apoyo de los intercambios regionales e interregionales de información meteorológica operacional los sistemas de distribución por satélite del servicio fijo aeronáutico que suministran cobertura mundial. Las disposiciones relativas a los sistemas de distribución por satélite figuran en el Anexo 10, Volumen III, Parte I, 10.1 y 10.2.

11.1.2 Se mantendrán 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.

11.1.3 Se mantendrán 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 y autoridades meteorológicas y demás usuarios.

11.1.4 Las instalaciones de telecomunicaciones entre las oficinas meteorológicas y, según sea necesario, entre las estaciones meteorológicas aeronáuticas y las torres de control de aeródromo o las dependencias de control de aproximación, permitirán 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.

11.1.5 **Recomendación.**— *Las instalaciones de telecomunicaciones entre las oficinas meteorológicas y los centros de información de vuelo, los centros de control de área, los centros coordinadores de salvamento y las estaciones de telecomunicaciones aeronáuticas, deberían permitir:*

- a) las comunicaciones orales directas; la velocidad a que estas comunicaciones puedan establecerse debería ser 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 debería exceder de 5 minutos.

Nota.— En 11.1.4 y 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.

11.1.6 Recomendación.— *Las instalaciones de telecomunicaciones necesarias de acuerdo con 11.1.4 y 11.1.5 deberían complementarse, cuando sea necesario, con otros tipos de comunicaciones visuales o auditivas, por ejemplo, la televisión en circuito cerrado u otros sistemas distintos de procesamiento de la información.*

11.1.7 Recomendación.— *Según se haya acordado entre la autoridad meteorológica y los explotadores, debería 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.*

11.1.8 Se mantendrán instalaciones adecuadas de telecomunicaciones para permitir a las oficinas meteorológicas intercambiar información meteorológica para las operaciones con otras oficinas meteorológicas.

11.1.9 Recomendación.— *Las instalaciones de telecomunicaciones utilizadas en el intercambio de información meteorológica para las operaciones deberían ser del servicio fijo aeronáutico.*

11.2 Utilización de las comunicaciones del servicio fijo aeronáutico — Boletines meteorológicos en formato alfanumérico

Los boletines meteorológicos que contengan información meteorológica para las operaciones y que hayan de transmitirse mediante el servicio fijo aeronáutico, procederán de la oficina meteorológica o estación meteorológica aeronáutica correspondiente.

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

11.3 Utilización de las comunicaciones del servicio fijo aeronáutico — Información elaborada por el sistema mundial de pronósticos de área

Recomendación.— *La información elaborada por el sistema mundial de pronósticos de área en forma digital, debería transmitirse mediante técnicas de comunicaciones de datos binarios. El método y los canales que se apliquen para la difusión de esta información elaborada deberían ser los que se determinen por acuerdo regional de navegación aérea.*

11.4 Utilización de las comunicaciones del servicio móvil aeronáutico

El contenido y el formato de la información meteorológica transmitida a las aeronaves y la que sea transmitida por aeronaves se conformarán a las disposiciones de este Anexo.

11.5 Utilización del servicio de enlace de datos aeronáuticos — Contenido del D-VOLMET

El servicio D-VOLMET contendrá METAR y SPECI actuales, junto con pronósticos de tipo tendencia si están disponibles, TAF y SIGMET, aeronotificaciones especiales no cubiertas por un SIGMET y, si están disponibles, AIRMET.

Nota.— El requisito de proporcionar METAR y SPECI podrá satisfacerse mediante la aplicación del servicio de información de vuelo por enlace de datos (D-FIS) titulada “Enlace de datos — Servicio de informe meteorológico ordinario de aeródromo (D-METAR)”; el requisito de proporcionar pronósticos TAF *podrá satisfacerse mediante la aplicación D-FIS titulada “Enlace de datos — Servicio de pronósticos de aeródromo (D-TAF)”;* y el requisito de proporcionar mensajes SIGMET y AIRMET *podrá satisfacerse mediante la aplicación D-FIS titulada “Enlace de datos — Servicio SIGMET (D-SIGMET)”.* En el Manual de aplicaciones de enlace de datos para los servicios de tránsito aéreo (Doc 9694) *se proporciona información detallada sobre estos servicios de enlace de datos.*

11.6 Utilización del servicio de radiodifusión aeronáutica — Contenido de las radiodifusiones VOLMET

11.6.1 Las radiodifusiones VOLMET continuas, normalmente en muy alta frecuencia (VHF), contendrán METAR y SPECI actuales y pronósticos de tipo tendencia si están disponibles.

11.6.2 Las radiodifusiones VOLMET regulares, normalmente en alta frecuencia (HF), contendrán METAR y SPECI actuales, junto con los pronósticos de tipo tendencia si están disponibles, y en los casos en que así lo determine un acuerdo regional de navegación aérea, TAF y SIGMET.

**NORMAS Y MÉTODOS RECOMENDADOS
INTERNACIONALES**

PARTE II

APÉNDICES Y ADJUNTOS

APÉNDICE 1. DOCUMENTACIÓN DE VUELO — MODELOS DE MAPAS Y FORMULARIOS

(Véase el Capítulo 9 de este Anexo)

MODELO A	—	Información OPMET
MODELO IS	—	Mapa de viento en altitud y temperatura para una superficie isobárica tipo
		Ejemplo 1 — Flechas, barbas y banderolas (proyección Mercator)
		Ejemplo 2 — Flechas, barbas y banderolas (proyección estereográfica polar)
MODELO SWH	—	Mapa del tiempo significativo (nivel alto)
		Ejemplo — Proyección estereográfica polar (mostrando la extensión vertical de la corriente en chorro)
MODELO SWM	—	Mapa del tiempo significativo (nivel medio)
MODELO SWL	—	Mapa del tiempo significativo (nivel bajo)
	—	Ejemplo 1
	—	Ejemplo 2
MODELO VAG	—	Información sobre avisos de ceniza volcánica en formato gráfico
MODELO SVA	—	Informes SIGMET para ceniza volcánica en formato gráfico
MODELO SGE	—	Informes SIGMET para fenómenos que no sean ciclones tropicales ni ceniza volcánica en formato gráfico
MODELO SN	—	Hoja de anotaciones utilizadas en la documentación de vuelo

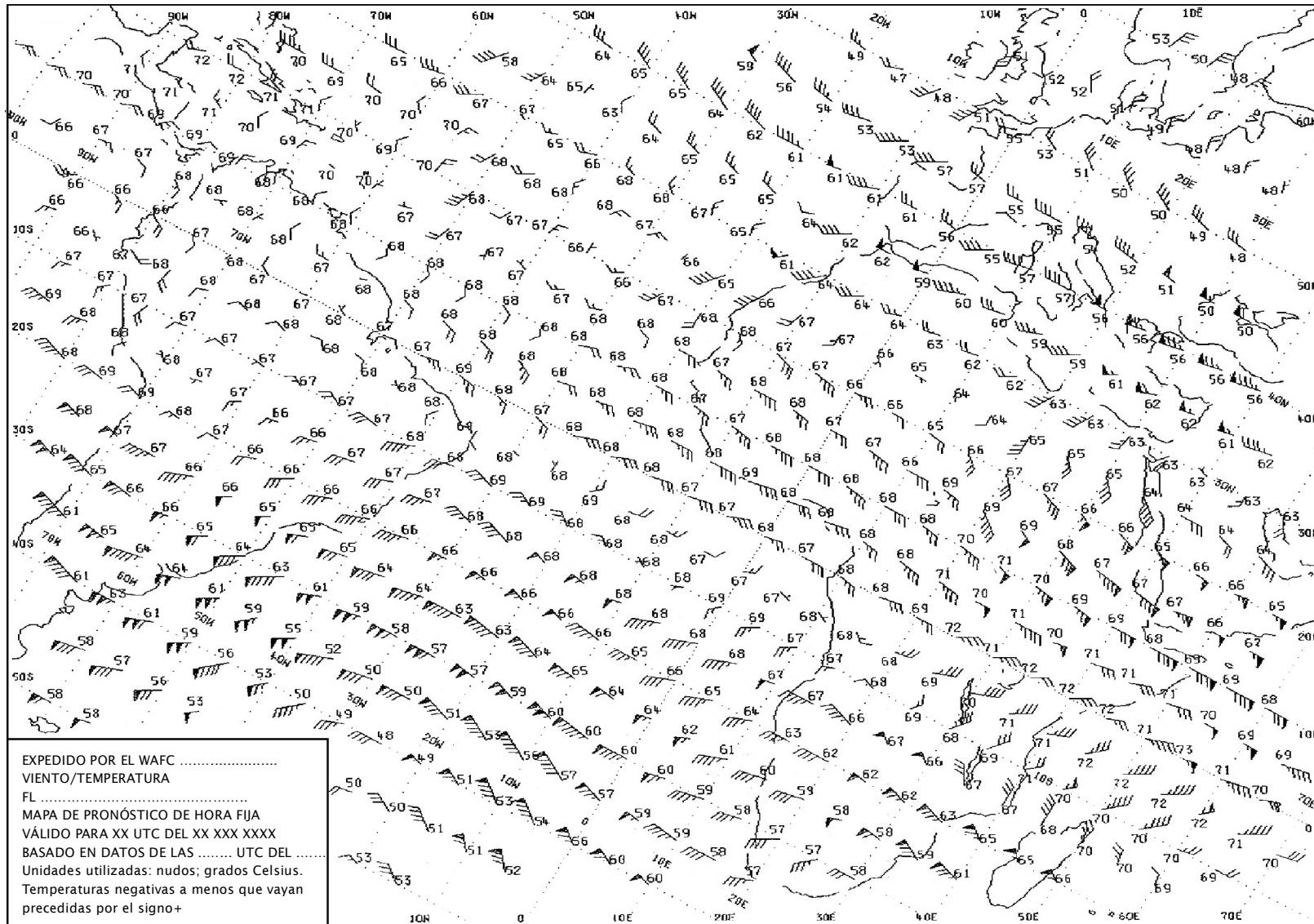
Información OPMET

MODELO A

COMUNICADO POR LA OFICINA METEOROLÓGICA DE (FECHA, HORA UTC)																																							
INTENSIDAD “–” (ligera); ninguna indicación (moderada); “+” [fuerte, o bien desarrollada en caso de remolinos de polvo o arena (tolvaneras) y nubes de embudo] se utilizan para indicar la intensidad prevista de determinados fenómenos. DESCRIPTORES <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 25%;">MI — bajo (poco profundo)</td> <td style="width: 25%;">PR — parcial</td> <td style="width: 25%;">BL — ventisca alta</td> <td style="width: 25%;">TS — tormentas</td> </tr> <tr> <td>BC — bancos aislados</td> <td>DR — ventisca baja</td> <td>SH — chubascos</td> <td>FZ — engelante (superenfriada)</td> </tr> </table> SELECCIÓN DE ABREVIATURAS DEL TIEMPO PREVISTO <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 33%;">DZ — llovizna</td> <td style="width: 33%;">BR — neblina</td> <td style="width: 33%;">PO — remolinos de polvo o arena (tolvaneras)</td> </tr> <tr> <td>RA — lluvia</td> <td>FG — niebla</td> <td>SQ — turbonada</td> </tr> <tr> <td>SN — nieve</td> <td>FU — humo</td> <td>FC — nubes de embudo (tornado o tromba marina)</td> </tr> <tr> <td>SG — cinarra</td> <td>VA — ceniza volcánica</td> <td>SS — tempestad de arena</td> </tr> <tr> <td>IC — prismas de hielo (polvo brillante)</td> <td>DU — polvo extendido</td> <td>DS — tempestad de polvo</td> </tr> <tr> <td>PL — hielo granulado</td> <td>SA — arena</td> <td></td> </tr> <tr> <td>GR — granizo</td> <td>HZ — calima</td> <td></td> </tr> <tr> <td>GS — granizo menudo y/o nieve granulada</td> <td></td> <td></td> </tr> </table> EJEMPLOS <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%;">+SHRA — chubasco fuerte</td> <td style="width: 50%;">TSSN — tormenta moderada con nieve</td> </tr> <tr> <td>FZDZ — llovizna engelante moderada</td> <td>SNRA — nieve y lluvia moderadas</td> </tr> <tr> <td>+TSSNGR — tormenta fuerte con nieve y granizo</td> <td></td> </tr> </table>		MI — bajo (poco profundo)	PR — parcial	BL — ventisca alta	TS — tormentas	BC — bancos aislados	DR — ventisca baja	SH — chubascos	FZ — engelante (superenfriada)	DZ — llovizna	BR — neblina	PO — remolinos de polvo o arena (tolvaneras)	RA — lluvia	FG — niebla	SQ — turbonada	SN — nieve	FU — humo	FC — nubes de embudo (tornado o tromba marina)	SG — cinarra	VA — ceniza volcánica	SS — tempestad de arena	IC — prismas de hielo (polvo brillante)	DU — polvo extendido	DS — tempestad de polvo	PL — hielo granulado	SA — arena		GR — granizo	HZ — calima		GS — granizo menudo y/o nieve granulada			+SHRA — chubasco fuerte	TSSN — tormenta moderada con nieve	FZDZ — llovizna engelante moderada	SNRA — nieve y lluvia moderadas	+TSSNGR — tormenta fuerte con nieve y granizo	
MI — bajo (poco profundo)	PR — parcial	BL — ventisca alta	TS — tormentas																																				
BC — bancos aislados	DR — ventisca baja	SH — chubascos	FZ — engelante (superenfriada)																																				
DZ — llovizna	BR — neblina	PO — remolinos de polvo o arena (tolvaneras)																																					
RA — lluvia	FG — niebla	SQ — turbonada																																					
SN — nieve	FU — humo	FC — nubes de embudo (tornado o tromba marina)																																					
SG — cinarra	VA — ceniza volcánica	SS — tempestad de arena																																					
IC — prismas de hielo (polvo brillante)	DU — polvo extendido	DS — tempestad de polvo																																					
PL — hielo granulado	SA — arena																																						
GR — granizo	HZ — calima																																						
GS — granizo menudo y/o nieve granulada																																							
+SHRA — chubasco fuerte	TSSN — tormenta moderada con nieve																																						
FZDZ — llovizna engelante moderada	SNRA — nieve y lluvia moderadas																																						
+TSSNGR — tormenta fuerte con nieve y granizo																																							
SELECCIÓN DE INDICADORES DE LUGAR DE LA OACI <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 33%;">CYUL Montreal/Pierre Elliot Trudeau Intl.</td> <td style="width: 33%;">HKJK Nairobi/Jomo Kenyatta</td> <td style="width: 33%;">RJTT Tokyo Intl.</td> </tr> <tr> <td>EDDF Francfort/Main</td> <td>KJFK New York/John F. Kennedy Intl.</td> <td>SBGL Río de Janeiro/Galeão Intl.</td> </tr> <tr> <td>EGLL Londres/Heathrow</td> <td>LFPG París/Charles de Gaulle</td> <td>YSSY Sydney/Kingsford Smith Intl.</td> </tr> <tr> <td>GMMC Casablanca/Anfa</td> <td>NZAA Auckland Intl.</td> <td>ZBAA Beijing/Capital</td> </tr> <tr> <td>HECA Cairo/Int.</td> <td>OBBI Bahrein Intl.</td> <td></td> </tr> </table>		CYUL Montreal/Pierre Elliot Trudeau Intl.	HKJK Nairobi/Jomo Kenyatta	RJTT Tokyo Intl.	EDDF Francfort/Main	KJFK New York/John F. Kennedy Intl.	SBGL Río de Janeiro/Galeão Intl.	EGLL Londres/Heathrow	LFPG París/Charles de Gaulle	YSSY Sydney/Kingsford Smith Intl.	GMMC Casablanca/Anfa	NZAA Auckland Intl.	ZBAA Beijing/Capital	HECA Cairo/Int.	OBBI Bahrein Intl.																								
CYUL Montreal/Pierre Elliot Trudeau Intl.	HKJK Nairobi/Jomo Kenyatta	RJTT Tokyo Intl.																																					
EDDF Francfort/Main	KJFK New York/John F. Kennedy Intl.	SBGL Río de Janeiro/Galeão Intl.																																					
EGLL Londres/Heathrow	LFPG París/Charles de Gaulle	YSSY Sydney/Kingsford Smith Intl.																																					
GMMC Casablanca/Anfa	NZAA Auckland Intl.	ZBAA Beijing/Capital																																					
HECA Cairo/Int.	OBBI Bahrein Intl.																																						
METAR CYUL 240700Z 27018G30KT 9999 SN FEW020 BKN045 M02/M07 Q0995= METAR EDDF 240950Z 05015KT 9999 FEW025 04/M05 Q1018 NOSIG= METAR LFPG 241000Z 07010KT 5000 SCT010 BKN040 02/M01 Q1014 NOSIG= SPECI GMMC 220530Z 24006KT 5000-TSGR BKN016TCU FEW020CB SCT026 08/07 Q1013 TAF AMD NZAA 240855Z 2409/2506 24010KT 9999 FEW030 BECMG 2411/2413 VRB02KT 2000 HZ FM 2422 2410KT CAVOK TAF ZBAA 240440Z 2406/2506 13015KMH 6000 NSC BECMG 2415/2416 2000-SN OVC040 TEMPO 2418/2421 1000 SN BECMG 2500/2501 32015KMH 3500 BR NSC BEGMC 2503/2504 32030G60KMH CAVOK TAF YSSY 240443Z 2406/2506 05015KT 3000 BR SCT030 BECMG 2414/2416 33008KT FM 2422 04020KT CAVOK HECC SIGMET 2 VALID 240900/241200 HECA- HECC CAIRO FIR SEV TURB OBS N OF N27 FL 390/440 MOV E 25KMH NC																																							

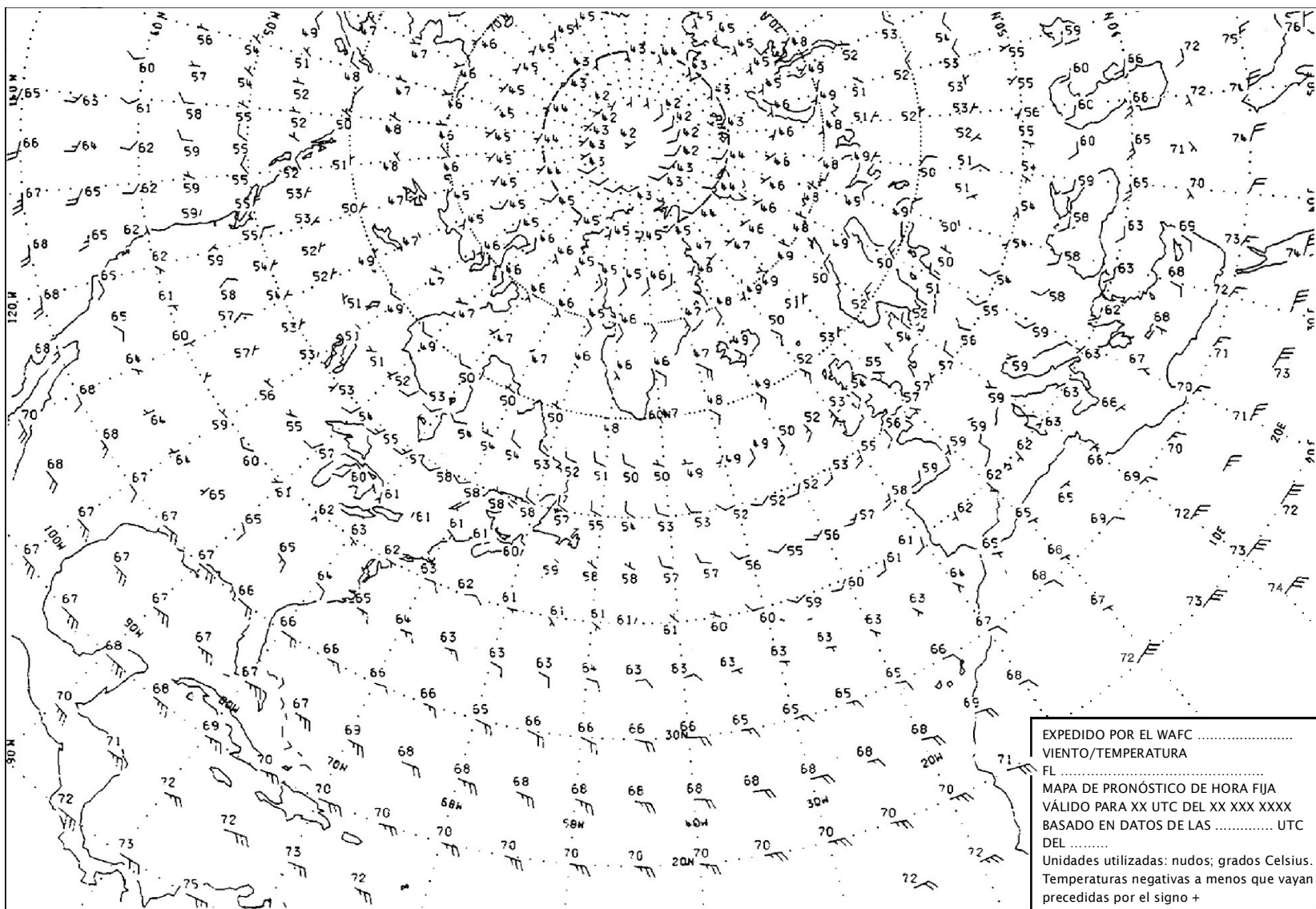
MAPA DE VIENTO EN ALTITUD Y TEMPERATURA PARA UNA SUPERFICIE ISOBÁRICA TIPO
Ejemplo 1 — Flechas, barbas y banderolas (proyección Mercator)

MODELO IS



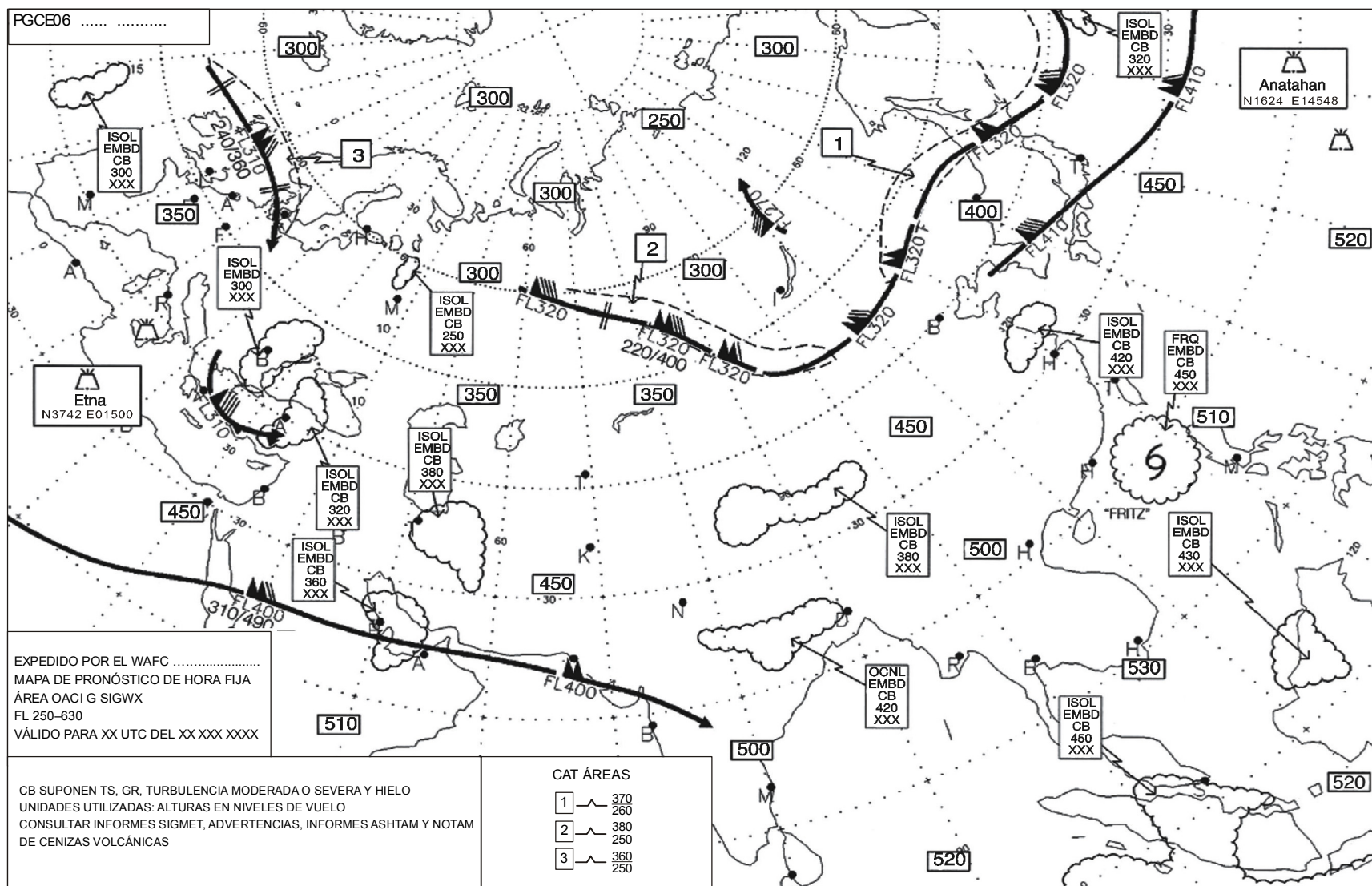
MAPA DE VIENTO EN ALTITUD Y TEMPERATURA PARA UNA SUPERFICIE ISOBÁRICA TIPO
Ejemplo 2 — Flechas, barbas y banderolas (proyección estereográfica polar)

MODELO IS



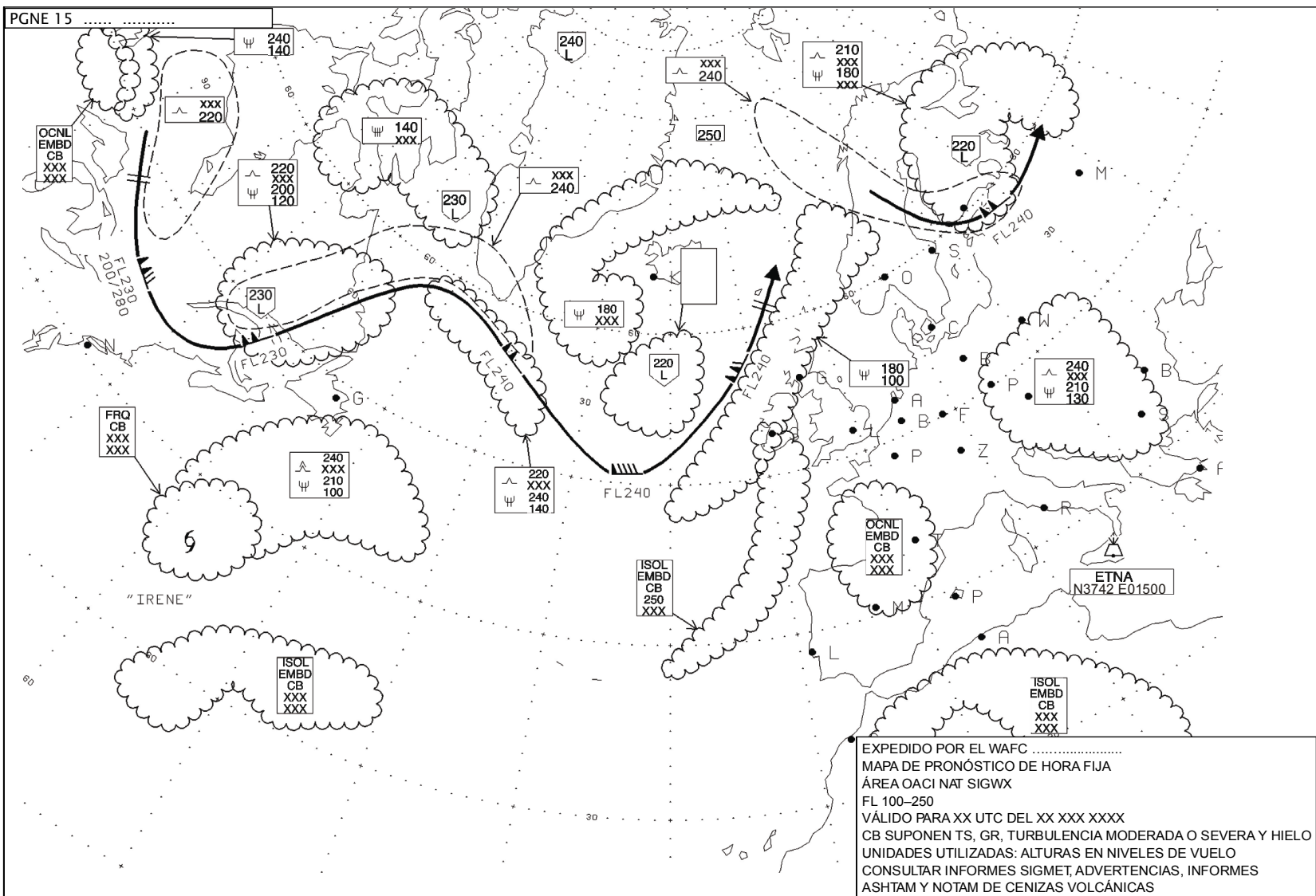
MAPA DEL TIEMPO SIGNIFICATIVO (NIVEL ALTO)
Ejemplo — Proyección estereográfica polar (mostrando la extensión vertical de la corriente en chorro)

MODELO SWH



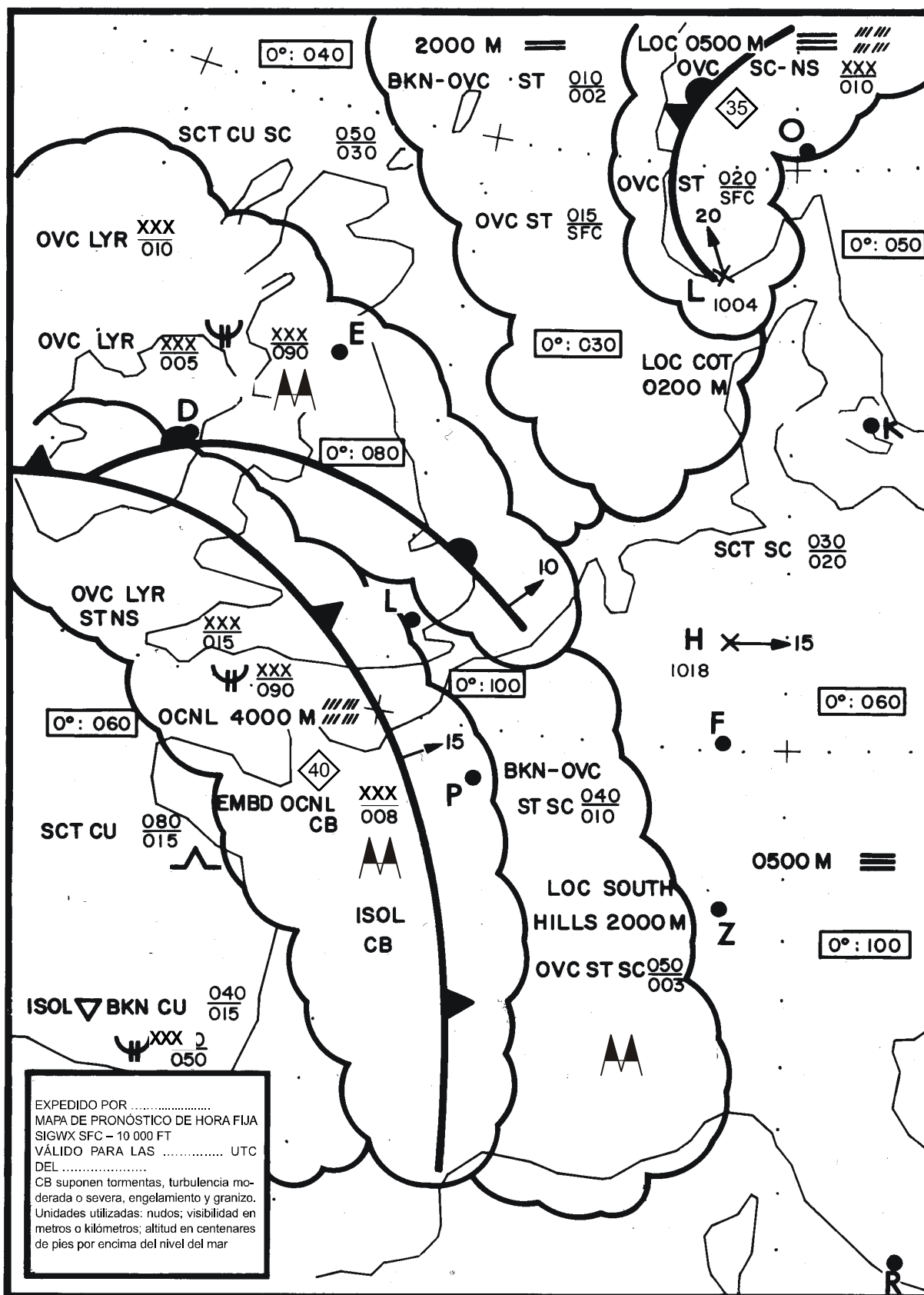
MODELO SWM

MAPA DEL TIEMPO SIGNIFICATIVO (NIVEL MEDIO)



MAPA DEL TIEMPO SIGNIFICATIVO (NIVEL BAJO)
Ejemplo 1

Modelo SWL

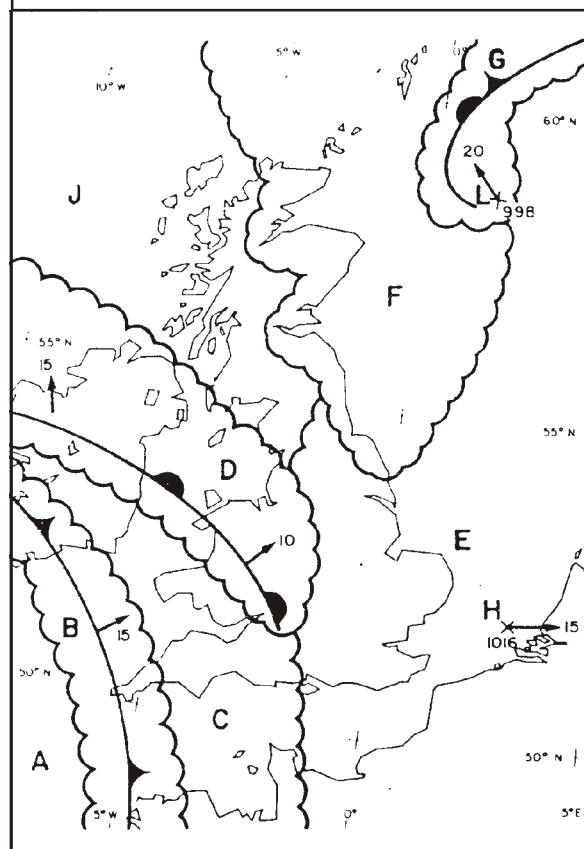


MAPA DEL TIEMPO SIGNIFICATIVO (NIVEL BAJO)
Ejemplo 2

Modelo SWL

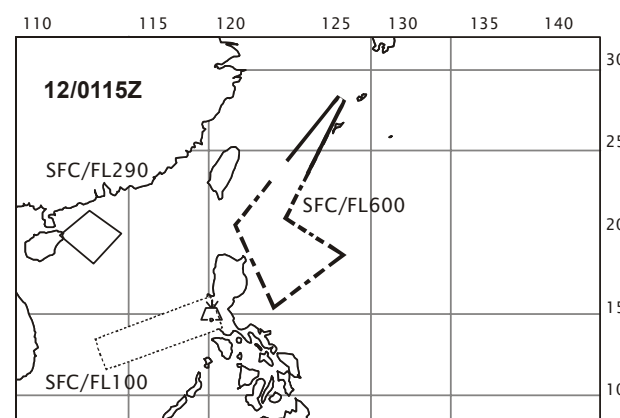
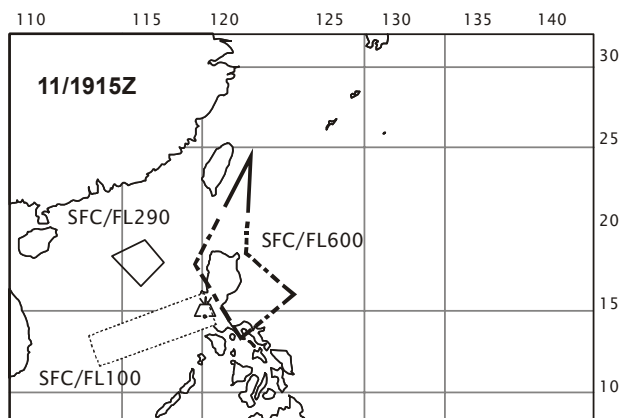
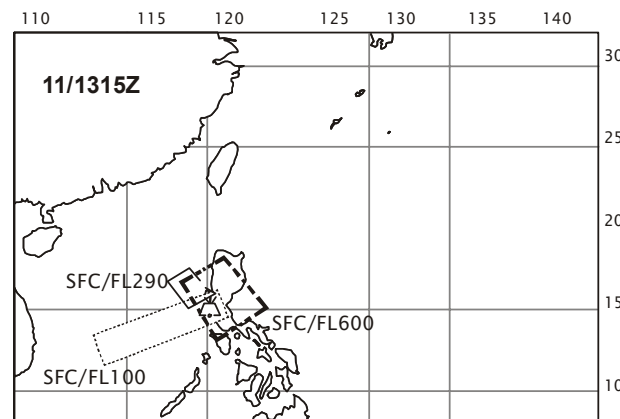
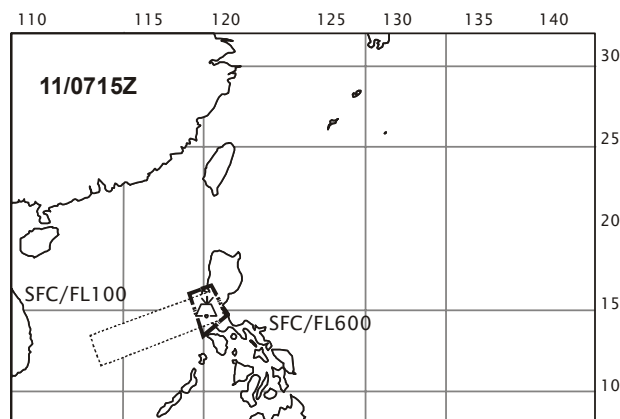
MAPA DE PRONÓSTICO DE HORA FIJA VÁLIDO A LAS UTC..... 20... BASADO EN DATOS A LAS UTC DEL

AP 1-8

	ZONA	VIS	TIEMPO SIGNIFICATIVO	NUBES, TURBULENCIA, ENGELAMIENTO	0 C
	ZONA A			— SCT CU 025/080	50
	ISOL			— BKN CU 015/XXX ☙ 050/XXX	
	ZONA B			— OVC LYR ST NS 015/XXX ☙ 050/XXX	
	OCNL	4000	LLUVIA FUERTE	EMBD CB 008/XXX M	50
	ISOL	1000	TORMENTA		
	ZONA C			BKN a OVC ST SC 010/040	100
	LOC SOUTH COT HILLS	2000	LLOVIZNA	OVC ST SC 003/050 M	
	ZONA D			OVC LYR SC NS 010/XXX	90
	LOC NORTH	4500	LLUVIA	OVC LYR ST NS 005/XXX ☙ 090/XXX M	
	ZONA E			SCT SC 020/030	40
	LOC LAND	0500	NIEBLA		
	ZONA F	2000	NEBLINA	BKN a OVC ST 002/010	30
	LOC COT HILLS	0200	NIEBLA	OVC ST SFC/015	
	ZONA G	4500	LLUVIA	— OVC CU SC NS 010/XXX ☙ 030/XXX	30
	LOC NORTH	0500	NIEBLA	OVC ST SFC/010	
	ZONA J			SCT CU SC 030/050	40
	LOC HILLS NORTH			— BLW 070	
SIGWX SFC – 10 000 PIES EXPEDIDO POR A LAS UTC Notas: 1. Presión en hPa y velocidad en nudos. 2. Visibilidad incluida en m si es inferior a 5 000 m. El M implica una visibilidad de 200 m o menos. 3. Las alturas se indican en centenas de pies por encima de MSL XXX = por encima de 10 000 pies. 4. CB implican engelamiento, turbulencia y tormentas moderadas o fuertes. 5. Únicamente tiempo significativo y/o fenómenos meteorológicos que causen una reducción de la visibilidad a menos de 5 000 m incluidos.					
COMENTARIOS: VIENTO DURO DE E A NE DE SHETLAND A LAS HÉBRIDAS, NW DE ESCOCIA: ONDAS OROGRÁFICAS ACENTUADAS. EAST ANGLIA: BANCOS DE NIEBLA. NORTE DE FRANCIA, BÉLGICA Y PAÍSES BAJOS: NIEBLA MUY INTENSA.					

INFORMACIÓN SOBRE AVISOS DE CENIZA VOLCÁNICA EN FORMATO GRÁFICO

MODELO VAG

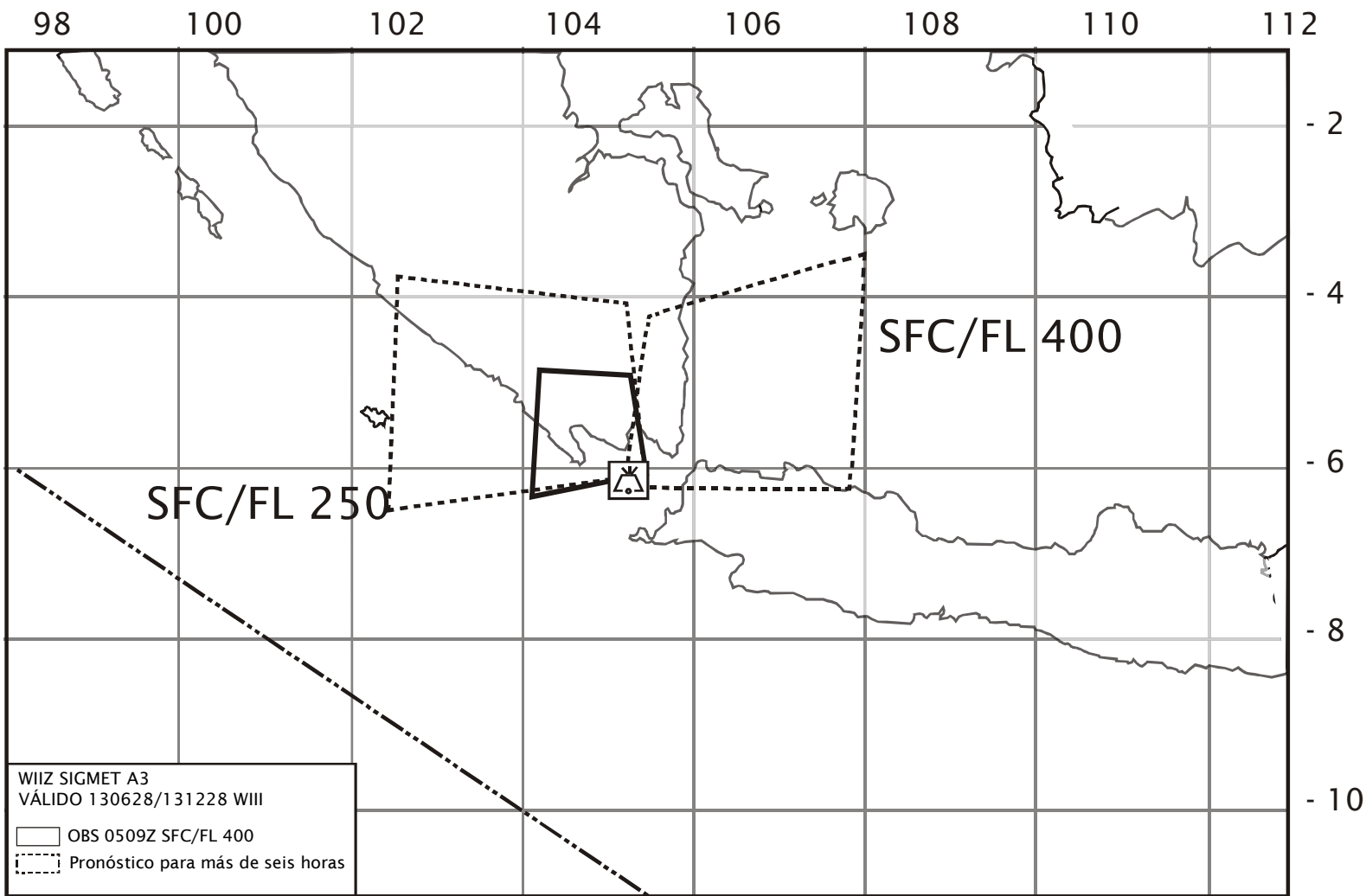


VOLCANIC ASH ADVISORY
 DTG: 20050711/0728Z
 VAAC: TOKYO
 VOLCANO: PINATUBO 0703-083
 AREA: LUZON PHILIPPINES
 SUMMIT ELEV: 1486M
 ADVISORY NR: 2005/1

INFO SOURCE: MTSAT-1R, AIREP
 AVIATION COLOUR CODE: RED
 ERUPTION DETAILS: ERUPTED AT 20050711/0532Z
 RMK: PILOT REPORT SMELL OF SULPHUR
 NXT ADVISORY: NO LATER THAN 20050711/1315Z

MODELO SVA

INFORMES SIGMET PARA CENIZA VOLCÁNICA EN FORMATO GRÁFICO

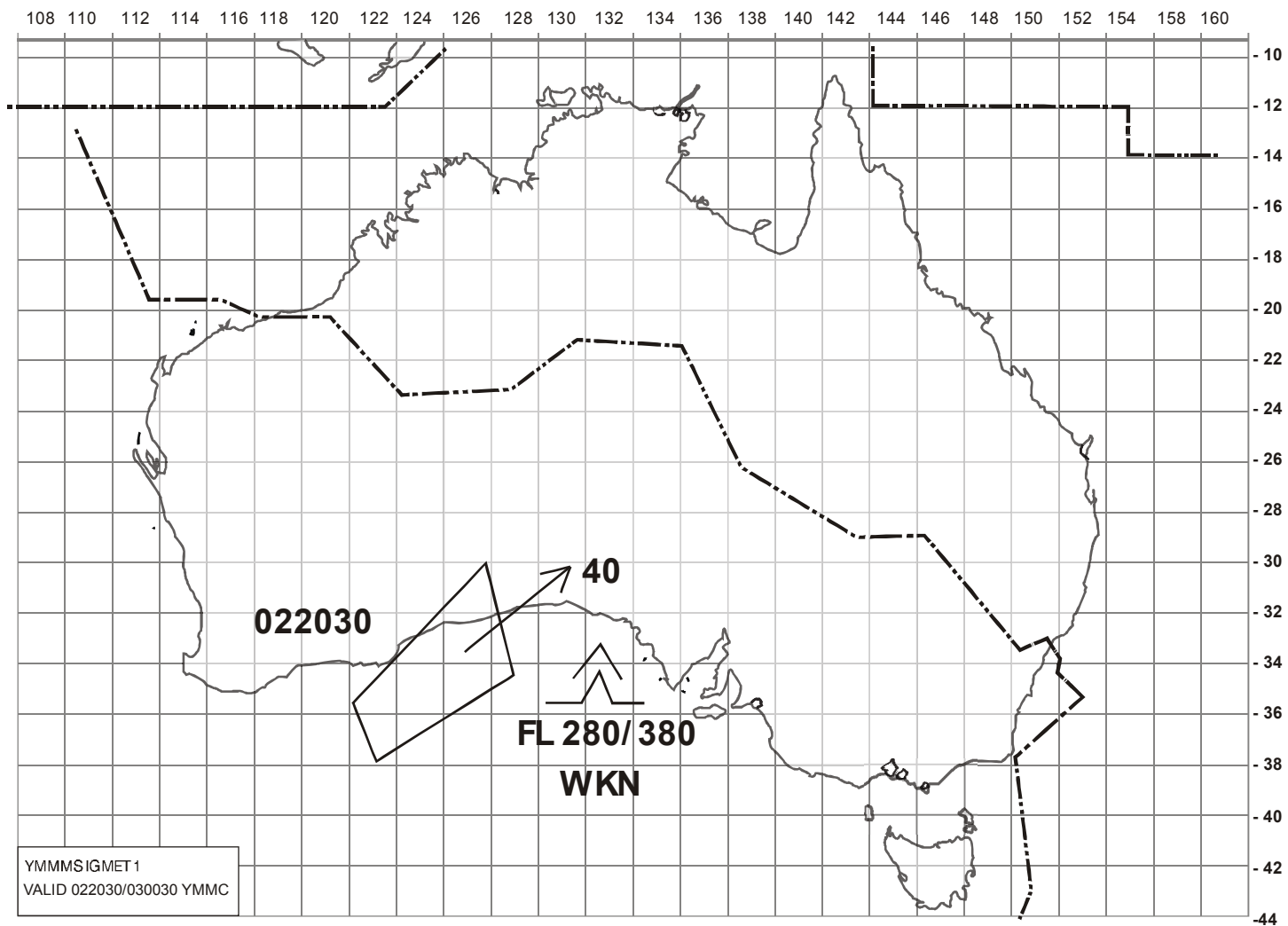


7/11/07

AP 1-10

INFORMES SIGMET PARA FENÓMENOS QUE NO SEAN CICLONES TROPICALES NI CENIZA VOLCÁNICA
EN FORMATO GRÁFICO

MODELO SGE



HOJA DE ANOTACIONES UTILIZADAS EN LA DOCUMENTACIÓN DE VUELO

MODELO SN

1. Símbolos de tiempo significativo

	Ciclón tropical		Llovizna
	Línea de turbulencia fuerte*		Lluvia
	Turbulencia moderada		Nieve
	Turbulencia fuerte		Chubasco
	Ondas orográficas		Ventisca alta de nieve
	Engelamiento moderado de la aeronave		Calima fuerte de arena o polvo
	Engelamiento fuerte de la aeronave		Tempestad extensa de arena o polvo
	Niebla extensa		Calima extensa
	Materiales radiactivos en la atmósfera**		Neblina extensa
	Erupción volcánica***		Humo extenso
	Oscurecimiento de las montañas		Precipitación engelante****

- * En la documentación de vuelo para vuelos que operan hasta el nivel de vuelo 100, este símbolo se refiere a la "línea de turbulencia".
- ** La siguiente información debería incluirse al lado del mapa: el símbolo de materiales radiactivos; latitud/ longitud del lugar del accidente; fecha y hora del accidente, controlar NOTAM para información adicional.
- *** La siguiente información debería incluirse al lado del mapa: el símbolo de erupción volcánica; nombre y número internacional del volcán (si se conoce); latitud/longitud; fecha y hora de la primera erupción (si se conoce); controlar SIGMET y NOTAM o ASHTAM en caso de cenizas volcánicas.
- **** El símbolo de precipitación engelante no se utiliza cuando la precipitación se transforma en hielo al ponerse en contacto con una aeronave cuya temperatura es muy baja.
- NOTA: los límites superior e inferior de la capa en que se produce el fenómeno observado o previsto se indican en ese mismo orden.

2. Símbolos utilizados para frentes, zonas de convergencias y otros

	Frente frío en superficie		Dir., veloc. y nivel del viento máximo
	Frente cálido en superficie		Línea de convergencia
	Frente ocluido en superficie		Nivel de engelamiento
	Frente casi estacionario en superficie		Zona de convergencia intertropical
	Altitud máxima de la tropopausa		Estado del mar
	Altitud mínima de la tropopausa		Temperatura de la superficie del mar
	Nivel de la tropopausa		Viento fuerte en superficie generalizado*

Las flechas de viento indican el viento máximo del chorro y el nivel de vuelo en el que ocurre. Si la velocidad del viento es de 240 km/h (120 kt) o más, los niveles de vuelo entre los cuales el viento es superior a 160 km/h (80 kt) se ponen debajo del nivel del viento máximo. En el ejemplo, los vientos son superiores a 160 km/h (80 kt) entre los niveles de vuelo 220 y 420.

La línea de trazo grueso que representa el eje del chorro, comienza/termina en los puntos en que se ha previsto una velocidad del viento de 160 km/h (80 kt).

* Este símbolo se refiere a velocidades del viento en superficie generalizado que superen los 60 km/h (30 kt).

3. Abreviaturas utilizadas para describir las nubes

- 3.1 Tipo
- CI = Cirrus
CC = Cirrocúmulos
CS = Cirroestratos
AC = Altocúmulos
- AS = Altoestratos
NS = Nimboestratos
SC = Stratocúmulos
- ST = Estratos
CU = Cúmulos
CB = Cumulonimbos
- 3.2 Cantidad
- Nubes excepto CB
- FEW = Nubes escasas (1/8 a 2/8)
SCT = Nubes dispersas (3/8 a 4/8)
CB solamente
- BKN = Cielo nuboso (5/8 a 7/8)
OVC = Cielo cubierto (8/8)
- ISOL = CB aislados (aislados)
OCNL = CB bien separados (ocasionales)
FRQ = CB poco separados o no separados (frecuentes)
EMBD = CB mezclados con capas de otras nubes u ocultos por la calima (incalados)
- 3.3 Alturas
- En los mapas SWH y SWM se indican las alturas en niveles de vuelo; los límites superior e inferior se indican en ese mismo orden.
- Cuando las cimas o las bases se hallan fuera de la parte de la atmósfera a la que se aplica el mapa, se utiliza XXX.
- En los mapas SWL:
- i) las alturas se indican como altitudes por encima del nivel medio del mar;
ii) se utiliza la abreviatura SFC para indicar el nivel de la superficie.

4. Descripción de las líneas y de los sistemas en mapas específicos

- 4.1 Modelos SWH y SWM — Mapas del tiempo significativo (niveles alto y medio)
- Líneas festoneadas = Límite de área del tiempo significativo
Línea de trazo suspensiva = Límite de área del CAT
Línea gruesa entera = Posición del eje de la corriente de chorro, con indicación de la dirección del viento, velocidad en kt o km/h y altura en niveles de vuelo. La extensión vertical de la corriente en chorro está indicada (en niveles de vuelo); por ejemplo, el nivel de vuelo FL 270 acompañado por 240/290 indica que el chorro se extiende desde FL 240 hasta FL 290.
- Cifra sobre las flechas = Velocidad del desplazamiento del sistema frontal en kt o en km/h
Niveles de vuelo dentro de pequeños rectángulos = Altura en niveles de vuelo de la tropopausa en puntos determinados, por ejemplo [340]. Los puntos bajos y altos de la topografía de la tropopausa son indicados mediante las letras L o H respectivamente, dentro de un pentágono con la altura en niveles de vuelo. Deben mostrarse explícitamente los niveles de vuelo para la profundidad del chorro y la altura de la tropopausa, incluso si caen fuera de los límites del pronóstico.

4.2 Modelo SWL — Mapas del tiempo significativo (bajo nivel)

- X = Posición de centros de presión dada en hectopascales
L = Centro de baja presión
H = Centro de alta presión
- Líneas festoneadas = Límite del área del tiempo significativo
Línea de trazos = Altura de la isoterma de 0°C indicada en (centenares de) pies o metros
- NOTA: El nivel 0°C puede también indicarse así: [0°: 060] , lo que significa que el nivel 0°C está a 6 000 pies de altitud.
- Cifras sobre flechas = Velocidad en nudos o km/h del desplazamiento del sistema frontal, y de las depresiones u ondas anticiclónicas
- Cifras en el símbolo del estado del mar = altura total de la ola en pies o en metros
Cifra en el símbolo de la temperatura de la superficie del mar = temperatura de la superficie del mar en °C
Cifra en el símbolo del viento fuerte en superficie = viento en nudos o km/h

4.3 Flechas, barbas y banderolas

- Las flechas indican la dirección; los números de las banderolas y/o las barbas corresponden a la velocidad. Ejemplo..
- 270°/115 nudos (equivalente a 230 km/h)
Las banderolas corresponden 50 nudos o 100 km/h
Las barbas corresponden a 10 nudos o 20 km/h
Las medias barbas corresponden a 5 nudos o 10 km/h
- * Se utiliza un factor de conversión de 1 a 2.

Conversión de nudos en kilómetros por hora

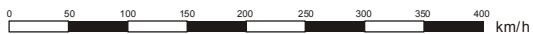
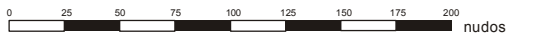
Nudos	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
	Kilómetros por hora									
00	0	1,85	3,70	5,56	7,41	9,26	11,11	12,96	14,82	16,67
10	18,52	20,37	22,22	24,08	25,93	27,78	29,63	31,48	33,34	35,19
20	37,04	38,89	40,74	42,60	44,45	46,30	48,15	50,00	51,86	53,71
30	55,56	57,41	59,26	61,12	62,97	64,82	66,67	68,52	70,38	72,23
40	74,08	75,93	77,78	79,64	81,49	83,34	85,19	87,04	88,90	90,75
50	92,60	94,45	96,30	98,16	100,01	101,86	103,71	105,56	107,42	109,27
60	111,12	112,97	114,82	116,68	118,53	120,38	122,23	124,08	125,94	127,79
70	129,64	131,49	133,34	135,20	137,05	138,90	140,75	142,60	144,46	146,31
80	148,16	150,01	151,86	153,72	155,57	157,42	159,27	161,12	162,98	164,83
90	166,68	168,53	170,38	172,24	174,09	175,94	177,79	179,64	181,50	183,35

kt:	200	210	220	230	240	250	260	270	280	290
km/h:	370,40	388,92	407,44	425,96	444,48	463,00	481,52	500,04	518,56	537,08

kt:	300	310	320	330	340	350	360	370	380	390
km/h:	555,60	574,12	592,64	611,16	629,68	648,20	666,72	685,24	703,76	722,28

kt:	0,1	0,2	0,3	0,4	0,5	0,6	0,7	0,8	0,9
km/h:	0,19	0,37	0,56	0,74	0,93	1,11	1,30	1,48	1,67

1 nudo = 1,852 kilómetros por hora



APÉNDICE 2. ESPECIFICACIONES TÉCNICAS RELATIVAS AL SISTEMA MUNDIAL DE PRONÓSTICOS DE ÁREA Y A LAS OFICINAS METEOROLÓGICAS

(Véase el Capítulo 3 de este Anexo)

1. SISTEMA MUNDIAL DE PRONÓSTICOS DE ÁREA

1.1 Formatos y claves

Los WAFC adoptarán formatos y claves uniformes para el suministro de pronósticos y enmiendas.

1.2 Pronósticos en altitud

1.2.1 Los pronósticos de viento en altitud; temperaturas en altitud y humedad; dirección, velocidad y nivel de vuelo de viento máximo, nivel de vuelo y temperatura de la tropopausa y altitud geopotencial de los niveles de vuelo se prepararán cuatro veces al día en un WAFC y tendrán vigencia para plazos de validez fijos de 6, 12, 18, 24, 30 y 36 horas a partir de la hora de observación (0000, 0600, 1200 y 1800 UTC) de los datos sinópticos en que se basaban los pronósticos. La difusión de cada pronóstico se hará en el orden indicado arriba y se concluirá tan pronto como sea técnicamente posible, pero a más tardar 6 horas después de la hora normal de observación.

1.2.2 Los pronósticos reticulares preparados por un WAFC comprenderán:

- a) datos sobre vientos y temperaturas para los niveles de vuelo 50 (850 hPa), 100 (700 hPa), 140 (600 hPa), 180 (500 hPa), 240 (400 hPa), 300 (300 hPa), 340 (250 hPa), 390 (200 hPa), 450 (150 hPa) y 530 (100 hPa);
- b) nivel de vuelo y temperatura de la tropopausa;
- c) dirección, velocidad y nivel de vuelo del viento máximo;
- d) datos de humedad para los niveles de vuelo 50 (850 hPa), 100 (700 hPa), 140 (600 hPa) y 180 (500 hPa); y
- e) datos sobre la altitud geopotencial de los niveles de vuelo 50 (850 hPa), 100 (700 hPa), 140 (600 hPa), 180 (500 hPa), 240 (400 hPa), 300 (300 hPa), 340 (250 hPa), 390 (200 hPa) y 450 (150 hPa).

1.2.3 Los pronósticos reticulares precedentes serán expedidos por los WAFC en forma de clave binaria mediante la forma de clave GRIB prescrita por la OMM.

Nota.— La forma de clave GRIB figura en la Publicación núm. 306 de la OMM, Manual de claves, Volumen I.2, Parte B — Claves binarias.

1.2.4 Los pronósticos reticulares precedentes serán preparados por los WAFC con retícula fija y resolución horizontal de 140 km.

Nota.— 140 km representan la distancia de unos 1,25° de latitud.

1.3 Pronósticos del tiempo significativo (SIGWX)

1.3.1 Disposiciones generales

1.3.1.1 Los pronósticos de fenómenos del tiempo significativo en ruta se prepararán como pronósticos SIGWX cuatro veces al día en un WAFC y tendrán vigencia para horas de validez fijas 24 horas después de la hora (0000, 0600, 1200 y 1800 UTC) de los datos sinópticos en que se basaban los pronósticos. La difusión de cada uno de los pronósticos se completará tan pronto como sea técnicamente posible, pero a más tardar 11 horas después de la hora normal de observación.

1.3.1.2 Los pronósticos SIGWX se expedirán en forma de clave binaria, mediante la forma de clave BUFR prescrita por la OMM.

Nota.— La forma de clave BUFR figura en la Publicación núm. 306 de la OMM, Manual de claves, Volumen I.2, Parte B — Claves binarias.

1.3.2 Tipos de pronósticos SIGWX

Los pronósticos SIGWX se expedirán como:

- a) pronósticos SIGWX de alto nivel para niveles de vuelo entre 250 y 630; y
- b) pronósticos SIGWX de nivel medio para los niveles de vuelo entre 100 y 250 en zonas geográficas limitadas, según se determine por acuerdo regional de navegación aérea.

1.3.3 Elementos que se incluyen en los pronósticos SIGWX

Los pronósticos SIGWX de niveles alto y medio comprenden los siguientes elementos:

- a) ciclones tropicales, siempre y cuando se espere que la velocidad media del viento en la superficie alcance o exceda los 63 km/h (34 kt);
- b) líneas de turbonada fuerte;
- c) turbulencia moderada o fuerte (en nubes o aire claro);
- d) engelamiento moderado o fuerte;
- e) tormentas extensas de arena o polvo;
- f) nubes cumulonimbus asociadas a tormentas y a los elementos de a) a e);

Nota.— En los pronósticos SIGWX deben incluirse zonas de nubes no convectivas con turbulencia moderada o fuerte dentro de las nubes y/o engelamiento moderado o fuerte.

- g) nivel de vuelo de la tropopausa;
- h) corrientes en chorro;
- i) información sobre el lugar de erupciones volcánicas que produzcan nubes de cenizas de importancia para las operaciones de aeronaves, comprendidos: el símbolo de erupción volcánica en el lugar del volcán y, al lado del mapa, el símbolo de

erupción volcánica, en nombre del volcán, su latitud/longitud, la fecha y hora de la primera erupción, si se conocen, y la referencia a los SIGMET y NOTAM o ASHTAM expedidos para el área en cuestión: y

- j) información sobre el lugar de una liberación accidental a la atmósfera de materiales radiactivos de importancia para las operaciones de aeronaves, comprendidos: el símbolo de radiactividad en el lugar del accidente y, al lado del mapa, el símbolo de radiactividad, la latitud/longitud del lugar del accidente, la fecha y hora del accidente, recordando a los usuarios que deberían remitirse a los NOTAM expedidos para la zona en cuestión.

Nota.— En el Apéndice 5 figuran los elementos que han de incluirse en los pronósticos SIGWX para vuelos a poca altura (es decir, por debajo del nivel de vuelo 100).

1.3.4 Criterios para la inclusión de los elementos de los pronósticos SIGWX

Se han aplicado los siguientes criterios para los pronósticos SIGWX de niveles alto y medio:

- a) los elementos de a) a f) que figuran en 1.3.3 se incluirán sólo si se espera que ocurrirán entre el nivel inferior y el nivel superior del pronóstico SIGWX;
- b) la abreviatura “CB” se incluirá sólo cuando se refiera a la presencia o posible presencia de nubes cumulonimbus:
 - 1) que afecten una zona que tenga una cobertura espacial máxima de 50% o más en el área de que se trate;
 - 2) que estén a lo largo de una línea en la que haya poco o ningún espacio entre cada una de las nubes; o
 - 3) que estén inmersas en las capas de otras nubes u ocultas por la calima.
- c) la inclusión de “CB” significará que se incluyen todos los fenómenos meteorológicos que normalmente se asocian a las nubes cumulonimbus, es decir, tormentas, engelamiento moderado o fuerte, turbulencia moderada o fuerte y granizo;
- d) cuando una erupción volcánica o la liberación accidental de materiales radiactivos a la atmósfera justifiquen la inclusión del símbolo de actividad volcánica o del símbolo de radiactividad en los pronósticos SIGWX, éstos se incluirán en los pronósticos SIGWX de niveles alto y medio sea cual fuere la altura a la que se notificó la columna de cenizas o de materiales radiactivos o la altura a la que se prevé que lleguen; y
- e) en el caso de que coincidan o que se superpongan parcialmente los elementos de a), i) y j) de 1.3.3, se dará mayor prioridad al elemento i), seguido de los elementos j) y a). El elemento de mayor prioridad se colocará en el sitio del evento y se empleará una fecha para unir el sitio de los otros elementos con su símbolo conexo o el recuadro de texto.

2. OFICINAS METEOROLÓGICAS

2.1 Uso de la información elaborada por el WAFS

2.1.1 Para la preparación de la documentación de vuelo, las oficinas meteorológicas de aeródromo utilizarán los pronósticos emitidos por los WAFS, siempre que estos pronósticos cubran la trayectoria de vuelo prevista respecto a tiempo, altitud y extensión geográfica, salvo que se haya convenido de otro modo entre la autoridad meteorológica y el explotador en cuestión.

2.1.2 Para asegurar la uniformidad y la normalización de la documentación de vuelo, los datos en GRIB y BUFR del WAFS recibidos serán descifrados como mapas normalizados del WAFS de conformidad con las disposiciones pertinentes de este Anexo, y no se enmendará el contenido meteorológico y la identificación del originador de los pronósticos del WAFS.

2.2 Notificación del WAFC relativa a discrepancias significativas

Las oficinas meteorológicas que usan datos WAFS cifrados en BUFR notificarán inmediatamente al WAFC interesado si se detectan o notifican, en relación con los pronósticos SIGWX WAFS, discrepancias significativas de acuerdo con los siguientes criterios:

- a) engelamiento, turbulencia, tormentas obscurecidas, frecuentes, inmersas o que tienen lugar en líneas de turbonada y tormentas de arena o de polvo;
 - acaecimiento o no acaecimiento recientemente previsto; o
- b) erupciones volcánicas o liberación accidental de materiales radiactivos a la atmósfera, de importancia para las operaciones de la aeronave;
 - inclusión o retiro del símbolo de actividad volcánica o del símbolo de radiación.

El WAFC que reciba el mensaje dará acuse de recibo del mismo al originador junto con un comentario breve sobre el informe y las medidas adoptadas utilizándose los mismos medios de comunicaciones empleados por el originador.

Nota.— En el Manual de métodos meteorológicos aeronáuticos (Doc 8896) se presenta orientación sobre la notificación de discrepancias significativas.

3. CENTROS DE AVISOS DE CENIZAS VOLCÁNICAS (VAAC)

3.1 Información sobre avisos de cenizas volcánicas

3.1.1 Recomendación.— *La información de asesoramiento sobre cenizas volcánicas expedida en lenguaje claro abreviado, utilizando las abreviaturas aprobadas de la OACI y valores numéricos de explicación obvia, deberían conformarse a la plantilla presentada en la Tabla A2-1. Cuando no se disponga de abreviaturas aprobadas por la OACI, debería utilizarse texto en lenguaje claro en idioma inglés, práctica que debería reducirse al mínimo.*

3.1.2 Recomendación.— *La información de asesoramiento sobre cenizas volcánicas mencionada en la Tabla A2-1, cuando se expida en formato gráfico, debería conformarse a lo especificado en el Apéndice 1. Cuando se expida en formato binario, debería utilizarse la forma de clave BUFR.*

Nota.— La forma de clave BUFR figura en la Publicación núm. 306 de la OMM, Manual de claves, Volumen I.2, Parte B — Claves binarias.

4. OBSERVATORIOS DE VOLCANES DE LOS ESTADOS

4.1 Información procedente de observatorios de volcanes de los Estados

Recomendación.— *La información que se requiere que los observatorios de volcanes de los Estados envíen a sus ACC, MWO y VAAC asociados debería estar constituida:*

- a) *por actividad volcánica significativa previa a la erupción: fecha/hora (UTC) del informe; nombre, y, si se conoce,*

- b) *por erupción volcánica: fecha/hora (UTC) del informe y hora de la erupción (UTC) si es distinta de la hora del informe; nombre y, si se conoce, número del volcán; lugar (latitud/longitud); y descripción de la erupción, incluyendo si se lanzó una columna de cenizas y, en tal caso, una estimación de la altura de la columna de cenizas y la amplitud de cualquier nube visible de cenizas volcánicas durante la erupción y después de la misma.*

Nota.— La actividad volcánica previa a la erupción significa en este contexto una actividad volcánica desacomunada o en aumento que podría presagiar una erupción volcánica.

5. CENTROS DE AVISOS DE CICLONES TROPICALES (TCAC)

5.1 Información de aviso de ciclones tropicales

5.1.1 La información de aviso de ciclones tropicales se emitirá para ciclones tropicales cuando el máximo de la velocidad media del viento en la superficie para el período de 10 minutos se espere que alcance o exceda los 63 km/h (34 kt) durante el período que cubre el aviso.

5.1.2 La información de asesoramiento sobre ciclones tropicales se ajustará a la plantilla indicada en la Tabla A2-2.

5.1.3 **Recomendación.**— *Cuando se expida información de aviso de ciclones tropicales en formato binario, debería utilizarse la forma de clave BUFR.*

Nota.— La forma de clave BUFR figura en la Publicación núm. 306 de la OMM, Manual de claves, Volumen I.2, Parte B — Claves binarias.

Tabla A2-1. Plantilla para mensaje de aviso de cenizas volcánicas

Clave: M = inclusión obligatoria, parte de cada mensaje;
 O = inclusión facultativa;
 = = una doble línea indica que el texto que sigue debería colocarse en la línea siguiente.

Nota 1.— En el Apéndice 6, Tabla A6-4 se presentan los intervalos de valores y las resoluciones de los elementos numéricos incluidos en los mensajes de aviso de cenizas volcánicas.

Nota 2.— En los Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Abreviaturas y códigos de la OACI (PANS-ABC, Doc 8400) figuran las explicaciones de las abreviaturas.

Nota 3.— Es obligatoria la inclusión de “dos puntos” después de cada título de elemento.

Nota 4.— Se incluyen solamente para fines de claridad los números 1 a 18 y no forman parte del mensaje de aviso, según lo indicado en el ejemplo.

Elemento	Contenido detallado	Plantillas	Ejemplos
1 Identificación del tipo de mensaje (M)	Tipo de mensaje	VA ADVISORY	VA ADVISORY
2 Hora de origen (M)	Año, mes, día hora en UTC	DTG: nnnnnnnn/nnnnZ	DTG: 20000402/0700Z
3 Nombre del VAAC (M)	Nombre del VAAC	VAAC: nnnnnnnnnnnn	VAAC: TOKYO
4 Nombre del volcán (M)	Nombre y número de volcán IAVCEI ¹	VOLCANO: nnnnnnnnnnnnnnnnnnnn [nnnnnn] o UNKNOWN o UNNAMED	VOLCANO: USUZAN 805-03 VOLCANO: UNNAMED
5 Lugar del volcán (M)	Lugar del volcán en grados y minutos	PSN: Nnnnn o Snnnn Wnnnnn o Ennnnn o UNKNOWN o UNNAMED	PSN: N4230 E14048 PSN: UNKNOWN
6 Estado o región (M)	Estado o región si no se notifican cenizas por encima de un Estado	AREA: nnnnnnnnnnnnnnnn	AREA: JAPAN
7 Elevación de la cumbre (M)	Elevación de la cumbre en m (o ft)	SUMMIT ELEVA: nnnnM (o nnnnnFT)	SUMMIT ELEVA: 732M
8 Número de aviso (M)	Número de aviso: año completo y número de mensaje (secuencia separada para cada volcán)	ADVISORY NR: nnnn/nnnn	ADVISORY NR: 2000/432
9 Fuente de información (M)	Fuente de información en texto libre	INFO SOURCE: <i>Texto libre hasta 32 caracteres</i>	INFO SOURCE: GMS-JMA AIREP

Elemento	Contenido detallado	Plantillas		Ejemplos
10	Clave de colores (O)	Clave aeronáutica de colores	AVIATION COLOUR CODE: RED o ORANGE o YELLOW o GREEN o UNKNOWN o NOT GIVEN o NIL	AVIATION COLOUR CODE: RED
11	Detalles de la erupción (M)	Detalles de la erupción (incluida fecha/hora de la erupción)	ERUPTION DETAILS: Texto libre hasta 64 caracteres o UNKNOWN	ERUPTION DETAILS: ERUPTED 20000402/0641Z ERUPTION OBS VA TO ABV FL300
12	Hora de observación de cenizas (M)	Día y hora (en UTC) de observación de cenizas volcánicas	OBS VA DTG: nn/nnnnZ	OBS VA DTG: 02/0645Z
13	Nube de cenizas observada (M) o prevista (M)	Horizontal (en grados y minutos) y extensión vertical al momento de observación de la nube de cenizas observada o prevista o, si se desconoce la base, el tope de la nube de cenizas observada o prevista; movimiento de la nube de cenizas observada o prevista	OBS VA CLD o EST VA CLD: TOP FLnnn o SFC/FLnnn o FLnnn/nnn [nnKM WID LINE ² BTN (nnNM WID LINE BTN)] Nnn[nn] o Snn[nn] Wnnn[nn] o Ennn[nn] – Nnn[nn] o Snn[nn] Wnnn[nn] o Ennn[nn][– Nnn[nn] o Snn[nn] Wnnn[nn] o Ennn[nn] – Nnn[nn] o Snn[nn] Wnnn[nn] o Ennn[nn] – Nnn[nn] o Snn[nn] Wnnn[nn] o Ennn[nn] ³ o TOP FLnnn o SFC/FLnnn o FLnnn/nnn MOV N nnKMH (o KT) o MOV NE nnKMH (o KT) o MOV E nnKMH (o KT) o MOV SE nnKMH (o KT) o MOV S nnKMH (o KT) o MOV SW nnKMH (o KT) o MOV W nnKMH (o KT) o MOV NW nnKMH (o KT) ⁴ VA NOT IDENTIFIABLE FROM SATELLITE DATA WINDS FLnnn/nnn nnn/nn[n] KMH (KT) ⁴	OBS VA DCL: FL150/350 N4230 E14048 – N4300 E14130 – N4246 E14230 – N4232 E14150 – N4230 E14048 SFC/FL150 MOV NE 25KT FL150/350 MOV E 30KT TOP FL240 MOV W 40KMH
14	Altura y posición de las nubes de ceniza pronosticadas (+ 6 HR) (M)	Día y hora (en UTC) (6 horas desde la “hora de observación de cenizas” indicada en el rubro 12 anterior); Altura y posición (en grados y minutos) de cada masa de nubes pronosticadas para el tiempo fijo de validez	FCST VA CLD +6 HR: nn/nnnnZ SFC o FLnnn/[FL]nnn [nnKM WID LINE ² BTN (nnNM WID LINE BTN)] Nnn[nn] o Snn[nn] Wnnn[nn] o Ennn[nn] – Nnn[nn] o Snn[nn] Wnnn[nn] o Ennn[nn][– Nnn[nn] o Snn[nn] Wnnn[nn] o Ennn[nn] – Nnn[nn] o Snn[nn] Wnnn[nn] o Ennn[nn] – Nnn[nn] o Snn[nn] Wnnn[nn] o Ennn[nn] ³ o NO VA EXP	FCST VA CLD +6 HR: 02/1245Z SFC/FL200 N4230 E14048 – N4232 E14150 – N4238 E14300 – N4246 E14230 FL200/350 N4230 E14048 – N4232 E14150 – N4238 E14300 – N4246 E14230 FL350/600 NO VA EXP

	Elemento	Contenido detallado	Plantillas		Ejemplos	
15	Altura y posición de las nubes de ceniza pronosticadas (+12 HR) (M)	Día y hora (en UTC) (12 horas desde la “hora de observación de cenizas” indicada en el rubro 12); Altura y posición (en grados y minutos) de cada masa de nubes pronosticada para el tiempo fijo de validez	FCST VA CLD +12 HR:	nn/nnnnZ SFC o FLnnn/[FL]nnn [nnKM WID LINE² BTN (nnNM WID LINE BTN)] Nnn[nn] o Snn[nn] Wnnn[nn] o Ennn[nn] – Nnn[nn] o Snn[nn] Wnnn[nn] o Ennn[nn] [– Nnn[nn] o Snn[nn] Wnnn[nn] o Ennn[nn] – Nnn[nn] o Snn[nn] Wnnn[nn] o Ennn[nn] – Nnn[nn] o Snn[nn] Wnnn[nn] o Ennn[nn]]³ o NO VA EXP	FCST VA CLD +12 HR:	02/1845Z SFC/FL300 N4230 E14048 – N4232 E14150 – N4238 E14300 – N4246 E14230 FL300/600 NO VA EXP
16	Altura y posición de las nubes de ceniza pronosticadas (+18 HR) (M)	Día y hora (en UTC) (18 horas desde la “Hora de observación de cenizas” indicada en el rubro 12); Altura y posición (en grados y minutos) de cada masa de nubes pronosticada para el tiempo fijo de validez	FCST VA CLD +18 HR:	nn/nnnnZ SFC o FLnnn/[FL]nnn [nnKM WID LINE² BTN (nnNM WID LINE BTN)] Nnn[nn] o Snn[nn] Wnnn[nn] o Ennn[nn] – Nnn[nn] o Snn[nn] Wnnn[nn] o Ennn[nn] [– Nnn[nn] o Snn[nn] Wnnn[nn] o Ennn[nn] – Nnn[nn] o Snn[nn] Wnnn[nn] o Ennn[nn] – Nnn[nn] o Snn[nn] Wnnn[nn] o Ennn[nn]]³ o NO VA EXP	FCST VA CLD +18 HR:	03/0045Z SFC/FL600 NO VA EXP
17	Observaciones (M)	Observaciones, si corresponde	RMK:	Texto libre de hasta 256 caracteres o NIL	RMK:	ASH CLD CAN NO LONGER BE DETECTED ON SATELLITE IMAGE
18	Siguiente aviso (M)	Año, mes, día y hora en UTC	NXT ADVISORY:	nnnnnnnn/nnnnZ o NO LATER THAN nnnnnnnn/nnnnZ o NO FURTHER ADVISORIES o WILL BE ISSUED BY nnnnnnnn/nnnnZ	NXT ADVISORY:	20000402/1300Z

Notas.—

- Asociación internacional de volcanología y química del interior de la Tierra (IAVCEI).
- Una línea recta entre dos puntos trazada sobre un mapa en la proyección Mercator o una línea recta entre dos puntos que cruce las líneas de longitud a un ángulo constante.
- Hasta cuatro capas seleccionadas.
- Si las cenizas se notificaron (p. ej., AIREP) pero no son identificables a partir de datos por satélite.

Ejemplo A2-1. Mensaje de aviso de cenizas volcánicas

VA ADVISORY	
DTG:	20000402/0700Z
VAAC:	TOKYO
VOLCANO:	USUZAN 805-03
PSN:	N4230 E14048
AREA:	JAPAN
SUMMIT ELEV:	732M
ADVISORY NR:	2000/432
INFOR SOURCE:	GMS JMA
AVIATION COLOUR CODE:	RED
ERUPTION DETAILS:	ERUPTED 20000402/0614Z ERUPTION OBS VA TO ABV FL300
OBS VA DTG:	02/0645Z
OBS VA CLD:	FL150/350 NA4230 E1448 – N4300 E14130 – N4246 E14230 – N4232 E14150 – N4230 E14048 SFC/FL150 MOV NE 25KT FL150/350 MOV E 30KT
FCST VA CLD + 6 HR:	02/1245Z SFC/FL200 N4230 E14048 – N4232 E14150 – N4238 E14300 – N4246 E14230 FL200/350 N4230 E14048 – N4232 E14150 – N4238 E14300 – N4246 E14230 FL350/600 NO VA EXP
FCST VA CLD + 12 HR:	02/1845Z SFC/FL300 N4230 E14048 – N4232 E14150 – N4238 E14300 – N4246 E14230 FL300/600 NO VA EXP
FCST VA CLD + 18 HR:	03/0045Z SFC/FL600 NO VA EXP
RMK:	VA CLD CAN NO LONGER BE DETECTED ON SATELLITE IMAGE
NEXT ADVISORY:	20000402/1300Z

Tabla A2-2. Plantilla para mensaje de aviso de ciclones tropicales

Clave: = = una línea doble indica que el texto que sigue debe colocarse en la línea subsiguiente.

Nota 1.— En el Apéndice 6, Tabla A6-4 se presentan los intervalos de valores y las resoluciones de los elementos numéricos incluidos en los mensajes de aviso de ciclones tropicales.

Nota 2.— En los Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Abreviaturas y códigos de la OACI (PANS-ABC, Doc 8400) figuran las explicaciones de las abreviaturas.

Nota 3.— Todos los elementos son obligatorios.

Nota 4.— Es obligatorio incluir “dos puntos” después de cada título de elemento.

Nota 5.— Se incluyen solamente para fines de claridad los números 1 a 19 y no forman parte del mensaje de aviso, según lo indicado en el ejemplo.

Elemento	Contenido detallado	Plantillas	Ejemplos
1 Identificación del tipo de mensaje	Tipo de mensaje	TC ADVISORY	TC ADVISORY
2 Hora de origen	Año, mes, día y hora en UTC de expedición	DTG: nnnnnnnn/nnnnZ	DTG: 20040925/1600Z
3 Nombre del TCAC	Nombre del TCAC (indicador de lugar o nombre completos)	TCAC: nnnn o nnnnnnnnnn	TCAC: YUFO ¹ TCAC: MIAMI
4 Nombre del ciclón tropical	Nombre del ciclón tropical o “NIL” para uno sin nombre	TC: nnnnnnnnnnnn o NIL	TC: GLORIA
5 Número de aviso	Número de aviso (empezando por “01” para cada ciclón)	NR: nn	NR: 01
6 Posición del centro	Posición del centro del ciclón tropical (en grados y minutos)	PSN: Nnn[nn] o Snn[nn] Wnnn[nn] o Ennn[nn]	PSN: N2706 W07306
7 Dirección y velocidad del movimiento	Dirección y velocidad del movimiento dadas en 16 puntos de la brújula y en km/h (o kt), respectivamente o moviéndose lentamente [< 6 km/h (3 kt)] o en estado estacionario [< 2 km/h (1 kt)]	MOV: N nnKMH (o KT) o NNE nnKMH (o KT) o NE nnKMH (o KT) o ENE nnKMH (o KT) o E nnKMH (o KT) o ESE nnKMH (o KT) o SE nnKMH (o KT) o SSE nnKMH (o KT) o S nnKMH (o KT) o SSW nnKMH (o KT) o SW nnKMH (o KT) o WSW nnKMH (o KT) o W nnKMH (o KT) o WNW nnKMH (o KT) o NW nnKMH (o KT) o NNW nnKMH (o KT) o SLW o STNR	MOV: NW 20KMH
8 Presión central	Presión central (en hPa)	C: nnnHPA	C: 965HPA
9 Viento máximo en la superficie	Viento máximo en la superficie cerca del centro (valor medio en 10 minutos, en km/h (o kt))	MAX WIND: nn[n]KMH (o nn[n]KT)	MAX WIND: 90KMH

Elemento	Contenido detallado	Plantillas	Ejemplos
10	Pronóstico de la posición del centro (+6 HR) Posición pronosticada (en grados y minutos) del centro del ciclón tropical	FCST PSN +6 HR: nn/nnnnZ Nnn[nn] o Snn[nn] Wnnn[nn] o Ennn[nn]	FCST PSN +6 HR: 25/0400Z N2748 W07350
11	Pronóstico del viento máximo en la superficie (+6 HR)	FCST MAX WIND +6 HR: nn[n]KMH (o nn[n]KT)	FCST MAX +6 HR: 90K MH
12	Pronóstico de la posición del centro (+12 HR) Posición pronosticada (en grados y minutos) del centro del ciclón tropical	FCST PSN +12 HR: nn/nnnnZ Nnn[nn] o Snn[nn] Wnnn[nn] o Ennn[nn]	FCST PSN +12 HR: 26/0400Z N2830 W07430
13	Pronóstico del viento máximo en la superficie (+12 HR)	FCST MAX WIND +12 HR: nn[n]KMH (o nn[n]KT)	FCST MAX WIND +12 HR: 90KMH
14	Pronóstico de la posición del centro (+18 HR) Posición pronosticada (en grados y minutos) del centro del ciclón tropical	FCST PSN +18 HR: nn/nnnnZ Nnn[nn] o Snn[nn] Wnnn[nn] o Ennn[nn]	FCST PSN +18 HR: 26/1000Z N2852 W07500
15	Pronóstico del viento máximo en la superficie (+18 HR)	FCST MAX WIND +18 HR: nn[n]KMH (o nn[n]KT)	FCST MAX WIND +18 HR: 85KMH
16	Pronóstico de la posición del centro (+24 HR) Posición pronosticada (en grados y minutos) del centro del ciclón tropical	FCST PSN +24 HR: nn/nnnnZ Nnn[nn] o Snn[nn] Wnnn[nn] o Ennn[nn]	FCST PSN +24 HR: 26/1600Z N2912 W07530
17	Pronóstico del viento máximo en la superficie (+24 HR)	FCST MAX WIND +24 HR: nn[n]KMH (o nn[n]KT)	FCST MAX WIND +24 HR: 80KMH
18	Observaciones	RMK: Texto libre de hasta 256 caracteres o NIL	RMK: NIL
19	Hora prevista de expedición del siguiente aviso	NXT MSG: [BFR] nnnnnnnn/nnnnZ o NO MSG EXP	NXT MSG: 20040925/2000Z

Nota.—

1. Lugar ficticio.

Ejemplo A2-2. Mensaje de aviso de ciclones tropicales

TC ADVISORY

DTG:	19970925/1600Z
TCAC:	YUFO
TC:	GLORIA
NR:	01
PSN:	N2706 W07306
MOV:	NW 20KMH
C:	965HPA
MAX WIND:	90KMH
FCST PSN + 6 HR:	25/2200Z N2748 W07350
FCST MAX WIND + 6 HR:	90KMH
FCST PSN + 12 HR:	26/0400Z N2830 W07430
FCST MAX WIND + 12 HR:	90KMH
FCST PSN + 18 HR:	26/1000Z N2852 W07500
FCST MAX WIND + 18 HR:	85KMH
FCST PSN + 24 HR:	26/1600Z N2912 W07530
FCST MAX WIND + 24 HR:	80KMH
RMK:	NIL
NXT MSG:	19970925/2000Z

APÉNDICE 3. ESPECIFICACIONES TÉCNICAS RELATIVAS A OBSERVACIONES E INFORMES METEOROLÓGICOS

(Véase el Capítulo 4 de este Anexo)

1. DISPOSICIONES GENERALES RELATIVAS A OBSERVACIONES METEOROLÓGICAS

1.1 Recomendación.— *Los instrumentos meteorológicos utilizados en un aeródromo deberían emplazarse de manera tal que proporcionen datos representativos del área para la cual se requieren las mediciones.*

Nota.— *En el Anexo 14, Volumen I, Capítulo 8, figuran especificaciones destinadas a reducir al mínimo los riesgos para las aeronaves debidos al emplazamiento y construcción de equipo e instalaciones en las zonas de operaciones.*

1.2 Recomendación.— *En las estaciones meteorológicas aeronáuticas, los instrumentos meteorológicos deberían exponerse, funcionar y mantenerse de conformidad con las prácticas, procedimientos y especificaciones de la Organización Meteorológica Mundial.*

1.3 Recomendación.— *Los observadores en un aeródromo deberían situarse, en la medida de lo posible, de modo que puedan proporcionar datos representativos del área para la cual se requieren las observaciones.*

1.4 Recomendación.— *Cuando el equipo automático forme parte de un sistema de observación semiautomático integrado, la exhibición de datos disponible en las dependencias ATS locales debería ser un subconjunto y corresponder paralelamente a la exhibición de datos disponible en la dependencia local de servicios meteorológicos. En estas exhibiciones debería anotarse cada elemento meteorológico para identificar, como corresponda, los lugares respecto a los cuales el elemento es representativo.*

2. CRITERIOS GENERALES RELATIVOS A INFORMES METEOROLÓGICOS

2.1 Formato de los informes meteorológicos

2.1.1 Se expedirán informes locales ordinarios y especiales en lenguaje claro abreviado, de conformidad con la plantilla de la Tabla A3-1.

2.1.2 Se expedirán METAR y SPECI de conformidad con la plantilla de la Tabla A3-2 y divulgada en las formas de clave METAR y SPECI prescritas por la Organización Meteorológica Mundial.

Nota.— *Las formas de clave METAR y SPECI figuran en la Publicación núm. 306 de la OMM, Manual de claves, Volumen I.1, Parte A — Claves alfanuméricas.*

2.1.3 Recomendación.— *Los METAR y SPECI deberían difundirse, mediante acuerdos bilaterales entre los Estados que estén en condiciones de hacerlo, utilizando la forma de clave BUFR de la OMM, además de difundir los METAR y SPECI de conformidad con 2.1.2.*

Nota.— *La forma de clave BUFR figura en la Publicación núm. 306 de la OMM, Manual de claves, Volumen I.2, Parte B — Claves binarias.*

2.2 Uso de CAVOK

Cuando ocurren simultáneamente en el momento de la observación las siguientes condiciones:

- a) visibilidad: 10 km o más;

Nota.— En los informes locales ordinarios y especiales, la visibilidad se refiere al valor o los valores que se informarán de conformidad con lo establecido en 4.2.4.2 y 4.2.4.3; en los informes METAR y SPECI, la visibilidad se refiere al valor o los valores que se informarán de conformidad con lo establecido en 4.2.4.4.

- b) ninguna nubosidad de importancia para las operaciones; y
- c) ninguna condición meteorológica que tenga significación para la aviación, según se indica en 4.4.2.3 y 4.4.2.5;

la información sobre la visibilidad, el alcance visual en la pista, el tiempo presente y la cantidad de nubes, el tipo y altura de la base de las nubes, se remplazará en todos los informes meteorológicos por el término “CAVOK”.

2.3 Criterios para expedición de informes locales especiales y SPECI

2.3.1 En la lista de criterios para la expedición de informes locales especiales se incluirá lo siguiente:

- a) los valores que más se aproximen a las mínimas de operación de los explotadores que usen el aeródromo;
- b) los valores que satisfagan otras necesidades locales de las dependencias de los servicios de tránsito aéreo y de los explotadores;
- c) todo aumento de temperatura de 2°C o más, con respecto al último informe, u otro valor de umbral convenido entre las autoridades meteorológicas, las autoridades ATS competentes y los explotadores interesados;
- d) la información suplementaria de que se disponga respecto al acaecimiento de condiciones meteorológicas significativas en las áreas de aproximación y ascenso inicial, según lo indicado en la Tabla A3-1; y
- e) los valores que constituyan criterios relativos a SPECI.

2.3.2 **Recomendación.**— *Deberían expedirse SPECI siempre que ocurran cambios de acuerdo con los criterios siguientes:*

- a) *cuando la dirección media del viento en la superficie haya cambiado en 60° o más respecto a la indicada en el último informe, siendo de 20 km/h (10 kt) o más la velocidad media antes o después del cambio;*
- b) *cuando la velocidad media del viento en la superficie haya cambiado en 20 km/h (10 kt) o más con respecto a la indicada en el último informe;*
- c) *cuando la variación respecto a la velocidad media del viento en la superficie (ráfagas) haya aumentado en 20 km/h (10 kt) o más con respecto a la indicada en el último informe, siendo de 30 km/h (15 kt) o más la velocidad media antes o después del cambio;*
- d) *cuando el viento cambia pasando por valores de importancia para las operaciones. Los valores límite deberían establecerse por la autoridad meteorológica en consulta con la autoridad ATS apropiada y con los explotadores interesados, teniéndose en cuenta las modificaciones del viento que:*

- 1) requerirían una modificación de las pistas en servicio; y*

- 2) indicarán que los componentes de cola y transversal del viento en la pista han cambiado pasando por valores que representan los límites principales de utilización, correspondientes a las aeronaves que ordinariamente realizan operaciones en el aeródromo;
- e) cuando la visibilidad esté mejorando y cambie a, o pase por uno o más de los siguientes valores, o cuando la visibilidad esté empeorando y pase por uno o más de los siguientes valores:
 - 1) 800, 1 500 ó 3 000 m; y
 - 2) 5 000 m, cuando haya una cantidad considerable de vuelos que operen por las reglas de vuelo visual;

Nota.— En los informes locales especiales, la visibilidad se refiere al valor o los valores que se informarán de conformidad con lo establecido en 4.2.4.2 y 4.2.4.3; en los SPECI, la visibilidad se refiere al valor o los valores que se informarán de conformidad con lo establecido en 4.2.4.4.
- f) cuando el alcance visual en la pista esté mejorando y cambie a, o pase por uno o más de los siguientes valores, o cuando el alcance visual en la pista esté empeorando y pase por uno o más de los siguientes valores: 150, 350, 600 u 800 m;
- g) cuando irrumpa, cese o cambie de intensidad cualquiera de los siguientes fenómenos meteorológicos o una combinación de los mismos:
 - precipitación engelante
 - precipitación (incluyendo chubascos) moderada o fuerte
 - tormentas (con precipitación)
 - tempestad de polvo
 - tempestad de arena;
- h) cuando irrumpa o cese cualquiera de los siguientes fenómenos meteorológicos o una combinación de los mismos:
 - cristales de hielo
 - niebla engelante
 - ventisca baja de polvo, arena o nieve
 - ventisca alta de polvo, arena o nieve
 - tormenta (con o sin precipitación)
 - turbonada
 - nubes de embudo (tornado o tromba marina);
- i) cuando la altura de la base de la capa de nubes más baja de extensión BKN u OVC esté ascendiendo y cambie a, o pase por uno o más de los siguientes valores, o cuando la altura de la base de la capa de nubes más baja de extensión BKN u OVC esté descendiendo y pase por uno o más de los siguientes valores:
 - 1) 30, 60, 150 ó 300 m (100, 200, 500 ó 1 000 ft); y
 - 2) 450 m (1 500 ft), en los casos en que un número importante de vuelos se realice conforme a las reglas de vuelo visual;
- j) cuando la cantidad de nubes de una capa de nubes por debajo de los 450 m (1 500 ft) cambie:
 - 1) de SCT o menos a BKN u OVC; o
 - 2) de BKN u OVC a SCT o menos;
- k) cuando el cielo se oscurezca, y la visibilidad vertical esté mejorando y cambie a, o pase por uno o más de los siguientes valores o cuando la visibilidad vertical esté empeorando y pase por uno o más de los siguientes valores: 30, 60, 150 ó 300 m (100, 200, 500 ó 1 000 ft); y

- l) cualquier otro criterio que se base en los mínimos de utilización del aeródromo local convenidos entre las autoridades meteorológicas y los explotadores.

Nota.— Los otros criterios basados en los mínimos de utilización del aeródromo local habrán de considerarse en forma paralela a los criterios similares que se elaboraron en respuesta al Apéndice 5, 1.3.1 k) para la inclusión de los grupos de cambio y para la enmienda de los TAF.

2.3.3 Cuando el empeoramiento de un elemento meteorológico vaya acompañado del mejoramiento de otro elemento, se expedirá un solo SPECI; éste se considerará entonces como un informe de empeoramiento.

3. DIFUSIÓN DE INFORMES METEOROLÓGICOS

3.1 METAR y SPECI

3.1.1 Se difundirán METAR y SPECI a los bancos internacionales de datos OPMET y a los centros designados por acuerdo regional de navegación aérea para el funcionamiento de los sistemas de distribución por satélite del servicio fijo aeronáutico, de conformidad con un acuerdo regional de navegación aérea.

3.1.2 Se difundirán METAR y SPECI a otros aeródromos, de conformidad con el acuerdo regional de navegación aérea.

3.1.3 **Recomendación.**— *Debería difundirse un SPECI relativo al empeoramiento de las condiciones, inmediatamente después de la observación. Debería difundirse un SPECI relativo a un mejoramiento de las condiciones meteorológicas, únicamente si dicho mejoramiento ha persistido 10 minutos; si fuese necesario, debería enmendarse antes de su difusión para indicar las condiciones prevaletientes al terminar ese período de 10 minutos. Debería difundirse un SPECI relativo a un empeoramiento de uno de los elementos meteorológicos y a un mejoramiento de otro de los elementos, inmediatamente después de la observación.*

3.2 Informes locales ordinarios y especiales

3.2.1 Los informes ordinarios locales se transmitirán a las dependencias de los servicios de tránsito aéreo locales y se pondrán a disposición de los explotadores y de otros usuarios en el aeródromo.

3.2.2 Los informes especiales locales se transmitirán a las dependencias de los servicios de tránsito aéreo locales tan pronto como ocurran las condiciones especificadas. Sin embargo, por acuerdo entre la autoridad meteorológica y la autoridad ATS competente, no hay necesidad de expedirlos con respecto a:

- a) cualquier elemento para el cual haya, en la dependencia local de los servicios de tránsito aéreo, una exhibición correspondiente a la que exista en la estación meteorológica, y cuando estén en vigor acuerdos que permitan utilizar esa exhibición para actualizar la información incluida en informes locales ordinarios y especiales; y
- b) el alcance visual en la pista, cuando un observador del aeródromo notifique a los servicios locales de tránsito aéreo todos los cambios correspondientes a un incremento o más de la escala de notificación en uso.

Los informes especiales locales se pondrán también a disposición de los explotadores y de los demás usuarios en el aeródromo.

4. OBSERVACIÓN Y NOTIFICACIÓN DE ELEMENTOS METEOROLÓGICOS

Nota preliminar.— Se presentan en forma de tabla en el Adjunto C determinados criterios aplicables a la información meteorológica mencionada en relación con 4.1 a 4.8 para ser incluida en los informes de aeródromo.

4.1 Viento en la superficie

4.1.1 Emplazamiento

4.1.1.1 **Recomendación.**— *Las observaciones del viento en la superficie deberían efectuarse a una altura de aproximadamente 10 m (30 ft) por encima de la pista.*

4.1.1.2 **Recomendación.**— *Deberían obtenerse observaciones representativas del viento en la superficie por medio de sensores colocados en lugares convenientes. Los sensores para observaciones del viento en la superficie, obtenidas en relación con informes locales ordinarios y especiales, deberían emplazarse de forma que proporcionen la mejor indicación posible de las condiciones a lo largo de la pista, y en la zona de toma de contacto. En aeródromos cuya topografía o las condiciones meteorológicas en ellos prevalecientes sean tales que en distintas secciones de la pista se produzcan diferencias significativas del viento en la superficie, deberían instalarse sensores adicionales.*

Nota.— *Puesto que en la práctica no puede medirse el viento en la superficie directamente en la pista, se prevé que las observaciones del viento en la superficie para el despegue y el aterrizaje sean la indicación más práctica de los vientos que encontrará la aeronave durante el despegue y el aterrizaje*

4.1.2 Presentaciones visuales

4.1.2.1 En la estación meteorológica estarán situadas presentaciones visuales del viento en la superficie en relación con cada sensor, con las correspondientes presentaciones visuales en las dependencias apropiadas de los servicios de tránsito aéreo. Las presentaciones visuales en la estación meteorológica y en las dependencias de los servicios de tránsito aéreo se referirán a los mismos sensores y cuando se requiera instalar sensores por separado, según se indica en 4.1.1.2, las presentaciones visuales estarán claramente señalizadas para identificar la pista y sección de pista que vigila cada sensor.

4.1.2.2 **Recomendación.**— *Deberían obtenerse y presentarse visualmente mediante equipo automático los valores promedio y las variaciones significativas de la dirección y la velocidad del viento en la superficie medidas por cada sensor.*

4.1.3 Promediar

4.1.3.1 El período para la determinación de los valores medios de las observaciones del viento debería ser:

- a) 2 minutos para los informes locales ordinarios y especiales y para las presentaciones visuales del viento en las dependencias de los servicios de tránsito aéreo; y
- b) 10 minutos para METAR y SPECI, salvo que durante el período de 10 minutos haya una discontinuidad marcada en la dirección y/o velocidad del viento, en cuyo caso, para obtener los valores medios solamente se usarán los datos posteriores a esa continuidad y, por consiguiente, el intervalo de tiempo debería reducirse según corresponda.

Nota.— *Se produce una discontinuidad marcada cuando hay un cambio repentino y sostenido de la dirección del viento de 30° o más, siendo su velocidad de 20 km/h (10 kt) antes o después del cambio, o un cambio de la velocidad del viento de 20 km/h (10 kt) o más, de al menos 2 minutos de duración.*

4.1.3.2 **Recomendación.**— *El período para promediar las variaciones medidas de la velocidad media del viento (ráfagas) notificada de conformidad con 4.1.5.2 c) debería ser de 3 segundos para informes locales ordinarios y especiales y para METAR y SPECI y para las presentaciones visuales del viento utilizadas para indicar variaciones respecto de la velocidad media del viento (ráfagas) en las dependencias de servicios de tránsito aéreo.*

4.1.4 Precisión de la medición

Recomendación.— *La dirección y la velocidad del viento medio en la superficie que se notifiquen, así como las variaciones respecto al viento medio en la superficie, deberían satisfacer la precisión operacionalmente conveniente que figura en el Adjunto A.*

4.1.5 Notificación

4.1.5.1 En los informes locales ordinarios y especiales y en los METAR y SPECI, la dirección y la velocidad del viento de superficie se notificarán en escalones de 10° geográficos y 1 km/h (o 1 kt), respectivamente. Todo valor observado que no se ajuste a la escala de notificación en uso se redondeará al escalón más próximo de la escala.

4.1.5.2 En los informes ordinarios locales e informes especiales METAR y SPECI:

- a) se indicarán las unidades de medida para la velocidad del viento;
- b) se notificarán del modo siguiente las variaciones de la dirección media del viento durante los últimos 10 minutos si la variación total es de 60° o más:
 - 1) cuando la variación total sea de 60° o más y menor que 180° y la velocidad del viento sea de 6 km/h (3 kt) o más, estas variaciones de la dirección se notificarán como las dos direcciones extremas entre las que varíe el viento en la superficie;
 - 2) cuando la variación total sea de 60° o más y menor que 180° y la velocidad del viento sea inferior a 6 km/h (3 kt), se notificará la dirección del viento como variable sin indicarse la dirección media del viento; o
 - 3) cuando la variación total sea de 180° o más, se notificará la dirección del viento como variable sin indicarse la dirección media del viento;
- c) las variaciones respecto a la velocidad media del viento (ráfagas) durante los últimos 10 minutos se notificarán cuando la velocidad máxima del viento exceda la velocidad media en:
 - 1) 10 km/h (5 kt) o más en los informes locales ordinarios y especiales cuando se apliquen procedimientos de atenuación del ruido de acuerdo con 7.2.3 de los PANS-ATM (Doc 4444); o
 - 2) 20 km/h (10 kt) o más en otros casos;
- d) cuando se notifique una velocidad del viento de menos de 2 km/h (1 kt), se indicará como calmo;
- e) cuando se notifique una velocidad del viento de 200 km/h (100 kt) o más, se indicará que es superior a 199 km/h (99 kt); y
- f) si durante el período de 10 minutos hay una discontinuidad marcada de la dirección o, velocidad del viento, solamente se notificarán las variaciones de la dirección media del viento y de la velocidad media del viento que ocurran después de la discontinuidad.

Nota.— Véase la nota que sigue a 4.1.3.1.

4.1.5.3 En los informes locales ordinarios y especiales:

- a) si se observa el viento en la superficie desde más de un lugar a lo largo de la pista, se indicarán los lugares en los que estos valores son representativos;
- b) cuando está en servicio más de una pista y se observa viento en la superficie relacionado con estas pistas, se indicarán los valores disponibles del viento para cada pista y se notificarán las pistas a las que corresponden estos valores;

- c) cuando las variaciones respecto a la dirección media del viento se notifican de conformidad con 4.1.5.2 b) 2), se notificarán las dos direcciones extremas entre las que el viento en la superficie ha variado; y
- d) cuando se notifican las variaciones respecto a la velocidad media del viento (ráfagas), de conformidad con 4.1.5.2 c), se notificarán como los valores máximo y mínimo de la velocidad del viento alcanzados.

4.1.5.4 En METAR y SPECI, cuando se notifican las variaciones de la velocidad media del viento (ráfagas) de conformidad con 4.1.5.2 c) se notificará el valor máximo de la velocidad del viento.

4.2 Visibilidad

4.2.1 Emplazamiento

4.2.1.1 **Recomendación.**— *Cuando se utilicen sistemas por instrumentos para la medición de la visibilidad, ésta debería medirse a una altura aproximada de 2,5 m (8 ft) por encima de la pista.*

4.2.1.2 **Recomendación.**— *Cuando se utilicen sistemas por instrumentos para la medición de la visibilidad, deberían obtenerse observaciones representativas de la visibilidad mediante el uso de sensores adecuadamente emplazados. Los sensores para observaciones de la visibilidad correspondientes a los informes locales ordinarios y especiales deberían emplazarse de forma que proporcionen las indicaciones más prácticas de la visibilidad a lo largo de la pista y en la zona de toma de contacto.*

4.2.2 Presentaciones visuales

Recomendación.— *Cuando se utilicen sistemas por instrumentos para la medición de la visibilidad, las presentaciones visuales de la visibilidad relacionadas con cada sensor deberían emplazarse en la estación meteorológica con las presentaciones visuales correspondientes en las dependencias apropiadas de los servicios de tránsito aéreo. Las presentaciones visuales en la estación meteorológica y en las dependencias de los servicios de tránsito aéreo deberían estar relacionadas con los mismos sensores y cuando se requieran sensores por separado según lo especificado en 4.2.1, deberían marcarse claramente las presentaciones visuales para identificar el área, p. ej., pista y sección de la pista, vigiladas por cada sensor.*

4.2.3 Promediar

Recomendación.— *Cuando se utilicen sistemas por instrumentos para la medición de la visibilidad, los resultados deberían actualizarse cada 60 segundos para que puedan proporcionarse valores representativos y actualizados. El período para promediar debería ser de:*

- a) *1 minuto para informes locales ordinarios y especiales y para presentaciones visuales de la visibilidad en las dependencias de los servicios de tránsito aéreo; y*
- b) *10 minutos para METAR y SPECI excepto que cuando el período de 10 minutos que preceda inmediatamente a la observación incluya una discontinuidad marcada de la visibilidad, solamente deberían utilizarse para obtener los valores promedio, aquellos valores que ocurran después de la discontinuidad.*

Nota.— *Una discontinuidad marcada ocurre cuando hay un cambio abrupto y sostenido de la visibilidad que dura por lo menos 2 minutos, que alcanza o supera los valores correspondientes a los criterios para la expedición de informes SPECI indicados en 2.3.*

4.2.4 Notificación

4.2.4.1 En los informes locales ordinarios y especiales y en METAR y SPECI, cuando la visibilidad sea inferior a 800 m se notificará en incrementos de 50 m; cuando sea de 800 m o superior pero inferior a 5 km, en incrementos de 100 m;

cuando sea de 5 km o superior pero inferior a 10 km, en incrementos de un kilómetro; y cuando sea igual o superior a 10 km, se indicará como 10 km, excepto cuando se presenten las condiciones para el uso de CAVOK. Todo valor observado que no corresponda a la escala de notificación utilizada será redondeado hacia el incremento inferior más bajo de la escala.

Nota.— En 2.2 se presentan las especificaciones relativas al uso de CAVOK.

4.2.4.2 En los informes locales ordinarios y especiales se notificará la visibilidad en toda la pista o pistas junto con las unidades de medida.

4.2.4.3 **Recomendación.**— *En los informes locales ordinarios y especiales, cuando se utilicen sistemas por instrumentos para la medición de la visibilidad:*

- a) *si se observa la visibilidad desde más de un lugar a lo largo de la pista, según lo especificado en el Capítulo 4, 4.6.2.2, deberían notificarse en primer lugar los valores representativos de la zona de toma de contacto seguidos, según sea necesario, de los valores representativos del punto medio y del extremo de parada de la pista, y deberían indicarse los lugares en los que estos valores son representativos; y*
- b) *cuando haya más de una pista en servicio y se observe la visibilidad relacionada con estas pistas, deberían notificarse los valores disponibles de visibilidad para cada pista, y deberían indicarse las pistas a las que corresponden estos valores.*

4.2.4.4 **Recomendación.**— *En los METAR y SPECI, debería notificarse la visibilidad como visibilidad reinante, tal como se le define en el Capítulo 1. Cuando la visibilidad no sea la misma en diferentes direcciones y*

- a) *cuando la visibilidad mínima sea 1) inferior a 1 500 m o 2) inferior al 50% de la visibilidad reinante, e inferior a 5 000 m, debería notificarse además la visibilidad mínima observada y su dirección general en relación con el aeródromo, indicándola por referencia a uno de los ocho puntos de la brújula. Si se observara la visibilidad mínima en más de una dirección, debería notificarse la dirección más importante para las operaciones; y*
- b) *cuando la visibilidad fluctúe rápidamente y no pueda determinarse la visibilidad reinante debería notificarse solamente la visibilidad más baja, sin indicarse la dirección.*

4.2.4.5 **Recomendación.**— *En los METAR y SPECI automáticos, cuando los sensores de la visibilidad estén emplazados de modo que no pueda indicarse ninguna variación direccional, el valor de visibilidad notificado debería ir seguido de la abreviatura “NDV”.*

4.3 Alcance visual en la pista

4.3.1 Emplazamiento

4.3.1.1 **Recomendación.**— *Debería evaluarse el alcance visual en la pista a una altura aproximada de 2,5 m (7,5 ft) por encima de la pista.*

4.3.1.2 **Recomendación.**— *El alcance visual en la pista debería evaluarse a una distancia lateral del eje de la pista no mayor de 120 m. Para que el lugar destinado a las observaciones sea representativo de la zona de toma de contacto, debería estar situado a una distancia de 300 m aproximadamente del umbral, medida en sentido longitudinal a lo largo de la pista; para que sea representativo del punto medio y del extremo de parada de la pista, debería estar situado a una distancia de 1 000 a 1 500 m del umbral y a una distancia de unos 300 m del otro extremo de la pista. La ubicación exacta de dichos lugares y, en caso necesario, la de otros, debería decidirse después de haber tenido en cuenta los factores aeronáuticos, meteorológicos y climatológicos, a saber, pistas largas, zonas pantanosas y áreas propensas a niebla.*

4.3.2 Sistemas por instrumentos

Nota.— Puesto que de un diseño de instrumentos a otro puede variar la precisión, han de verificarse las características de actuación antes de seleccionar los instrumentos para evaluar el RVR. La calibración de los medidores de la dispersión frontal ha de ser trazable y verificable en función de normas de transmisómetros, cuya precisión ha de verificarse en toda la gama prevista de funcionamiento. En el Manual de métodos para la observación y la información del alcance visual en la pista (Doc 9328) se presenta orientación sobre el empleo de transmisómetros y medidores de la dispersión frontal en sistemas RVR por instrumentos.

4.3.2.1 Se utilizarán sistemas por instrumentos basados en transmisómetros o en medidores de la dispersión frontal para evaluar el alcance visual en las pistas previstas para operaciones de aproximación por instrumentos y aterrizajes de Categorías II y III.

4.3.2.2 **Recomendación.**— *Deberían utilizarse sistemas por instrumentos basados en transmisómetros o medidores de la dispersión frontal para evaluar el alcance visual en las pistas previstas para operaciones de aproximación por instrumentos y aterrizajes de Categoría I.*

4.3.3 Presentaciones visuales

4.3.3.1 Cuando el alcance visual en la pista se determine mediante sistemas por instrumentos, se instalará en la estación meteorológica una presentación visual, o varias si fuese necesario, con las presentaciones visuales correspondientes en las dependencias apropiadas de los servicios de tránsito aéreo. Las presentaciones visuales en la estación meteorológica y en las dependencias de los servicios de tránsito aéreo, estarán relacionadas con los mismos sensores, y cuando se requieran sensores por separado según lo especificado en 4.3.1.2, se marcarán claramente las presentaciones visuales para identificar la pista y la sección de la pista vigiladas por cada sensor.

4.3.3.2 **Recomendación.**— *Cuando el alcance visual en la pista se determina con observadores humanos debería notificarse a las dependencias locales correspondientes de los servicios de tránsito aéreo, cuando exista un cambio en el valor que deba ser notificado de acuerdo con la escala de notificación [excepto cuando se apliquen las disposiciones de 3.2.2 a) o b)]. La transmisión de tales informes debería completarse normalmente dentro del plazo de 15 segundos después de la terminación de la observación.*

4.3.4 Promediar

Cuando se empleen sistemas por instrumentos para evaluar el alcance visual en la pista, se actualizarán los datos de salida por lo menos cada 60 segundos, para que puedan suministrarse valores actuales y representativos. El período correspondiente a promediar los valores del alcance visual en la pista será de:

- a) 1 minuto para informes locales ordinarios y especiales y para presentaciones visuales del alcance visual en la pista en las dependencias de los servicios de tránsito aéreo; y
- b) 10 minutos para METAR y SPECI, salvo cuando el período de 10 minutos que preceda inmediatamente a la observación incluya una discontinuidad marcada en los valores del alcance visual en la pista, en cuyo caso sólo se emplearán para obtener los valores promedio, aquellos valores que ocurran después de la discontinuidad.

Nota.— Ocurre una marcada discontinuidad cuando hay un cambio repentino y sostenido del alcance visual en la pista, que dure por lo menos 2 minutos, y llegue o pase por los valores que constituyen el criterio para la expedición de informes SPECI indicados en 2.3.2 f).

4.3.5 Intensidad de las luces de pista

Recomendación.— *Cuando se utilicen sistemas por instrumentos para evaluar el alcance visual en la pista, deberían efectuarse cálculos por separado respecto a cada pista disponible. No debería calcularse el RVR para una intensidad luminosa*

de 3% o menos de la intensidad luminosa máxima disponible en la pista. Para los informes locales ordinarios y especiales en el cálculo debería utilizarse la siguiente intensidad luminosa:

- a) para una pista con las luces encendidas: la intensidad luminosa que se utilice en la práctica en esa pista; y
- b) para una pista con las luces apagadas (o con la mínima intensidad, en espera de que se reanuden las operaciones): la intensidad luminosa que resulte más adecuada para su uso operacional en las condiciones reinantes.

En METAR y SPECI, el alcance visual en la pista debería basarse en los mismos reglajes de intensidad luminosa máxima disponible en la pista.

Nota.— En el Adjunto D se presenta orientación sobre la conversión de las lecturas por instrumentos en valores del alcance visual en la pista.

4.3.6 Notificación

4.3.6.1 En los informes locales ordinarios especiales y en los METAR y SPECI, el alcance visual en la pista se notificará en escalones de 25 m cuando el alcance visual en la pista sea inferior de 400 m; en escalones de 50 m cuando el alcance visual en la pista sea de entre 400 m y 800 m; y de 100 m, cuando el alcance visual en la pista sea de más de 800 m. Cualquier valor observado que no se ajuste a la escala de notificación en uso se redondeará al escalón inferior más próximo de la escala.

4.3.6.2 **Recomendación.**— *El valor de 50 m debería considerarse como el límite inferior y el valor de 2 000 m como el límite superior, para el alcance visual en la pista. Fuera de estos límites, en los informes locales ordinarios y especiales y en METAR y SPECI debería indicarse únicamente que el alcance visual en la pista es inferior a 50 m, o superior a 2 000 m.*

4.3.6.3 En los informes locales, ordinarios y especiales y en METAR y SPECI:

- a) cuando el alcance visual en la pista sea superior al valor máximo que pueda determinarse por el sistema en servicio, se notificará utilizando la abreviatura “ABV” en los informes locales, ordinarios y especiales y la abreviatura “P” en METAR y SPECI, seguida del valor máximo que pueda determinarse mediante el sistema; y
- b) cuando el alcance visual en la pista sea inferior al valor mínimo que pueda determinarse por el sistema en servicio, se notificará utilizando la abreviatura “BLW” en los informes locales, ordinarios y especiales y la abreviatura “M” en METAR y SPECI seguida del valor mínimo que pueda determinarse mediante el sistema.

4.3.6.4 En los informes locales ordinarios y especiales:

- a) se incluirán las unidades de medida utilizadas;
- b) si el alcance visual en la pista se observa únicamente desde un punto situado a lo largo de la pista es decir, la zona de toma de contacto, se incluirá sin ninguna indicación de emplazamiento;
- c) si el alcance visual en la pista se observa desde más de un punto a lo largo de la pista, se notificará primero el valor representativo de la zona de toma de contacto, seguido de los valores representativos del punto medio y del extremo de parada y se indicarán los lugares en los que estos valores son representativos; y
- d) cuando haya más de una pista en servicio, se notificarán los valores disponibles del alcance visual en la pista para cada una de ellas, y se indicarán las pistas a que se refieren esos valores.

4.3.6.5 **Recomendación.**— *En METAR y SPECI:*

- a) *debería notificarse solamente el valor representativo de la zona de toma de contacto y no debería incluirse ninguna indicación de emplazamiento en la pista; y*

- b) cuando haya más de una pista disponible para el aterrizaje, deberían indicarse todos los valores del alcance visual en la pista correspondientes a la zona de toma de contacto de dichas pistas, hasta un máximo de cuatro pistas, y deberían especificarse las pistas a las cuales se refieren estos valores.

4.3.6.6 Recomendación.— Cuando se emplean sistemas por instrumentos para la evaluación del alcance visual en la pista, deberían incluirse en METAR y SPECI las variaciones del alcance visual en la pista durante el período de 10 minutos que precede inmediatamente a la observación, de la forma siguiente:

- a) si los valores del alcance visual en la pista durante el período de 10 minutos han indicado una clara tendencia según la cual el promedio durante los primeros 5 minutos varía en 100 m o más respecto del promedio durante los últimos 5 minutos del período, esto debería indicarse. Si la variación de los valores del alcance visual en la pista señala una tendencia ascendente o descendente, esto debería indicarse mediante la abreviatura “U” o “D” respectivamente. En los casos en que las fluctuaciones actuales durante un período de 10 minutos muestren que no hay ninguna tendencia marcada, esto debería indicarse mediante la abreviatura “N”. Cuando no se disponga de indicaciones respecto a tendencias, no debería incluirse ninguna de las abreviaturas precedentes; y
- b) si los valores del alcance visual en la pista de 1 minuto, durante el período de 10 minutos difieren del promedio en más de 50 m o en más del 20% del promedio, de ambos valores el mayor, deberían notificarse el promedio mínimo de 1 minuto y el promedio máximo de 1 minuto en lugar del promedio de 10 minutos. Si en el período de 10 minutos que precede inmediatamente a la observación hay una discontinuidad marcada de valores del alcance visual en la pista, solamente deberían utilizarse los valores observados después de la discontinuidad para obtener variaciones.

Nota.— Se produce una discontinuidad marcada cuando hay un cambio repentino y sostenido del alcance visual en la pista, de al menos 2 minutos de duración, que satisface o supera los criterios para la expedición de SPECI expuestos en 2.3.2 f).

4.4 Tiempo presente

4.4.1 Emplazamiento

Recomendación.— Cuando se utilicen sistemas por instrumentos para observar los fenómenos del tiempo presente indicados en relación con 4.4.2.3 y 4.4.2.5, debería obtenerse información representativa mediante el uso de sensores adecuadamente emplazados.

4.4.2 Notificación

4.4.2.1 En los informes locales ordinarios y especiales, se notificarán los fenómenos del tiempo presente expresándolos según su tipo y características y calificándolos en cuanto a su intensidad, según corresponda.

4.4.2.2 En METAR y SPECI, los fenómenos del tiempo presente observados se notificarán expresándolos según su tipo y características y calificándolos en cuanto a su intensidad o proximidad del aeródromo, según corresponda.

4.4.2.3 Recomendación.— En los informes locales ordinarios y especiales y en METAR y SPECI los tipos siguientes de fenómenos del tiempo presente deberían notificarse utilizando sus abreviaturas respectivas y los criterios pertinentes, según corresponda:

- a) Precipitación

Llovizna

DZ

Lluvia

RA

<i>Nieve</i>	<i>SN</i>
<i>Cinarra</i>	<i>SG</i>
<i>Hielo granulado</i>	<i>PL</i>
<i>Cristales de hielo (cristales de hielo muy pequeños en suspensión, también denominados polvo brillante)</i>	<i>IC</i>
— <i>Notificados solamente si la visibilidad correspondiente es de 5 000 m o inferior.</i>	
<i>Granizo</i>	<i>GR</i>
— <i>Notificado si el diámetro de las piedras más grandes es de 5 mm o superior.</i>	
<i>Granizo menudo o nieve granulada</i>	<i>GS</i>
— <i>Notificado si el diámetro de las piedras más grandes es inferior a 5 mm.</i>	
<i>b) Oscurecimiento (hidrometeoros)</i>	
<i>Niebla</i>	<i>FG</i>
— <i>Notificada si la visibilidad es inferior a 1 000 m, excepto si se califica como “MI”, “BC”, “PR” o “VC” (véanse 4.4.2.5 y 4.4.2.6).</i>	
<i>Neblina</i>	<i>BR</i>
— <i>Notificada si la visibilidad es al menos de 1 000 m pero no superior a 5 000 m.</i>	
<i>c) Oscurecimiento (litometeoros)</i>	
— <i>Las descripciones siguientes deberían utilizarse solamente si el oscurecimiento se debe predominantemente a litometeoros y si la visibilidad es de 5 000 m o inferior, salvo en el caso de “SA” con el calificativo de “DR” (véase 4.4.2.5) y salvo en el caso de cenizas volcánicas.</i>	
<i>Arena</i>	<i>SA</i>
<i>Polvo (extendido)</i>	<i>DU</i>
<i>Calima</i>	<i>HZ</i>
<i>Humo</i>	<i>FU</i>
<i>Ceniza volcánica</i>	<i>VA</i>
<i>d) Otros fenómenos</i>	
<i>Remolinos de polvo o arena</i>	<i>PO</i>
<i>Turbonada</i>	<i>SQ</i>
<i>Nubes de embudo (tornado o tromba marina)</i>	<i>FC</i>
<i>Tempestad de polvo</i>	<i>DS</i>
<i>Tempestad de arena</i>	<i>SS</i>

4.4.2.4 **Recomendación.**— En los METAR y SPECI automáticos, además de los tipos de precipitación indicados en 4.4.2.3 a), debería utilizarse la abreviatura UP para la precipitación no identificada cuando no pueda determinarse el tipo de precipitación mediante el sistema automático de observación.

4.4.2.5 **Recomendación.**— En los informes locales ordinarios y especiales y en METAR y SPECI las características siguientes de los fenómenos del tiempo presente, según corresponda, deberían notificarse utilizando sus abreviaturas respectivas y los criterios pertinentes, según corresponda:

<i>Tormenta</i>	<i>TS</i>
— Utilizado para notificar una tormenta con precipitación, de acuerdo con las plantillas que figuran en las Tablas A3-1 y A3-2. Si se oyen los truenos o se detectan rayos y relámpagos en el aeródromo durante el período de 10 minutos que precede a la hora de observación pero no se observa ninguna precipitación en el aeródromo, debería utilizarse la abreviatura “TS” sin calificativos.	
<i>Chubasco</i>	<i>SH</i>
— Utilizado para notificar chubascos de acuerdo con las plantillas que figuran en las Tablas A3-1 y A3-1. Los chubascos que se observen en las cercanías del aeródromo (véase 4.4.2.6) deberían notificarse como “VCSH” sin calificativos en cuanto al tipo o a la intensidad de la precipitación.	
<i>Engelamiento</i>	<i>FZ</i>
— Gotitas o precipitación de agua en estado de engelamiento, utilizado con los tipos de fenómenos del tiempo presente de acuerdo con las planillas que figuran en las Tablas A3-1 y A3-2.	
<i>Ventisca alta</i>	<i>BL</i>
— Utilizado de acuerdo con las plantillas que figuran en las Tablas A3-1 y A3-2 con los tipos de fenómenos del tiempo presente levantados por el viento hasta una altura de 2 m (6 ft) o más por encima del suelo.	
<i>Ventisca baja</i>	<i>DR</i>
— Utilizado de acuerdo con las plantillas que figuran en las Tablas A3-1 y A3-2 con los tipos de fenómenos del tiempo presente levantados por el viento a menos de 2 m (6 ft) por encima del suelo.	
<i>Baja (niebla)</i>	<i>MI</i>
— A menos de 2 m (6 ft) por encima del suelo.	
<i>Bancos aislados</i>	<i>BC</i>
— Bancos de niebla aislados dispersos por el aeródromo.	
<i>Parcial</i>	<i>PR</i>
— Gran parte del aeródromo cubierto por niebla mientras el resto está despejado.	

4.4.2.6 **Recomendación.**— En los informes locales ordinarios y especiales y en METAR y SPECI la intensidad pertinente o, dado el caso, la proximidad al aeródromo de los fenómenos notificados del tiempo presente deberían indicarse como sigue:

	<i>Informes locales ordinarios y especiales</i>	<i>(METAR y SPECI)</i>
<i>Ligera</i>	<i>FBL</i>	—
<i>Moderada</i>	<i>MOD</i>	(no indicación)
<i>Fuerte</i>	<i>HVY</i>	+

Utilizadas con los tipos de fenómenos del tiempo presente de acuerdo con las plantillas que figuran en las Tablas A3-1 y A3-2. La intensidad luminosa debería indicarse sólo para la precipitación.

Proximidad

VC

— Aproximadamente entre 8 y 16 km del punto de referencia del aeródromo y utilizada solamente en METAR y SPECI con el tiempo presente, de acuerdo con la plantilla que figura en la Tabla A3-2, cuando no se ha notificado de acuerdo con 4.4.2.5.

4.4.2.7 Recomendación.— En los informes locales ordinarios y especiales, y en METAR y SPECI deberían utilizarse:

- a) una o más, hasta un máximo de tres, de las abreviaturas del tiempo presente indicadas en 4.4.2.3 y 4.4.2.5, según sea necesario, junto con una indicación, dado el caso, de las características y de la intensidad o proximidad al aeródromo, a fin de proporcionar una descripción completa del tiempo presente que sea de importancia para las operaciones de vuelo;
- b) la indicación de intensidad o de proximidad, según corresponda, debería notificarse en primer lugar seguida, respectivamente, de las características y del tipo de los fenómenos meteorológicos; y
- c) cuando se observen dos tipos diversos de tiempo, deberían notificarse mediante dos grupos separados, en las que los indicadores de intensidad o de proximidad se refieren al fenómeno meteorológico que sigue al indicador. Sin embargo, deberían notificarse los diversos tipos de precipitación presentes a la hora de la observación como un grupo único, notificándose en primer lugar el tipo predominante de precipitación y precedido por un sólo calificativo de intensidad que se refiere al total de precipitaciones.

4.5 Nubes

4.5.1 Emplazamiento

Recomendación.— Cuando se utilicen sistemas por instrumentos para la medición de la cantidad de nubes y de la altura de la base de las nubes, deberían realizarse observaciones representativas mediante el uso de sensores adecuadamente emplazados. Para informes locales ordinarios y especiales, en el caso de aeródromos con pistas de aproximación de precisión, los sensores para observaciones de la cantidad de nubes y de la altura de la base de las nubes correspondientes a informes locales ordinarios y especiales deberían emplazarse para proporcionar las indicaciones más prácticas de la altura de la base de las nubes y de la cantidad de nubes en la baliza intermedia del sistema de aterrizaje por instrumentos, o en aeródromos en los que no se utilice una baliza intermedia, a una distancia de 900 a 1 200 m (3 000 a 4 000 ft) desde el umbral de aterrizaje en el extremo de aproximación de la pista.

Nota.— Las especificaciones relativas al emplazamiento de la baliza intermedia del sistema de aterrizaje por instrumentos figuran en el Anexo 10, Volumen I, Capítulo 3 y en el Adjunto C, Tabla C-5.

4.5.2 Exhibiciones

Recomendación.— Cuando se utilicen equipos automatizados para medir la altura de la base de las nubes, deberían ubicarse exhibiciones de la altura de la base de las nubes en la estación meteorológica, con la o las exhibiciones correspondientes en las dependencias de servicios de tránsito aéreo pertinentes. Las exhibiciones que se coloquen en las estaciones meteorológicas y en las dependencias de servicios de tránsito aéreo deberían referirse al mismo sensor, y cuando se requieran sensores separados, como se establece en 4.5.1, debería identificarse claramente en las exhibiciones el área que controla cada sensor.

4.5.3 Nivel de referencia

Recomendación.— *La altura de la base de las nubes debería notificarse normalmente tomando como referencia la elevación del aeródromo. Cuando esté en servicio una pista para aproximaciones de precisión cuyo umbral quede 15 m (50 ft) o más por debajo de la elevación del aeródromo, deberían concertarse acuerdos locales para que la altura de la base de las nubes se notifique a las aeronaves que llegan por referencia a la elevación del umbral. En el caso de notificaciones desde estructuras mar adentro, la altura de la base de las nubes debería indicarse respecto al nivel medio del mar.*

4.5.4 Notificación

4.5.4.1 En los informes locales ordinarios y especiales y en METAR y SPECI, la altura de la base de las nubes se notificará en incrementos de 30 m (100 ft) hasta 3 000 m (10 000 ft). Cualquier valor observado que no se ajuste a la escala de notificación en uso se redondeará al escalón inferior más próximo de la escala.

4.5.4.2 **Recomendación.**— *En los informes locales ordinarios y especiales y en METAR y SPECI:*

- a) *la cantidad de nubes debería notificarse mediante las abreviaturas “FEW” (de 1 a 2 octas), “STC” (de 3 a 4 octas), “BKN” (de 5 a 7 octas) u “OVC” (8 octas);*
- b) *nubes cumulonimbus y nubes cumulus en forma de torre deberían indicarse como “CB” y “TCU”, respectivamente;*
- c) *la visibilidad vertical debería notificarse en incrementos de 30 m (100 ft) hasta 600 m (2 000 ft);*
- d) *si no hay nubes de importancia para las operaciones y ninguna restricción sobre visibilidad vertical y no es apropiada la abreviatura “CAVOK”, debería emplearse la abreviatura “NSC”;*
- e) *cuando se observen varias capas o masas de nubes de importancia para las operaciones, su cantidad y la altura de la base de las nubes deberían notificarse en orden ascendente con respecto a la altura de la base de las nubes, y de conformidad con los criterios siguientes:*
 - 1) *la capa o masa más baja independientemente de la cantidad, debe notificarse como FEW, SCT, BKN u OVC, según corresponda;*
 - 2) *la siguiente capa o masa que cubra más de 2/8, debe notificarse como SCT, BKN u OVC, según corresponda;*
 - 3) *la capa o masa inmediatamente superior que cubra más de 4/8, debe notificarse como BKN u OVC, según corresponda; y*
 - 4) *nubes cumulonimbus o cumulus en forma de torre (TCU), cuando se observen y no se notifiquen en 1) a 3);*
- f) *cuando la base de las nubes sea difusa o rasgada, o fluctúe rápidamente, debería notificarse la altura mínima de la base de las nubes o fragmentos de nubes; y*
- g) *cuando una capa (masa) de nubes particular se compone de cumulonimbus y de cumulus en forma de torre con una base de nubes común, debería notificarse el tipo de nubes como cumulonimbus únicamente.*

Nota.— *Cumulus en forma de torre indica nubes cumulus congestus de gran extensión vertical.*

4.5.4.3 En los informes locales ordinarios y especiales:

- a) *se indicarán las unidades de medida utilizadas para la altura de la base de las nubes y la visibilidad vertical; y*

- b) cuando haya más de una pista en servicio y se observan por instrumentos las alturas de la base de las nubes respecto a tales pistas, se notificarán las alturas disponibles de la base de las nubes para cada pista, y se indicarán las pistas a las que corresponden los valores.

4.5.4.4 Recomendación.— *En los METAR y SPECI automáticos:*

- a) *cuando mediante el sistema de automático observación no pueda observarse el tipo de nubes, éste debería ser remplazado en cada grupo de nubes por “//”;*
- b) *cuando mediante el sistema automático de observación no se detecten nubes, esto debería indicarse utilizando la abreviatura “NCD”; y*
- c) *cuando mediante el sistema automático de observación se detecten nubes cumulonimbus o cumulus en forma de torre y la cantidad de nubes y la altura de su base no puedan observarse, la cantidad de nubes y la altura de su base deberían remplazarse por “/////”.*

4.6 Temperatura del aire y temperatura del punto de rocío

4.6.1 Exhibiciones

Recomendación.— *Cuando se utilicen equipos automatizados para medir la temperatura del aire y la temperatura del punto de rocío, deberían ubicarse exhibiciones de la temperatura del aire y la temperatura del punto de rocío en la estación meteorológica con la o las exhibiciones correspondientes en las dependencias apropiadas de los servicios de tránsito aéreo. Las exhibiciones que se coloquen en las estaciones meteorológicas y en las dependencias de servicios de tránsito aéreo deberían referirse a los mismos sensores.*

4.6.2 Notificación

4.6.2.1 En los informes locales ordinarios y especiales y en los METAR y SPECI, la temperatura del aire y la temperatura del punto de rocío deberán notificarse en forma escalonada en grados Celsius enteros. Todo valor observado que no se ajuste a la escala de notificación en uso se deberá redondear al grado Celsius más próximo, y si el valor observado corresponde a 0,5°, deberá redondearse al grado Celsius inmediatamente superior.

4.6.2.2 En los informes locales ordinarios y especiales y en METAR, y SPECI se identificarán las temperaturas por debajo de 0°C.

4.7 Presión atmosférica

4.7.1 Presentación visual

Cuando se utilice equipo automático para la medición de la presión, QNH y, si se requiere de conformidad con 4.7.3.2 b), las presentaciones visuales de QFE relativas al barómetro estarán situadas en la estación meteorológica con presentaciones visuales correspondientes en las dependencias de los servicios de tránsito aéreo adecuadas. Cuando se presenten visualmente valores de QFE para más de una pista según lo especificado en 4.7.3.2 d), se marcarán claramente las presentaciones visuales para identificar la pista a la que se refiere el valor QFE de la presentación visual.

4.7.2 Nivel de referencia

Recomendación.— *El nivel de referencia para el cálculo de QFE debería ser la elevación del aeródromo. En las pistas para aproximaciones que no sean de precisión en las que el umbral esté a 2 m (7 ft) o más por debajo o por encima de la elevación del aeródromo, y en las pistas para aproximaciones de precisión, el QFE, si fuera necesario, debería referirse a la elevación del umbral pertinente.*

4.7.3 Notificación

4.7.3.1 Para los informes locales ordinarios y especiales y en los METAR y SPECI, el QNH y la QFE se calcularán en décimas de hectopascales y se notificarán en forma escalonada en hectopascales enteros, utilizando cuatro dígitos. Todo valor observado que no se ajuste a la escala de notificación en uso deberá redondearse al hectopascal inmediatamente inferior.

4.7.3.2 En los informes locales ordinarios y especiales:

- a) se incluirá el QNH;
- b) se incluirá la QFE, si lo requieren los usuarios o, si se conviene localmente entre las autoridades meteorológicas y las autoridades de los servicios de tránsito aéreo y los explotadores interesados, en forma regular;
- c) se incluirán las unidades de medida empleadas para valores de QNH y QFE; y
- d) si se requieren valores QFE para más de una pista, se notificarán los valores para cada pista y se indicarán las pistas a las que corresponden los valores.

4.7.3.3 En METAR y SPECI, se incluirán solamente los valores QNH.

4.8 Información suplementaria

4.8.1 Notificación

4.8.1.1 **Recomendación.**— *En los informes locales ordinarios y especiales y en METAR y SPECI, los siguientes fenómenos meteorológicos recientes, es decir, fenómenos meteorológicos observados en el aeródromo durante el período transcurrido a partir del último informe expedido o de la última hora, tomándose de ambos el período más breve, pero que no se perciben a la hora de la observación, deberían notificarse, hasta un máximo de tres grupos, de acuerdo con las plantillas que figuran en las Tablas A3-1 y A3-2, en la información suplementaria:*

- precipitación engelante
- precipitación moderada o fuerte (incluyendo chubascos)
- ventisca alta
- tempestad de polvo, tempestad de arena
- tormenta
- nubes de embudo (tornado o tromba marina)
- cenizas volcánicas

4.8.1.2 **Recomendación.**— *En los informes locales ordinarios y especiales deberían notificarse las siguientes condiciones meteorológicas significativas o combinaciones de las mismas, en la información suplementaria:*

- nubes cumulonimbus CB
- tormentas TS

— turbulencia moderada o fuerte	MOD TURB, SEV TURB
— cizalladura del viento	WS
— granizo	GR
— línea de turbonada fuerte	SEV SQL
— engelamiento moderado o fuerte	MOD ICE, SEV ICE
— precipitación engelante	FZDZ, FZRA
— ondas orográficas fuertes	SEV MTW
— tempestad de polvo, tempestad de arena	DS, SS
— ventisca alta	BLSN
— nubes de embudo (tornado o tromba marina)	FC

Debería indicarse el lugar de la condición. De ser necesaria, debería incluirse información adicional en lenguaje claro abreviado.

4.8.1.3 Recomendación.— En METAR y SPECI, además de los fenómenos meteorológicos que se enumeran en 4.8.1.1, debería notificarse la precipitación desconocida reciente de acuerdo con la plantilla que figura en la Tabla A3-2 cuando el sistema automático de observación no pueda identificarla.

4.8.1.4 Recomendación.— En METAR y SPECI, cuando las circunstancias locales lo exijan, debería añadirse información sobre la cizalladura del viento.

Nota.— Las circunstancias locales a las que se refiere en 4.8.1.4 comprenden, pero no necesariamente con exclusividad, la cizalladura del viento de naturaleza no transitoria tal como la que podría estar relacionada con inversiones de temperatura a poca altura o condiciones topográficas locales.

4.8.1.5 Recomendación.— En METAR y SPECI, debería incluirse como información suplementaria la siguiente, de conformidad con un acuerdo regional de navegación aérea:

- a) información sobre la temperatura de la superficie del mar y sobre el estado del mar proporcionada desde las estaciones meteorológicas aeronáuticas, establecidas en estructuras mar adentro, en apoyo de las operaciones de helicópteros; y
- b) información sobre el estado de la pista, proporcionada por la autoridad competente del aeropuerto.

Nota 1.— El estado del mar se especifica en la Publicación núm. 306 de la OMM, Manual de claves, Volumen I.1, Parte A — Claves alfanuméricas, Tabla de claves 3700.

Nota 2.— El estado de la pista se especifica en la Publicación núm. 306 de la OMM, Manual de claves, Volumen I.1, Parte A — Claves alfanuméricas, Tablas de claves 0366, 0519, 0919 y 1079.

**Tabla A3-1. Plantilla para los informes local ordinario (MET REPORT)
y local especial (SPECIAL)**

Clave: M = inclusión obligatoria, parte de cada mensaje;
C = inclusión condicional, dependiendo de las condiciones meteorológicas;
O = inclusión facultativa.

Nota 1.— En la Tabla A3-4 de este apéndice se indican las gamas de valores y la resolución de los elementos numéricos incluidos en los informes locales ordinarios y especiales.

Nota 2.— Las explicaciones de las abreviaturas pueden consultarse en los Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Abreviaturas y códigos de la OACI (PANS-ABC, Doc 8400).

Elementos especificados en el Capítulo 4	Contenido detallado	Plantillas			Ejemplos
Identificación del tipo de informe (M)	Tipo de informe	MET REPORT o SPECIAL			MET REPORT SPECIAL
Indicador de lugar (M)	Indicador de lugar OACI (M)	nnnn			YUDO ¹
Hora de la observación (M)	Día y hora real de la observación en UTC	nnnnnnZ			221630Z
Viento en la superficie (M)	Nombre del elemento (M)	WIND			WIND 240/15KMH (WIND 240/8KT)
		RWY nn[L] o RWY nn[C] o RWY nn[R]			WIND RWY 18 TDZ 190/22KMH (WIND RWY 18 TDZ 190/11KT)
	Sección de la pista (O) ³	TDZ			
	Dirección del viento (M)	nnn/	VRB BTN nnn/ AND nnn/ o VRB	C A L M	WIND VRB4KMH WIND CALM (WIND VRB2KT) WIND VRB BTN 350/ AND 050/4KMH (WIND VRB BTN 350/ AND 050/2KT)
	Velocidad del viento (M)	[ABV] n [n][n]KMH (o [ABV] n[n]KT)			WIND 270/ABV 199KMH (WIND 270/ABV 99KT)
	Variaciones significativas de la velocidad (C) ⁴	MAX [ABV] nn [n] MNM n [n]			WIND 120/12KMH MAX35 MNM8 (WIND 120/6KT MAX18 MNM4)
	Variaciones significativas de dirección (C) ⁵	VRB BTN nnn/ AND nnn/	—		WIND 020/20KMH VRB BTN 350/ AND 070/ (WIND 020/10KT VRB BTN 350/ AND 070/)
	Sección de la pista (O) ³	MID			WIND RWY 14R MID 140/22KMH (WIND RWY 14R MID 140/11KT)
	Dirección del viento (O) ³	nnn/	VRB BTN nnn/ AND nnn/ o VRB	C A L M	
	Velocidad del viento (O) ³	[ABV] n[n][n]K MH (o [ABV] n[n]KT)			
	Variaciones significativas de velocidad (C) ⁴	MAX [ABV] nn [n] MNM n [n]			
	Variaciones significativas de dirección (C) ⁵	VRB BTN nnn/ AND nnn/	—		

Elementos especificados en el Capítulo 4	Contenido detallado	Plantillas			Ejemplos
	Sección de la pista (O) ³	END			WIND RWY 27 TDZ 240/32KMH MAX54 MNM20 END 250/28KMH (WIND RWY 27 TDZ 240/16KT MAX27 MNM10 END 250/14KT)
	Dirección del viento (O) ³	nnn/	VRB BTN nnn/ AND nnn/ o VRB	C A L M	
	Velocidad del viento (O) ³	[ABV] n[n][n]KMH (o [ABV] n[n]KT)			
	Variaciones significativas de velocidad (C) ⁴	MAX [ABV] nn[n] MNM n [n]			
	Variaciones significativas de dirección (C) ⁵	VRB BTN nnn/ AND nnn/	—		
Visibilidad (M)	Nombre del elemento (M)	VIS		C A V O K	VIS 350M CAVOK VIS 7KM VIS 10KM VIS RWY 09 TDZ 800M END 1200M VIS RWY 18C TDZ 6KM RWY 27 TDZ 4000M
	Pista (O) ²	RWY nn[L] o RWY nn[C] o RWY nn[R]			
	Sección de la pista (O) ³	TDZ			
	Visibilidad (M)	nn[n][n]M o n[n]KM			
	Sección de la pista (O) ³	MID			
	Visibilidad (O) ³	nn[n][n]M o n[n]KM			
	Sección de la pista (O) ³	END			
	Visibilidad (O) ³	nn[n][n]M o n[n]KM			
RVR (C) ⁶	Nombre del elemento (M)	RVR		RVR RWY 32 400M RVR RWY 20 1600M RVR RWY 10L BLW 50M RVR RWY 14 ABV 2000M RVR RWY 10 BLW 150M RVR RWY 12 ABV 1200M RVR RWY 12 TDZ 1100M MID ABV 1400M RVR RWY 16 TDZ 600M MID 500M END 400M RVR RWY 26 500M RWY 20 800M	
	Pista (C) ⁷	RWY nn[L] o RWY nn[C] o RWY nn[R]			
	Sección de la pista (C) ⁸	TDZ			
	RVR (M)	[ABV o BLW] nn[n][n]M			
	Sección de la pista (C) ⁸	MID			
	RVR (C) ⁸	[ABV o BLW] nn[n][n]M			
	Sección de la pista (C) ⁸	END			
	RVR (C) ⁸	[ABV o BLW] nn[n][n]M			
Tiempo presente (C) ^{9, 10}	Intensidad del tiempo presente (C) ⁹	FBL o MOD o HVV	—	MOD RA HZ HVV TSRA FG HVV DZ VA FBL SN MIFG HVV TSRRASN FBL SNRA FBL DZ FG HVV SHSN BLSN	
	Características y tipo del tiempo presente (C) ^{9, 11}	DZ o RA o SN o SG o PL o DS o SS o FZDZ o FZRA o SHGR o SHGS o SHRA o SHSN o TSGR o TSGS o TSPL o TSRA o TSSN	IC o FG o BR o SA o DU o HZ o FU o VA o SQ o PO o FC o TS o BCFG o BLDU o BLSA o BLSN o DRDU o DRSA o DRSN o FZFG o MIFG o PRFG		

Elementos especificados en el Capítulo 4	Contenido detallado	Plantillas				Ejemplos
Nubes (M) ¹²	Nombre del elemento (M)	CLD				CLD NSC CLD SCT 300M OVC 600M (CLD SCT 1000FT OVC 2000FT) CLD OBSC VER VIS 150M (CLD OBSC VER VIS 500FT) CLD BKN TCU 270M (CLD BKN TCU 900FT) CLD RWY 08R BKN 60M RWY 26 BKN 90M (CLD RWY 08R BKN 200FT RWY 26 BKN 300FT)
	Pista (O) ²	RWY nn[L] o RWY nn[C] o RWY nn[R]				
	Cantidad de nubes (M) o visibilidad vertical (O) ⁹	FEW o SCT o BKN o OVC	OBSC	NSC		
	Tipo de nubes (C) ⁹	CB o TCU	—			
	Altura de la base de las nubes o valor de visibilidad vertical (C) ⁹	nn[n][n]M (o nnn[n]FT)	[VER VIS nn[n]M (o VER VIS nnn[n]FT)]			
Temperatura del aire (M)	Nombre del elemento (M)	T				T17 TMS08
	Temperatura del aire (M)	[MS]nn				
Temperatura del punto de rocío (M)	Nombre del elemento (M)	DP				DP15 DPMS 18
	Temperatura del punto de rocío (M)	[MS]nn				
Valores de la presión (M)	Nombre del elemento (M)	QNH				QNH 0995HPA QNH 1009HPA
	QNH (M)	nnnnHPA				
	Nombre del elemento (O)	QFE				QNH 1022HPA QFE 1001HPA QNH 0987HPA QFE RWY 18 0956HPA RWY 24 0955HPA
	QFE (O)	[RWY nn[L] o RWY nn[C] o RWY nn[R]] nnnnHPA [RWY nn[L] o RWY nn[C] o RWY nn[R]] nnnnHPA				
Información suplementaria (C) ⁹	Fenómenos meteorológicos significativos (C) ⁹	CB o TS o MOD TURB o SEV TURB o WS o GR o SEV SQL o MOD ICE o SEV ICE o FZDZ o FZRA o SEV MTW o SS o DS o BLSN o FC ¹³				FC IN APCH WS IN APCH 60M-WIND: 360/50KMH WS RWY 12 REFZRA CB IN CLIMB-OUT RETSRA
	Lugar del fenómeno (C) ⁹	IN APCH [nnnM-WIND nnn/nnKMH] o IN CLIMB-OUT [nnnM-WIND nnn/nnKMH] (IN APCH [nnnFT-WIND nnn/nnKT] o IN CLIMB-OUT [nnnFT-WIND nnn/nnKT]) o RWYnn[n]				
	Tiempo reciente (C) ^{9, 10}	REFZDZ o REFZRA o REDZ o RE[SH]RA o RERASN o RE[SH]SN o RESG o RESHGR o RESHGS o REBLSN o RESS o REDS o RETSRA o RETSSN o RETSGR o RETSGS o REFC o REPL o REVA o RETS				
Pronóstico tipo tendencia (O) ¹⁴	Nombre del elemento (M)	TENDENCIA				TREND NOSIG TREND BECMG FEW 600M (TREND BECMG FEW 2000FT)
	Indicador de cambio (M) ¹⁵	NOSIG	BECMG o TEMPO			
	Período de cambio (C) ⁹		FMnnnn o TLnnnn o ATnnnn			
	Viento (C) ⁹		nnn/ [ABV] n[n][n]KMH [MAX[ABV]nn[n]] (o nnn/ [ABV] n[n]KT [MAX[ABV]nnn])			
	Visibilidad (C) ⁹		VIS nn[n][n]M o VIS n[n]KM			
	Fenómeno meteorológico: intensidad (C) ⁹		FBL o MOD o HVY	—	NSW	C A V O K

Elementos especificados en el Capítulo 4	Contenido detallado	Plantillas				Ejemplos
	Fenómeno meteorológico: características y tipo (C) ^{9, 10, 12}	DZ o RA o SN o SG o PL o DS o SS o FZDZ o FZRA o SHGR o SHGS o SHRA o SHSN o TSGR o TSGS o TSRA o TSSN	IC o FG o BR o SA o DU o HZ o FU o VA o SQ o PO o FC o TS o BCFG o BLDU o BLSA o BLSN o DRDU o DRSA o DRSN o FZFG o MIFG o PRFG			TREND TEMPO FM0300 TL0430 MOD FZRA TREND BECMG FM1900 VIS 500 M HVY SNRA TREND BECMG FM1100 MOD SN TEMPO FM1130 MOD BLSN
	Nombre de elemento (C) ⁹	CLD				
	Cantidad de nubes y visibilidad vertical (C) ⁹	FEW o SCT o BKN o OVC o	OBSC	NSC		TREND BECMG AT1130 CLD OVC 300M (TREND BECMG AT1130 CLD OVC 1000FT)
	Tipo de nubes (C) ⁹	CB o TCU	—			TREND TEMPO TL1530 HVY SHRA CLD BKN CB 360M (TREND TEMPO TL1530 HVY SHRA CLD BKN CB 1200FT)
	Altura de la base de las nubes o valor de la visibilidad vertical (C) ⁹	nn[n][n]M (o nnn[n]FT)	[VER VIS nn[n]M (o VER VIS nnn[n]FT)]			

Notas.—

- Lugar ficticio.
- Valores facultativos para una o más pistas.
- Valores facultativos para una o más secciones de la pista.
- Por incluir de conformidad con 4.1.5.2 c).
- Por incluir de conformidad con 4.1.5.2 b) 1).
- Por incluir si la visibilidad o RVR < 1 500 m.
- Por incluir de conformidad con 4.3.6.4 d).
- Por incluir de conformidad con 4.3.6.4 c).
- Por incluir de ser aplicable.
- Uno o más, hasta un máximo de tres grupos, de conformidad con 4.4.2.7 a), 4.8.1.1 y Apéndice 5, 2.2.4.3.
- Se pueden combinar los tipos de precipitación indicados en 4.4.2.3 a) de conformidad con 4.4.2.7 c) y Apéndice 5, 2.2.4.2. En los pronósticos de tipo tendencia, sólo se indicará la precipitación moderada o fuerte de conformidad con el Apéndice 5, 2.2.4.2.
- Hasta cuatro capas de nubes, de conformidad con 4.5.4.2 e).
- Puede utilizarse lenguaje claro abreviado de conformidad con 4.8.1.2.
- Por incluir de conformidad con el Capítulo 6, 6.3.2.
- Debe mantenerse a un mínimo el número de indicadores de cambio de conformidad con el Apéndice 5, 2.2.1, no excediéndose normalmente de tres grupos.

Tabla A3-2. Plantilla para METAR y SPECI

Clave: M = inclusión obligatoria, parte de cada mensaje;
 C = inclusión condicional, dependiendo de las condiciones meteorológicas o del método de observación;
 O = inclusión facultativa.

Nota 1.— En la Tabla A3-5 de este apéndice se indican las gamas de valores y la resolución de los elementos numéricos incluidos en METAR y SPECI.

Nota 2.— Las explicaciones de las abreviaturas pueden consultarse en los Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Abreviaturas y códigos de la OACI (PANS-ABC, Doc 8400).

Elementos especificados en el Capítulo 4	Contenido detallado	Plantillas		Ejemplos	
Identificación del tipo de informe (M)	Tipo de informe (M)	METAR, METAR COR, SPECI o SPECI COR		METAR METAR COR SPECI	
Indicador de lugar (M)	Indicador de lugar OACI (M)	nnnn		YUDO ¹	
Hora de la observación (M)	Día y hora real de la observación en UTC (M)	nnnnnnZ		221630Z	
Identificación de un informe automático o perdido (C) ²	Identificador de informe automático o perdido (C)	NIL o AUTO		NIL AUTO	
FIN DEL METAR SI FALTA EL INFORME					
Viento en la superficie (M)	Dirección del viento (M)	nnn	VRB	24015KMH (24008KT)	VRB04KMH (VRB02KT)
	Velocidad del viento (M)	[P]nn[n]		19022KMH (19011KT) 00000KMH (00000KT) 140P199KMH (140P99KT)	
	Variaciones significativas de la velocidad (C) ³	G[P]nn[n]		12012G35KMH (12006G18KT)	
	Unidades de medición (M)	KMH (o KT)		24032G54KMH (24016G27KT)	
	Variaciones direccionales significativas (C) ⁴	nnnVnnn	—	02020KMH 350V070 (02010KT 350V070)	
	Visibilidad (M)	Visibilidad reinante o mínima (M) ⁵	nnnn	C A V O K	
	Visibilidad unidireccional (C) ⁶	NDV	0800		
	Visibilidad mínima (C) ⁷	nnnn	2000 1200NW 6000 2800E		
	Dirección de la visibilidad mínima (C) ⁷	N o NE o E o SE o S o SW o W o NW			

Elementos especificados en el Capítulo 4	Contenido detallado	Plantillas			Ejemplos
RVR (C) ⁸	Nombre del elemento (M)	R			R32/0400 R12R/1700 R10/M0050 R14L/P2000 R16L/0650 R16C/0500 R16R/0450 R17L/0450 R20/0700V1200 R19/0350VP1200 R12/1100U R26/0550N R20/0800D R09/0375V0600U R10/M0150V0500D
	Pista (M)	nn[L]/o nn[C]/ o nn[R]/			
	RVR (M)	[P o M]nnnn			
	Variaciones de RVR (C) ⁹	V[P o M]nnnn			
	Tendencia pasada a RVR (C) ¹⁰	U, D o N			
Tiempo presente (C) ^{2,11}	Intensidad o proximidad del tiempo presente (C) ¹²	- o +	—	VC	RA HZ VCFG +TSRA FG VCSH +DZ VA VCTS -SN MIFG VCBSLA +TSRASN -SNRA -DZ FG +SHSN BLSN UP FZUP TSUP FZUP
	Características y tipo del tiempo presente (M) ¹³	DZ o RA o SN o SG o PL o DS o SS o FZDZ o FZRA o FZUP ⁶ o SHGR o SHGS o SHRA o SHSN o SHUP o TSGR o TSGS o TSRA o TSSN o TSUP o UP ⁶	IC o FG o BR o SA o DU o HZ o FU o VA o SQ o PO o FC o TS o BCFG o BLDU o BLSA o BLSN o DRDU o DRSA o DRSN o FZFG o MIFG o PRFG	FG o PO o FC o DS o SS o TS o SH o BLSN o BLSA o BLDU o VA	
Nubes (M) ¹⁴	Cantidad de nubes y altura de la base de las nubes o visibilidad vertical (M)	FEWnnn o SCTnnn o BKNnnn o OVCnnn o /////⁶	VVnnn o VV///	NSC o NCD ⁶	FEW015 VV005 OVC030 VV/// NSC SCT010 OVC020 BKN025/// BKN009TCU NCD SCT008 BKN025CB /////CB
	Tipo de nubes (C) ²	CB o TCU o ///⁶	—		
Temperatura del aire y del punto de rocío (M)	Temperaturas del aire y del punto de rocío (M)	[M]nn/[M]nn			17/10 02/M08 M01/M10
Valores de la presión (M)	Nombre del elemento (M)	Q			Q0995 Q1009 Q1022 Q0987
	QNH (M)	nnnn			
Información suplementaria (C)	Tiempo reciente (C) ^{2,11}	REFZDZ o REFZRA o REDZ o RE[SH]RA o RERASN o RE[SH]SN o RESG o RESHGR o RESHGS o REBLSN o RESS o REDS o RETSRA o RETSSN o RETSGR o RETSGS o RETS o REFC o REVA o REPL o REUP ⁶ o REFZUP ⁶ o RETSUP ⁶ o RESHUP ⁶			REFZRA RETSRA

Elementos especificados en el Capítulo 4	Contenido detallado		Plantillas			Ejemplos
	Cizalladura del viento (C) ²		WS Rnn[L] o WS Rnn[C] o WS Rnn[R] o WS ALL RWY			WS RWY03 WS ALL RWY
	Temperatura de la superficie del mar y estado del mar (C) ¹⁵		W[M]nn/Sn			W15/S2
	Estado de la pista (C) ¹⁶	Designador de la pista (M)	Rnn[L]/ o Rnn[C]/ o Rnn[R]/		R/SNOCLO	R99/421594 R/SNOCLO R 14L/CLRD//
		Depósitos en la pista (M)	n o /	CLRD//		
		Grado de contaminación de la pista (M)	n o /			
		Profundidad del depósito (M)	nn o //			
Coeficiente de rozamiento o acción de frenado (M)		nn o //				
Pronóstico tipo tendencia (O) ¹⁷	Indicador de cambio (M) ¹⁸		NOSIG	BECMG o TEMPO		NOSIG BECMG FEW020
	Período de cambio (C) ²			FMnnnn o TLnnnn o ATnnnn		
	Viento (C) ²			nnn[P]nn[n][G[P]nn[n]]KMH (o nnn[P]nn[G[P]nn]KT)		TEMPO 25070G100KMH (TEMPO 25035G50KT)
	Visibilidad reinante (C) ²			nnnn	C A V O C	BECMG FM1030 TL1130 CAVOK BECMG TL1700 0800 FG BECMG AT1800 9000 NSW BECMG FM1900 0500 +SNRA BECMG FM1100 SN TEMPO FM1130 BLSN
				300		
	Fenómeno meteorológico: intensidad (C) ¹²		- o +	—		N S W
	Fenómeno meteorológico: características y tipo (C) ^{2,11,13}		DZ o RA o SN o SG o PL o DS o SS o FZDZ o FZRA o SHGR o SHGS o SHRA o SHSN o TSGR o TSGS o TSRA o TSSN	IC o FG o BR o SA o DU o HZ o FU o VA o SQ o PO o FC o TS o BCFG o BLDU o BLSA o BLSN o DRDU o DRSA o DRSN o FZFG o MIFG o PRFG		

Elementos especificados en el Capítulo 4	Contenido detallado	Plantillas				Ejemplos
	Cantidad de nubes y altura de la base de las nubes o visibilidad vertical (C) ²		FEWnnn o SCTnnn o BKNnnn o OVCnnn	VVnnn o VV///	N S C	TEMPO TL1200 0600 BECMG AT1200 8000 NSW NSC BECMG AT1130 OVC010
	Tipo de nubes (C) ²		CB o TCU	—		TEMPO TL1530 +SHRA BKN012CB

Notas.—

- Lugar ficticio.
- Por incluir de ser aplicable.
- Por incluir de conformidad con 4.1.5.2 c).
- Por incluir de conformidad con 4.1.5.2 b) 1).
- Por incluir de conformidad con 4.2.4.4 b).
- Solamente para informes automáticos.
- Por incluir de conformidad con 4.2.4.4 a).
- Por incluir si la visibilidad o RVR < 1 500 m; hasta un máximo de 4 pistas de conformidad con 4.3.6.5 b).
- Por incluir de conformidad con 4.3.6.6 b).
- Por incluir de conformidad con 4.3.6.6 a).
- Uno o más grupos hasta un máximo de tres, de conformidad con 4.4.2.7 a), 4.8.1.1 y con el Apéndice 5, 2.2.4.2.
- Por incluir de ser aplicable; sin calificador de intensidad *moderada*, de conformidad con 4.4.2.6.
- Se pueden combinar los tipos de precipitación indicados en 4.4.2.3 a) de conformidad con 4.4.2.7 c) y con el Apéndice 5, 2.2.4.2. En los pronósticos de tendencia, sólo se indicará precipitación moderada o fuerte de conformidad con el Apéndice 5, 2.2.4.2.
- Hasta cuatro capas de nubes, de conformidad con 4.5.4.2 e).
- Por incluirse de conformidad con 4.8.1.5 a).
- Por incluir de conformidad con 4.8.1.5 b).
- Por incluir de conformidad con el Capítulo 6, 6.3.2.
- El número de indicadores de cambio se reduce a un mínimo de conformidad con el Apéndice 5, 2.2.1, normalmente no más de tres grupos.

Tabla A3-3. Uso de indicadores de cambio en los pronósticos de tipo tendencia

Indicador de cambio	Indicador de tiempo y período	Significado	
NOSIG	—	no se pronostica ningún cambio significativo	
BECMG	FMn ₁ n ₁ n ₁ n ₁ TLn ₂ n ₂ n ₂ n ₂	se pronostica cambio a	comenzar a las n ₁ n ₁ n ₁ n ₁ UTC y terminar a las n ₂ n ₂ n ₂ n ₂ UTC
	TLnnnn		comenzar al principio del período de pronóstico de tendencia y terminar a las nnnn UTC
	FMnnnn		comenzar a las nnnn UTC y terminar al fin del período del pronóstico de tendencia
	ATnnnn		ocurre a las nnnn UTC (hora especificada)
	—		a) comenzar al principio del período de pronóstico de tendencia y terminar al fin del período de pronóstico de tendencia; o b) la hora es insegura
TEMPO	FMn ₁ n ₁ n ₁ n ₁ TLn ₂ n ₂ n ₂ n ₂	fluctuaciones temporales pronosticadas para	comenzar a las n ₁ n ₁ n ₁ n ₁ UTC y cesar a las n ₂ n ₂ n ₂ n ₂ UTC
	TLnnnn		comenzar al principio del período de pronóstico de tendencia y cesar a las nnnn UTC
	FMnnnn		comenzar a las nnnn UTC y cesar al fin del período de pronóstico de tendencia
	—		comenzar al principio del período de pronóstico de tendencia y cesar al fin del período de pronóstico de tendencia

Tabla A3-4. Intervalos de valores y resoluciones de los elementos numéricos incluidos en los informes locales

<i>Elementos especificados en el Capítulo 4</i>		<i>Intervalo de valores</i>	<i>Resolución</i>
Pista:		01 – 36	1
Dirección del viento:	° verdadera	010 – 360	10
Velocidad del viento:	KMH	01 – 399*	1
	KT	01 – 199*	1
Visibilidad:	M	0 – 800	50
	M	800 – 5 000	100
	KM	5 – 10	1
RVR:	M	0 – 400	25
	M	400 – 800	50
	M	800 – 2 000	100
Visibilidad vertical:	M	0 – 600	30
	FT	0 – 2 000	100
Nubes: altura de la base de las nubes	M	0 – 3 000	30
	FT	0 – 10 000	100
Temperatura del aire; Temperatura del punto de rocío:	°C	–80 – +60	1
QNH; QFE:	hPa	0500 – 1 100	1

* No existe un requisito aeronáutico para notificar velocidades del viento de 200 km/h (100 kt) o más; sin embargo, se han tomado medidas para notificar velocidades del viento de hasta 399 km/h (199 kt) para fines no aeronáuticos, si es necesario.

Tabla A3-5. Intervalos de valores y resoluciones de los elementos numéricos incluidos en METAR y SPECI

<i>Elementos especificados en el Capítulo 4</i>		<i>Intervalo de valores</i>	<i>Resolución</i>
Pista:	(ninguna unidad)	01 – 36	1
Dirección del viento:	° verdadera	000 – 360	10
Velocidad del viento:	KMH	00 – 399*	1
	KT	00 – 199*	1
Visibilidad:	M	0000 – 0800	50
	M	0800 – 5 000	100
	M	5 000 – 9 000	1 000
	M	9 000 – 9 999	999
RVR:	M	0000 – 0400	25
	M	0400 – 0800	50
	M	0800 – 2 000	100
Visibilidad vertical:	30's M (100's FT)	000 – 020	1
Nubes: altura de la base de las nubes:	30's M (100's FT)	000 – 100	1
Temperatura del aire; Temperatura del punto de rocío:	°C	–80 – +60	1
QNH:	hPa	0850 – 1 100	1
Temperatura de la superficie del mar:	°C	–10 – +40	1

Elementos especificados en el Capítulo 4		Intervalo de valores	Resolución
Estado del mar: (ninguna unidad)		0 – 9	1
Estado de la pista	Designador de la pista: (ninguna unidad)	01 – 36; 88; 99	1
	Depósitos en la pista: (ninguna unidad)	0 – 9	1
	Grado de contaminación de la pista: (ninguna unidad)	1; 2; 5; 9	—
	Profundidad del depósito: (ninguna unidad)	00 – 90; 92 – 99	1
	Coefficiente de rozamiento/ eficacia de frenado: (ninguna unidad)	00 – 95; 99	1
* No existe un requisito aeronáutico para notificar velocidades del viento de 200 km/h (100 kt) o más; sin embargo, se han tomado medidas para notificar velocidades del viento de hasta 399 km/h (199 kt) para fines no aeronáuticos, si es necesario.			

Ejemplo A3-1. Informe ordinario

a) Informe local ordinario (el mismo lugar y las mismas condiciones meteorológicas que METAR):

MET REPORT YUDO 221630Z WIND 240/15KMH VIS 600M RVR RWY 12 TDZ 1000M MOD DZ FG CLD SCT 300M OVC 600M T17 DP16 QNH 1018 HPA TREND BECMG TL1700 VIS 800M FG BECMG AT1800 VIS 10KM NSW

b) METAR para YUDO (Donlon/Internacional)*:

METAR YUDO 221630Z 24015KMH 0600 R12/1000U DZ FG SCT010 OVC020 17/16 Q1018 BECMG TL1700 0800 FG BECMG AT1800 9999 NSW

Significado de los dos informes:

Informe ordinario para Donlon/Internacional* expedido el día 22 del mes a las 1630 UTC; dirección del viento en la superficie 240 grados; velocidad del viento 15 kilómetros por hora; visibilidad (a lo largo de las pistas en el informe local ordinario; visibilidad reinante en METAR) 600 metros; alcance visual en la pista representativo de la zona de toma de contacto en la pista 12 es 1 000 metros y los valores de alcance visual en la pista indican una tendencia de aumento en los últimos 10 minutos (tendencia RVR por incluir solamente en METAR); llovizna y niebla moderadas; nubes dispersas a 300 metros; cielo cubierto a 600 metros; temperatura del aire 17 grados Celsius; temperatura del punto de rocío 16 grados Celsius; QNH 1 018 hectopascales; tendencia de las próximas 2 horas (a lo largo de las pistas en el informe local ordinario; visibilidad reinante en METAR) visibilidad 800 metros en neblina a las 1700 UTC; visibilidad 10 kilómetros o más a las 1800 UTC (a lo largo de las pistas en el informe local ordinario; visibilidad reinante en METAR) y ningún tiempo significativo.

* Lugar ficticio

Nota.— En este ejemplo, para la velocidad del viento y la altura de la base de las nubes se han utilizado respectivamente las unidades primarias “kilómetro por hora” y “metro”. Sin embargo, de conformidad con el Anexo 5, pueden utilizarse en su lugar las correspondientes unidades ajenas al SI “nudo” y “pie”.

Ejemplo A3-2. Informe ordinario

a) Informe local ordinario (el mismo lugar y las mismas condiciones meteorológicas que SPECI):

SPECIAL YUDO 151115Z WIND 050/25KT MAX37 MNM10 VIS 1200M RVR RWY 05 ABV 1800M HVY TSRA CLD BKN CB 500FT T25 DP22 QNH 1008 HPA TREND TEMPO TL1200 VIS 600M BECMG AT1200 VIS 8KM NSW NSC

b) SPECI para YUDO (Donlon/Internacional)*:

SPECI YUDO 151115Z 05025G37KT 3000 1200NE+TSRA BKN005CB 25/22 Q1008 TEMPO TL1200 0600 BECMG AT1200 8000 NSW NSC

Significado de los dos informes:

Informe especial seleccionado para Donlon/Internacional* expedido el día 15 del mes a las 1115 UTC; dirección del viento en la superficie 050 grados; velocidad del viento 25 nudos con ráfagas comprendidas entre 10 y 37 nudos (velocidad mínima del viento no está incluida en SPECI); visibilidad 1 200 metros (a lo largo de las pistas en el informe local especial); visibilidad reinante 3 000 metros (en SPECI) con una visibilidad mínima de 1 200 metros al nordeste (las variaciones de dirección se incluyen sólo en SPECI); RVR superior a 1 800 metros en la pista 05 (el RVR no se requiere en SPECI con visibilidad reinante de 3 000 metros); tormentas con lluvia fuerte; cumulonimbus de extensión irregular a 500 pies; temperatura del aire 25 grados Celsius; temperatura del punto de rocío 22 grados Celsius; QNH 1 008 hectopascales; tendencia durante las próximas 2 horas, visibilidad (a lo largo de las pistas en el informe local especial; visibilidad reinante en SPECI) temporalmente 600 metros desde las 1115 a las 1200 y de 8 kilómetros a partir de las 1200 UTC (a lo largo de las pistas en el informe local especial; visibilidad reinante en SPECI), cese de la tormenta y ningún tiempo significativo y sin nubes de importancia.

* Lugar ficticio

Nota.— En este ejemplo, para la velocidad del viento y la altura de la base de las nubes se han utilizado respectivamente las unidades ajenas al SI “nudo” y “pie”. Sin embargo, de conformidad con el Anexo 5, pueden utilizarse en su lugar las correspondientes unidades primarias “kilómetro por hora” y “metro”.

Ejemplo A3-3. Informe de actividad volcánica

VOLCANIC ACTIVITY REPORT YUSB* 231500 MT TROJEEN* VOLCANO N5605 W12652 ERUPTED 231445 LARGE ASH CLOUD EXTENDING TO APPROX 30000 FEET MOVING SW

Significado:

Informe de actividad volcánica expedido por la estación meteorológica Siby/Bistock a las 1500 UTC el día 23 del mes. El volcán del monte Trojeen situado a 56 grados 5 minutos norte, 126 grados 52 minutos oeste, hizo erupción a las 1445 UTC del día 23; observándose una gran nube de cenizas hasta unos 30 000 pies aproximadamente que avanza hacia el sudoeste.

* Lugar ficticio

APÉNDICE 4. ESPECIFICACIONES TÉCNICAS RELATIVAS A OBSERVACIONES E INFORMES DE AERONAVE

(Véase el Capítulo 5 de este Anexo)

1. CONTENIDO DE LAS AERONOTIFICACIONES

1.1 Aeronotificaciones ordinarias por enlace de datos aire-tierra

1.1.1 Cuando se utilice el enlace de datos aire-tierra y se aplique la vigilancia dependiente automática (ADS) o el SSR en Modo S, los elementos incluidos en las aeronotificaciones ordinarias serán:

Designador del tipo de mensaje
Identificación de la aeronave

Bloque de datos 1

Latitud
Longitud
Nivel
Hora

Bloque de datos 2

Dirección del viento
Velocidad del viento
Bandera de calidad del viento
Temperatura
Turbulencia (si se conoce)
Humedad (si se conoce)

Nota.— Cuando se aplica la ADS o el SSR en Modo S, podrán satisfacerse los requisitos relativos a aeronotificaciones ordinarias mediante la combinación de bloque de datos ADS básico/SSR en Modo S (bloque de datos 1) y bloque de datos de información meteorológica (bloque de datos 2), que figuran en los informes ADS o SSR en Modo S. El formato de mensaje ADS se especifica en los PANS-ATM (Doc 4444), 4.11.4 y Capítulo 13 y el formato de mensajes SSR en Modo S en el Anexo 10, Volumen III, Parte I — Sistemas de comunicaciones de datos digitales, Capítulo 5.

1.1.2 Cuando se utiliza el enlace de datos aire-tierra mientras no se aplica la ADS y el formato de mensajes SSR en Modo S, los elementos incluidos en los informes ordinarios se ajustarán a lo establecido en 1.3.

Nota.— Cuando se utiliza el enlace de datos aire-tierra mientras no se aplica la ADS y el formato de mensajes SSR en Modo S, podrán satisfacerse los requisitos relativos a aeronotificaciones ordinarias por medio de la aplicación de comunicación por enlace de datos controlador-piloto (CPDLC) titulada “Informe de posición”. Los detalles de esta aplicación del enlace de datos figuran en el Manual de aplicaciones de enlace de datos para los servicios de tránsito aéreo (Doc 9694) y en el Anexo 10, Volumen III, Parte I.

1.2 Aeronotificaciones especiales por enlace de datos aire-tierra

Cuando se utiliza enlace de datos aire-tierra, los elementos incluidos en las aeronotificaciones especiales serán:

Designador del tipo de mensaje

Identificación de la aeronave

Bloque de datos 1

Latitud

Longitud

Nivel

Hora

Bloque de datos 2

Dirección del viento

Velocidad del viento

Bandera de calidad del viento

Temperatura

Turbulencia (si se conoce)

Humedad (si se conoce)

Bloque de datos 3

La condición que obliga a expedir una aeronotificación especial (se seleccionará sólo una condición de la lista presentada en la Tabla A4-2).

Nota 1.— Se podrá cumplir con los requisitos relativos a aeronotificaciones especiales mediante la aplicación del servicio de información de vuelo por enlace de datos (D-FIS) denominada “Servicio de aeronotificaciones especiales”. En el Doc 9694 figuran los detalles de esta aplicación del enlace de datos.

Nota 2.— Cuando se trata de la transmisión de una aeronotificación especial de actividad volcánica precursora de erupción, erupción volcánica o nube de cenizas volcánicas, en 4.2 se indican requisitos adicionales.

1.3 Aeronotificaciones ordinarias mediante comunicaciones orales

Cuando se utilicen las comunicaciones orales, los elementos incluidos en las aeronotificaciones ordinarias serán:

Designador del tipo de mensaje

Sección 1 (Información de posición)

Identificación de la aeronave

Posición o latitud y longitud

Hora

Nivel de vuelo o altitud

Posición siguiente y hora en que se sobrevolará

Punto significativo siguiente

Sección 2 (Información de operaciones)

Hora prevista de llegada

Autonomía

Sección 3 (Información meteorológica)

Temperatura del aire

Dirección del viento

Velocidad del viento
Turbulencia
Engelamiento de aeronave
Humedad (si se conoce)

1.4 Aeronotificaciones especiales mediante comunicaciones orales

Cuando se utilicen las comunicaciones orales, los elementos contenidos en las aeronotificaciones especiales serán:

Designador del tipo de mensaje

Sección 1 (Información de posición)

Identificación de la aeronave
Posición o latitud y longitud
Hora
Nivel de vuelo o altitud

Sección 3 (Información meteorológica)

La condición que obliga a emitir una aeronotificación especial se seleccionará de la lista presentada en en la Tabla A4-2.

Nota 1.— Las aeronotificaciones se consideran ordinarias, salvo indicación contraria. Los designadores de tipo de mensaje para aeronotificaciones especiales se especifican en el Apéndice 1 de los PANS-ATM (Doc 4444).

Nota 2.— En el caso de una aeronotificación especial de actividad volcánica precursora de erupción, erupción volcánica o nube de cenizas volcánicas, se indican requisitos adicionales en 4.2.

2. CRITERIOS PARA LA NOTIFICACIÓN

2.1 Generalidades

Cuando se utiliza enlace de datos aire-tierra, se notificarán la dirección del viento, la velocidad del viento, la bandera de calidad del viento, la temperatura, la turbulencia y la humedad incluidas en las aeronotificaciones, de conformidad con los siguientes criterios.

2.2 Dirección del viento

Se notificará la dirección del viento en grados verdaderos, redondeados al grado entero más cercano.

2.3 Velocidad del viento

Se notificará la velocidad del viento en kilómetros por hora o nudos, redondeados a los 2 km/h (1 nudo) más cercanos. Se indicarán las unidades empleadas.

2.4 Bandera de calidad del viento

Se notificará la bandera de calidad de viento como 0 cuando el ángulo de balanceo sea inferior a 5 grados y como 1 cuando el ángulo de balanceo sea de 5 grados o más.

2.5 Temperatura

Se notificará la temperatura en décimas de grados Celsius más cercanas.

2.6 Turbulencia

Se notificará la turbulencia en función de la raíz cúbica del índice de disipación de la corriente en torbellino (EDR).

2.6.1 Aeronotificaciones ordinarias

Se notificará la turbulencia durante la fase en ruta del vuelo y se presentará por referencia al período de 15 minutos que precede inmediatamente a la observación. Se observarán tanto el valor promedio como el valor máximo de la turbulencia, junto con la hora de acaecimiento del valor máximo al minuto más cercano. Se notificarán los valores promedio y máximo en función de la raíz cúbica EDR. Se notificará la hora de acaecimiento del valor máximo según lo indicado en la Tabla A4-1. La turbulencia se notificará durante la fase de ascenso inicial para los primeros 10 minutos del vuelo y se referirá al período de 30 segundos que preceda inmediatamente a la observación. Se observará el valor máximo de la turbulencia.

2.6.2 Interpretación del informe de turbulencia

Se especificará la turbulencia como:

- a) fuerte, cuando el valor máximo de la raíz cúbica del EDR sea mayor que 0,7;
- b) moderada, cuando el valor máximo de la raíz cúbica del EDR sea mayor que 0,4 y menor o igual que 0,7;
- c) ligera, cuando el valor máximo de la raíz cúbica del EDR sea mayor que 0,1 y menor o igual que 0,4; y
- d) nula (NIL) cuando el valor máximo de la raíz cúbica del EDR sea menor o igual que 0,1.

Nota.— El EDR es una medida de la turbulencia independiente de la aeronave. Sin embargo, la relación entre el valor del EDR y la percepción de la turbulencia es función del tipo de aeronave y de la masa, altitud, configuración y velocidad aerodinámica de la aeronave. Los valores del EDR que se dieron anteriormente describen los niveles de severidad de la turbulencia para una aeronave de transporte de tamaño mediano en condiciones normales en ruta (es decir, altitud, velocidad aerodinámica y peso).

2.6.3 Aeronotificaciones especiales

Se efectuarán aeronotificaciones especiales sobre la turbulencia durante cualquier fase del vuelo siempre que el valor máximo de la raíz cúbica del EDR sea mayor que 0,7. Se efectuarán aeronotificaciones especiales sobre la turbulencia por referencia al período de 1 minuto que precede inmediatamente a la observación. Se observarán tanto el valor promedio como el valor máximo de la turbulencia. Se notificarán los valores promedio y máximo en función de la raíz cúbica del EDR. Se expedirán aeronotificaciones especiales cada minuto hasta la hora a la que los valores máximos de la raíz cúbica del EDR sean menores que 0,7.

2.7 Humedad

Se notificará la humedad relativa redondeada al porcentaje entero más cercano.

Nota.— En la Tabla A4-3 se indican los intervalos de valores y resoluciones de los elementos meteorológicos incluidos en las aeronotificaciones.

3. INTERCAMBIO DE AERONOTIFICACIONES

3.1 Responsabilidades de las oficinas de vigilancia meteorológica

3.1.1 Las oficinas de vigilancia meteorológica reunirán las aeronotificaciones ordinarias que reciban por comunicaciones orales y las difundirán a los WAFC y otras oficinas meteorológicas, de conformidad con el acuerdo regional de navegación aérea.

Nota.— Si los informes son numerosos puede ser conveniente hacer el intercambio de colectivos a intervalos de una hora.

3.1.2 La oficina de vigilancia meteorológica transmitirá sin demora a los WAFC las aeronotificaciones especiales que reciban por comunicaciones orales.

3.1.3 La oficina de vigilancia meteorológica transmitirá sin demora las aeronotificaciones especiales de actividad volcánica precursora de erupción, erupción volcánica o nube de cenizas volcánicas recibidas a los VAAC correspondientes.

3.1.4 Cuando se recibe una aeronotificación especial en la oficina de vigilancia meteorológica pero el pronosticador considera que no es previsible que persista el fenómeno que motivó el informe y, por ende, no se justifica la expedición de un mensaje SIGMET, la aeronotificación especial debe difundirse del mismo modo en que se difunden los mensajes SIGMET de conformidad con el Apéndice 6, 1.2.1, es decir, a las oficinas de vigilancia meteorológica, a los WAFC y a otras oficinas meteorológicas, de conformidad con el acuerdo regional de navegación aérea correspondiente.

3.2 Responsabilidades de los centros mundiales de pronósticos de área

Las aeronotificaciones recibidas en los WAFC se difundirán además como datos meteorológicos básicos.

Nota.— La difusión de datos meteorológicos básicos normalmente se realiza por el Sistema Mundial de Telecomunicación de la OMM.

3.3 Difusión suplementaria de las aeronotificaciones

Recomendación.— *Cuando se requiera la difusión suplementaria de aeronotificaciones para satisfacer necesidades aeronáuticas o meteorológicas especiales, tal difusión debería ser objeto de arreglos entre las autoridades meteorológicas interesadas.*

3.4 Formato de las aeronotificaciones

El intercambio de aeronotificaciones se hará en la forma en que se reciban, excepto que, cuando se utilicen comunicaciones orales, si la posición se da con referencia a un punto de notificación ATS, la oficina de vigilancia meteorológica deberá hacer la conversión expresándola en la latitud y longitud correspondientes.

4. DISPOSICIONES ESPECÍFICAS RELATIVAS A LA NOTIFICACIÓN DE CIZALLADURA DEL VIENTO Y CENIZAS VOLCÁNICAS

4.1 Notificación de cizalladura del viento

4.1.1 **Recomendación.**— *Al notificar las observaciones de aeronave acerca de las condiciones de cizalladura del viento encontradas durante las fases de ascenso inicial y de aproximación del vuelo, debería indicarse el tipo de aeronave.*

4.1.2 Recomendación.— *El piloto al mando debería avisar tan pronto como le sea posible a la dependencia ATS apropiada siempre que no encuentre en las fases de ascenso inicial o aproximación del vuelo condiciones notificadas o pronosticadas de cizalladura del viento, a menos que el piloto al mando tenga conocimiento de que una aeronave precedente ya lo ha notificado a la dependencia de servicios de tránsito aéreo apropiada.*

4.2 Notificación de actividad volcánica después del vuelo

Nota.— *Las instrucciones detalladas para registrar y notificar las observaciones sobre actividad volcánica, figuran en el Apéndice 1 de los PANS-ATM (Doc 4444).*

4.2.1 Al llegar un vuelo a un aeródromo, el explotador, o un miembro de la tripulación de vuelo, entregará sin demora alguna a la oficina meteorológica de aeródromo el informe de actividad volcánica completado. Si no hay oficina meteorológica de aeródromo, o si dicha oficina no es de fácil acceso para los miembros de las tripulaciones de vuelo que llegan, el formulario completado se despachará de conformidad con los arreglos locales hechos por la autoridad meteorológica y el explotador.

4.2.2 El informe completado de actividad volcánica recibido por una oficina meteorológica se transmitirá sin demora a la oficina de vigilancia meteorológica responsable de suministrar la vigilancia meteorológica para la región de información de vuelo en la cual se observó la actividad volcánica.

Tabla A4-1. Hora de acaecimiento del valor máximo por notificar

Valor máximo de la turbulencia que acaece durante el periodo de un minuto minutos antes de la observación	Valor por notificar
0 – 1	0
1 – 2	1
2 – 3	2
...	...
13 – 14	13
14 – 15	14
No se dispone de ninguna información de tiempo	15

Tabla A4-2. Plantilla para notificación especial (enlace descendente)

Clave: M = inclusión obligatoria, parte de cada mensaje;
C = inclusión condicional; se incluye siempre que esté disponible.

Nota.— Mensaje a instancia del piloto al mando. En la actualidad solamente la condición “SEV TURB” puede estar automatizada (véase 2.6.3).

<i>Elemento especificado en el Capítulo 5</i>	<i>Contenido detallado</i>	<i>Plantillas</i>	<i>Ejemplos</i>
Designador de tipo de mensaje (M)	Tipo de aeronotificación (M)	ARS	ARS
Identificación de aeronave (M)	Distintivo de llamada radiotelefónica de aeronave (M)	nnnnnn	VA812
BLOQUE DE DATOS 1			
Latitud (M)	Latitud en grados y minutos (M)	Nnnnn o Snnnn	S4506
Longitud (M)	Longitud en grados y minutos (M)	Wnnnnn o Ennnnn	E01056
Nivel (M)	Nivel de vuelo (M)	FLnnn	FL330
Hora (M)	Hora de acaecimiento en horas y minutos (M)	OBS AT nnnnZ	OBS AT 1216Z
BLOQUE DE DATOS 2			
Dirección del viento (M)	Dirección del viento en grados geográficos (M)	nnn/	262/
Velocidad del viento (M)	Dirección del viento en kilómetros por hora (o nudos) (M)	nnnKMH (o nnnKT)	158KMH (079KT)
Bandera de calidad del viento (M)	Bandera de calidad del viento (M)	n	1
Temperatura (M)	Temperatura del aire en décimas de grados C (M)	T[M]nnn	T127 TM455
Turbulencia (C)	Turbulencia en centésimas de m ^{2/3} s ⁻¹ y hora de acaecimiento del valor máximo (C) ¹	EDRnnn/nn	EDR064/08
Humedad (C)	Humedad relativa en porcentaje (C)	RHnnn	RH054
BLOQUE DE DATOS 3			
Condición que insta a expedir una aeronotificación especial (M)		SEV TURB [EDRnnn] ² o SEV ICE o SEV MTW o TS GR ³ o TS ³ o HVY SS ⁴ o VA CLD [FL nnn/nnn] o VA ⁵ [MT nnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnn]	SEV TURB EDR076 VA CLD FL050/100

Notas.—

1. La hora de acaecimiento que ha de notificarse de conformidad con la Tabla A4-1.
2. La turbulencia que ha de notificarse de conformidad con 2.6.3.
3. Tormentas oscurecidas, inmersas o extendidas o tormentas en líneas de turbonada.
4. Tempestad de polvo o tempestad de arena.
5. Actividad volcánica previa a la erupción o erupción volcánica.

Tabla A4-3. Intervalos de valores y resoluciones de los elementos meteorológicos incluidos en las aeronotificaciones

<i>Elementos especificados en el Capítulo 5</i>		<i>Intervalo de valores</i>	<i>Resolución</i>
Dirección del viento:	° verdadera	000 – 360	1
Velocidad del viento:	KMH	00 – 500	2
	KT	00 – 250	1
Bandera de calidad del viento:	(índice)*	0 – 1	1
Temperatura:	°C	–80 – +60	0,1
Turbulencia: aeronotificación ordinaria:	$m^{2/3} s^{-1}$	0 – 2	0,01
	(hora de acaecimiento)*	0 – 15	1
Turbulencia: aeronotificación especial:	$m^{2/3} s^{-1}$	0 – 2	0,01
Humedad:	%	0 – 100	1
* Sin dimensiones			

APÉNDICE 5. ESPECIFICACIONES TÉCNICAS RELATIVAS A PRONÓSTICOS

(Véase el Capítulo 6 de este Anexo)

1. CRITERIOS RELATIVOS A TAF

1.1 Formato de los TAF

1.1.1 Se expedirán TAF de conformidad con la plantilla presentada en la Tabla A5-1 y se difundirán en la forma de clave TAF prescrita por la Organización Meteorológica Mundial.

Nota.— La forma de clave TAF figura en la Publicación núm. 306 de la OMM, Manual de claves, Volumen I.1, Parte A — Claves alfanuméricas.

1.1.2 **Recomendación.**— *Los TAF deberían difundirse por acuerdo bilateral entre los Estados que estén en condiciones de hacerlo, en la forma de clave BUFR de la OMM, además de su difusión de acuerdo con 1.1.1.*

Nota.— La forma de clave BUFR figura en la Publicación núm. 306 de la OMM, Manual de claves, Volumen I.2, Parte B — Claves binarias.

1.2 Inclusión de elementos meteorológicos en los TAF

Nota.— En el Adjunto B se facilita orientación sobre la precisión de los pronósticos operacionalmente conveniente.

1.2.1 Viento en la superficie

Recomendación.— *Al pronosticar el viento en la superficie, debería indicarse la dirección predominante prevista. Si no fuera posible pronosticar una dirección predominante del viento en la superficie debido a su prevista variabilidad, por ejemplo, durante condiciones de viento ligero [menos de 6 km/h (3 kt)] o tormentas, debería indicarse la dirección del viento pronosticado como variable mediante la abreviatura “VRB”. Si se pronosticara viento de menos de 2 km/h (1 kt), debería indicarse la velocidad del viento pronosticado como calma. Cuando la velocidad máxima en el pronóstico ráfaga exceda de la velocidad media del viento pronosticada en 20 km/h (10 kt) o más, debería indicarse la velocidad máxima del viento pronosticada. Cuando se pronostica que la velocidad del viento es de 200 km/h (100 kt) o más debería indicarse como superior a 199 km/h (99 kt).*

1.2.2 Visibilidad

Recomendación.— *Si la visibilidad pronosticada es inferior a 800 m, ésta debería expresarse en incrementos de 50 m; si el pronóstico es de 800 m o más pero inferior a 5 km, en incrementos de 100 m; si es de 5 km o más pero inferior a 10 km, en incrementos de un kilómetro; y si el pronóstico es de 10 km o más, debería expresarse como 10 km, salvo si se pronostica que tendrán aplicación las condiciones CAVOK. Se debería pronosticar la visibilidad reinante. Si se pronostica que la visibilidad varía de una a otra dirección y no puede pronosticarse la visibilidad reinante, debería indicarse la visibilidad más baja pronosticada.*

1.2.3 Fenómenos meteorológicos

Recomendación.— Si se prevé que ocurran en el aeródromo deberían pronosticarse uno o más, hasta un máximo de tres de los siguientes fenómenos meteorológicos o combinaciones de los mismos, junto con sus características, y dado el caso, su intensidad:

- precipitación engelante
- niebla engelante
- precipitación (incluyendo chubascos) moderada o fuerte
- ventisca baja de polvo, arena o nieve
- ventisca alta de polvo, arena o nieve
- tempestad de polvo
- tempestad de arena
- tormenta (con o sin precipitación)
- turbonada
- nubes de embudo (tornado o tromba marina)
- otros fenómenos meteorológicos indicados en el Apéndice 3, 4.4.2.3, solamente si se prevé que causen un cambio importante de la visibilidad.

La terminación prevista de estos fenómenos se indicará mediante la abreviatura “NSW”.

1.2.4 Nubes

Recomendación.— La cantidad de nubes debería pronosticarse mediante las abreviaturas “FEW”, “SCT”, “BKN” u “OVC”, según corresponda. Si se prevé que el cielo se mantendrá oscuro o se oscurecerá y no es posible pronosticar nubes y se dispusiera en el aeródromo de información sobre la visibilidad vertical, ésta debería pronosticarse en la forma “VV” seguida del valor pronosticado de la visibilidad vertical. Si se pronosticaran diversas capas o masas de nubes, debería incluirse su cantidad y altura en el orden siguiente:

- a) la capa o masa más baja cualquiera que sea la cantidad de nubes, debiendo pronosticarse como FEW, SCT, BKN u OVC, según corresponda;
- b) la primera capa o masa inmediatamente superior que cubra más de 2/8, debiendo pronosticarse como SCT, BKN u OVC, según corresponda;
- c) la próxima capa inmediatamente superior que cubra más de 4/8, debiendo pronosticarse como BKN u OVC, según corresponda; y
- d) los cumulonimbus si no están ya indicados en a) a c).

La información sobre nubes debería limitarse a las que sean de importancia para las operaciones; cuando no se pronostiquen nubes de esta índole y no resulte apropiada la abreviatura “CAVOK”, debería utilizarse la abreviatura “NSC”.

1.2.5 Temperatura

Recomendación.— Cuando las temperaturas pronosticadas se incluyan de conformidad con acuerdos regionales de navegación aérea, deberían indicarse las temperaturas máxima y mínima que se prevea ocurrirán durante el período de validez del TAF, junto con sus correspondientes horas de acaecimiento.

1.3 Uso de grupos de cambio

Nota.— En la Tabla A5-2 figura orientación sobre el uso de los indicadores de cambio y de hora en los TAF.

1.3.1 Recomendación.— *Los criterios utilizados para la inclusión de grupos de cambio en los TAF o para la enmienda de los TAF, deberían basarse en lo siguiente:*

- a) si se pronostica que la dirección media del viento en la superficie cambiará 60° o más, siendo la velocidad media antes o después del cambio de 20 km/h (10 kt) o más;*
- b) si se pronostica que la velocidad media del viento en la superficie cambiará 20 km/h (10 kt) o más;*
- c) si se pronostica que la variación respecto a la velocidad media del viento en la superficie (ráfaga) aumentará 20 km/h (10 kt) o más, siendo la velocidad media antes o después del cambio de 30 km/h (15 kt) o más;*
- d) si se pronostica que el viento en la superficie cambia, pasando por valores de importancia para las operaciones. La autoridad meteorológica debería establecer los valores límites en consulta con la autoridad ATS competente y con los explotadores interesados, teniendo en cuenta los cambios del viento que:*
 - 1) requerirían un cambio en las pistas en uso; y*
 - 2) indicarían que los componentes de cola y transversal del viento en la pista cambiarán pasando por valores que representan los principales límites de utilización para las operaciones de aeronaves típicas en el aeródromo;*
- e) si se pronostica que la visibilidad mejora y cambia a, o pasa por uno o más de los siguientes valores o si se pronostica que la visibilidad empeora y pasa por uno o más de los siguientes valores:*
 - 1) 150, 350, 600, 800, 1 500 ó 3 000 m; o*
 - 2) 5 000 m cuando un número importante de vuelos se realizan de conformidad con las reglas de vuelo visual;*
- f) si se pronostica que empiezan, o terminan o cambian de intensidad, los siguientes fenómenos meteorológicos o combinaciones de los mismos:*
 - precipitación engelante*
 - precipitación (incluyendo chubascos) moderada o fuerte*
 - tormenta (con precipitación)*
 - tempestad de polvo*
 - tempestad de arena;*
- g) cuando se pronostique cualquiera de los siguientes fenómenos meteorológicos o una combinación de los mismos:*
 - cristales de hielo*
 - niebla engelante*
 - ventisca baja de polvo, arena o nieve*
 - ventisca alta de polvo, arena o nieve*
 - tormenta (sin precipitación)*
 - turbonada*
 - nubes de embudo (tornado o tromba marina);*

h) si se pronostica que la altura de la base de la capa o de la masa de nubes más baja de extensión BKN u OVC se levanta y cambia a, o pasa por uno o más de los siguientes valores, o si se pronostica que la altura de la base de la capa o de la masa de nubes más baja de extensión BKN u OVC trasciende y pasa por uno o más de los siguientes valores:

1) 30, 60, 150 ó 300 m (100, 200, 500 ó 1 000 ft); o

2) 450 m (1 500 ft) si un número importante de vuelos se realizan de conformidad con las reglas de vuelo visual;

i) si se pronostica que la cantidad de una capa o masa de nubes por debajo de 450 m (1 500 ft) cambia en la forma siguiente:

1) de NSC, FEW o SCT a BKN u OVC; o

2) de BKN u OVC a NSC, FEW o SCT;

j) si se pronostica que la visibilidad vertical mejora y cambia a, o pasa por uno o más de los siguientes valores o si se pronostica que la visibilidad vertical empeora y cambia a, o pasa por uno o más de los siguientes valores: 30, 60, 150 ó 300 m (100, 200, 500 ó 1 000 ft); y

k) otros criterios basados en los mínimos de utilización del aeródromo local, convenidos entre las autoridades meteorológicas y los explotadores.

Nota.— Otros criterios basados en los mínimos de utilización del aeródromo local habrán de considerarse en forma paralela con criterios similares para la expedición de SPECI preparados en respuesta al Apéndice 3, 2.3.2 l).

1.3.2 Recomendación.— Cuando se requiera indicar un cambio de alguno de los elementos mencionados en el Capítulo 6, 6.2.3, de conformidad con los criterios presentados en 1.3.1, deberían utilizarse los indicadores de cambio “BECMG” o “TEMPO”, seguidos por el período de tiempo durante el cual se prevé que tenga lugar el cambio. El período de tiempo debería indicarse como principio y fin del período en horas UTC completas. Solamente deberían incluirse, después de un indicador de cambio, aquellos elementos respecto a los cuales se prevé un cambio importante. No obstante, en el caso de cambios importantes respecto a nubes, deberían indicarse todos los grupos de nubes, comprendidas las capas o masas respecto a las cuales no se prevé ningún cambio.

1.3.3 Recomendación.— Debería utilizarse el indicador de cambio “BECMG”, y el correspondiente grupo de tiempo, para describir cambios cuando se prevea que las condiciones meteorológicas lleguen a, o pasen, por determinados valores límites a un régimen regular o irregular y a una hora no especificada dentro del período de tiempo. Normalmente el período de tiempo no debería exceder de dos horas y en ningún caso de cuatro horas.

1.3.4 Recomendación.— Debería utilizarse el indicador de cambio “TEMPO”, y el correspondiente grupo de tiempo, para describir la frecuencia o infrecuencia prevista de fluctuaciones temporales de las condiciones meteorológicas que lleguen, o pasen por, un valor límite especificado y tengan un período de duración inferior a una hora en cada caso y, en conjunto, abarquen menos de la mitad del período de pronosticación durante el cual se espera que ocurran las fluctuaciones. Si se prevé que la fluctuación temporal dure una hora o más, debería utilizarse el grupo de cambio “BECMG”, de conformidad con 1.3.3, o debería subdividirse el período de validez de conformidad con 1.3.5.

1.3.5 Recomendación.— Si se espera que un conjunto de condiciones del tiempo reinante cambie significativamente, y más o menos por completo, a un conjunto distinto de condiciones, debería subdividirse el período de validez en períodos independientes mediante la abreviatura “FM”, seguida inmediatamente de un grupo de tiempo de cuatro cifras en horas y minutos completas UTC, indicándose la hora prevista del cambio. El período subdividido seguido de la abreviatura “FM” debería ser independiente y todas las condiciones pronosticadas que se indiquen antes de la abreviatura deberían ser remplazadas por las condiciones que siguen a la abreviatura.

1.4 Uso de grupos de probabilidad

Recomendación.— Debería indicarse, en caso necesario, la probabilidad de que algún elemento o elementos del pronóstico tengan otro valor de alternativa, mediante la abreviatura “PROB” seguida de la probabilidad en decenas de porcentaje, y el período de tiempo durante el cual se prevé que se aplique el valor o los valores de alternativa. La información relativa a probabilidad debería notificarse después del pronóstico del elemento o elementos correspondientes. Debería indicarse, en tanto sea necesario, la probabilidad de que haya fluctuaciones temporales de las condiciones meteorológicas pronosticadas, mediante la abreviatura “PROB” seguida de la probabilidad en decenas de porcentaje, y antes del indicador de cambio “TEMPO” y del correspondiente grupo de tiempo. No debería considerarse de suficiente importancia para indicarlo cualquier valor de alternativa, o cambio, cuya probabilidad sea inferior al 30%. Si la probabilidad de un valor de alternativa o de un cambio es del 50% o superior, no debería considerarse, para fines aeronáuticos, simplemente como probabilidad, sino más bien debería indicarse, en tanto sea necesario, mediante los indicadores de cambio “BECMG” o “TEMPO” o mediante una subdivisión del período de validez, mediante la abreviatura “FM”. No debería utilizarse el grupo de probabilidad como calificativo del indicador de cambio “BECMG”, ni como indicador de tiempo “FM”.

1.5 Números de grupos de probabilidad y cambio

Recomendación.— El número de grupos de probabilidad y cambio debería mantenerse al mínimo y normalmente debería ser inferior a cinco grupos.

1.6 Difusión de los TAF

Se difundirán los TAF y las enmiendas de los mismos a los bancos internacionales de datos OPMET y a los centros designados por acuerdo de navegación aérea para el funcionamiento de los sistemas de distribución por satélite del servicio fijo aeronáutico, de conformidad con un acuerdo regional de navegación aérea.

2. CRITERIOS RELATIVOS A LOS PRONÓSTICOS DE TIPO TENDENCIA

2.1 Formato de los pronósticos de tipo tendencia

Se expedirán pronósticos de tipo tendencia de conformidad con las plantillas presentadas en el Apéndice 3, Tablas A3-1 y A3-2. Las unidades y escalas utilizadas en el pronóstico de tipo tendencia serán las mismas que las utilizadas en el informe al que se anexa.

Nota.— En el Apéndice 3 figuran ejemplos de pronósticos de tipo tendencia.

2.2 Inclusión de elementos meteorológicos en los pronósticos de tipo tendencia

2.2.1 Disposiciones generales

En los pronósticos de tipo tendencia se indicarán los cambios significativos respecto a uno o más de los elementos: viento en la superficie, visibilidad, condiciones meteorológicas y nubes. Se incluirán solamente aquellos elementos respecto a los cuales se prevé un cambio significativo. Sin embargo, en caso de cambios significativos de las nubes, se indicarán todos los grupos de nubes, incluidas las capas o masas de nubes que no se prevé que cambien. En el caso de un cambio significativo de la visibilidad, se indicará también el fenómeno causante de la reducción de la visibilidad. Cuando no se prevé que ocurra ningún cambio, esto se indicará mediante el término “NOSIG”.

2.2.2 Viento en la superficie

En los pronósticos de tipo tendencia se indicarán los cambios del viento en la superficie que supongan:

- a) un cambio en la dirección media del viento de 60° o más, siendo la velocidad media de 20 km/h (10 kt) o más, antes o después del cambio;
- b) un cambio en la velocidad media del viento de 20 km/h (10 kt) o más; y
- c) cambios en el viento pasando por valores de importancia para las operaciones. La autoridad meteorológica debe establecer los valores límites en consulta con la autoridad ATS competente y con los explotadores interesados, teniendo en cuenta los cambios del viento que:
 - 1) requerirían un cambio en las pistas en uso; y
 - 2) indicarían que los componentes de cola y transversal del viento en la pista cambiarán pasando por valores que representan los principales límites de utilización para las operaciones de aeronaves típicas que operan en el aeródromo.

2.2.3 Visibilidad

Cuando se prevea que la visibilidad mejore o pase por uno o más de los siguientes valores, o cuando se prevea que la visibilidad empeore y pase por uno o más de los siguientes valores: 150, 350, 600, 800, 1 500 ó 3 000 m, en los pronósticos de tipo tendencia se indicará el cambio. Cuando se efectúa un número significativo de vuelos de conformidad con las reglas de vuelo visual, el pronóstico indicará además los cambios que lleguen a, o pasen por 5 000 m.

Nota.— En los pronósticos de tipo tendencia que se anexen a los informes locales ordinarios y especiales, la visibilidad se refiere a la visibilidad pronosticada a lo largo de las pistas; en los pronósticos de tipo tendencia que se anexen a los METAR y SPECI, la visibilidad se refiere a la visibilidad reinante pronosticada.

2.2.4 Fenómenos meteorológicos

2.2.4.1 En los pronósticos de tipo tendencia se indicarán el inicio, cese o cambio de intensidad previstos de uno o más de los siguientes fenómenos meteorológicos o una combinación de los mismos:

- precipitación engelante
- precipitación (incluyendo chubascos) moderada o fuerte
- tormenta (con precipitación)
- tempestad de polvo
- tempestad de arena
- otros fenómenos meteorológicos que figuran en el Apéndice 3, 4.4.2.3 solamente si se prevé que provocarán un cambio significativo en la visibilidad.

2.2.4.2 El pronóstico de tipo tendencia indicará el comienzo o cese previsto de uno o más de los siguientes fenómenos meteorológicos o combinaciones de ellos:

- cristales de hielo
- niebla engelante
- ventisca baja de polvo, arena o nieve
- ventisca alta de polvo, arena o nieve
- tormenta (sin precipitación)
- turbonada
- nubes de embudo (tornado o tromba marina).

2.2.4.3 El número total de fenómenos notificados en 2.2.4.1 y 2.2.4.2 será de un máximo de tres.

2.2.4.4 El cese previsto de esos fenómenos se indicará mediante la abreviatura “NSW”.

2.2.5 Nubes

Cuando se prevea que la altura de la base de una capa de nubes de extensión BKN u OVC aumente y cambie a, o pase por uno o más de los siguientes valores o cuando se prevea que la altura de la base de una capa de nubes de extensión BKN u OVC descienda y pase por uno o más de los siguientes valores: 30, 60, 150, 300 y 450 m (100, 200, 500, 1 000 y 1 500 ft), en los pronósticos de tipo tendencia se indicarán los cambios. Cuando se prevea que la altura de la base de una capa de nubes descienda por debajo o suba por encima de 450 m (1 500 ft), en los pronósticos de tipo tendencia se indicarán también los cambios en la cantidad de nubes de SKC, FEW, o SCT aumentando a BKN u OVC, o cambios de BKN u OVC disminuyendo a SKC, FEW o SCT. Cuando no se pronostiquen nubes cumulonimbus ni nubes por debajo de 1 500 m (5 000 ft), o de la mayor altitud mínima de sector, de ambos valores el mayor, y no corresponda utilizar “CAVOK” ni “SKC”, se utilizará la abreviatura “NSC”.

2.2.6 Visibilidad vertical

Si se prevé que el cielo permanecerá oscurecido o que se oscurecerá, y se dispone en el aeródromo de observaciones de visibilidad vertical, y se pronostica que la visibilidad vertical mejorará y cambiará o pasará por uno o más de los siguientes valores, o cuando se pronostica que la visibilidad vertical empeorará y pasará por uno o más de los siguientes valores: 30, 60, 150 ó 300 m (100, 200, 500 ó 1 000 ft), en los pronósticos de tipo tendencia se indicarán los cambios.

2.2.7 Criterios adicionales

Para la indicación de cambios que se basen en mínimos de utilización de aeródromos locales, se utilizarán criterios distintos a los especificados en 2.2.2 a 2.2.6 por acuerdo entre las autoridades meteorológicas y los explotadores interesados.

2.3 Uso de grupos de cambio

Nota.— En la Tabla A3-3 figura orientación sobre el uso de indicadores de cambio en los pronósticos de tendencia.

2.3.1 Cuando se espere que se produzca un cambio, el pronóstico de tipo tendencia comenzará con uno de los indicadores de cambio “BECMG” o “TEMPO”.

2.3.2 Se utilizará el indicador de cambio “BECMG” para describir cambios de pronósticos si se prevé que las condiciones meteorológicas lleguen a determinados valores o pasen por ellos a un régimen regular o irregular. Se indicará el período durante el cual se pronostica el cambio, o la hora del pronóstico, mediante las abreviaturas “FM”, “TL”, o “AT”, según corresponda, seguida cada una de un grupo de tiempo en horas y minutos. Si se pronostica que el cambio se iniciará y terminará por completo dentro del período del pronóstico de tipo tendencia, se indicará el principio y el fin del cambio mediante las abreviaturas “FM” y “TL” respectivamente, junto con sus correspondientes grupos de tiempo. Si se pronostica que el cambio empezará al principio del período del pronóstico de tipo tendencia pero que terminará antes del fin de dicho período, se omitirán la abreviatura “FM” y su correspondiente grupo de tiempo y solamente se utilizarán la abreviatura “TL” y su correspondiente grupo de tiempo. Si se pronostica que el cambio empezará durante el período del pronóstico de tipo tendencia y terminará al fin de dicho período, se omitirán la abreviatura “TL” y su correspondiente grupo de tiempo y solamente se utilizarán la abreviatura “FM” y su correspondiente grupo de tiempo. Si se pronostica que el cambio ocurrirá a una hora determinada durante el período del pronóstico de tipo tendencia, se utilizará la abreviatura “AT” seguida de su correspondiente grupo de tiempo. Si se pronostica que el cambio empezará al principio del período del pronóstico de tipo tendencia y terminará al fin de dicho período o si se pronostica que el cambio ocurrirá dentro del período del pronóstico de tipo tendencia, pero la hora sea incierta, se omitirán las abreviaturas “FM”, “TL” o “AT” y sus correspondientes grupos de tiempo y sólo se utilizará el indicador de cambio “BECMG”.

2.3.3 Se utilizará el indicador de cambio “TEMPO” para describir fluctuaciones temporales en los pronósticos de condiciones meteorológicas que lleguen a determinados valores o pasen por ellos y duren menos de una hora en cada caso y, en conjunto, abarquen menos de la mitad del período durante el cual se pronostican las fluctuaciones. Se indicará el período durante el cual se pronostica que ocurran las fluctuaciones temporales, mediante las abreviaturas “FM” o “TL”, según corresponda, seguida cada una de un grupo de tiempo en horas y minutos. Si se pronostica que el período de fluctuaciones temporales de las condiciones meteorológicas empezará y terminará por completo dentro del período del pronóstico de tipo tendencia, se indicará el principio y el fin del período de fluctuaciones temporales mediante las abreviaturas “FM” y “TL” respectivamente, con sus correspondientes grupos de tiempo. Si se pronostica que el período de fluctuaciones temporales empezará al principio del período del pronóstico de tipo tendencia pero terminará antes del fin de dicho período, se omitirán la abreviatura “FM” y su correspondiente grupo de tiempo y solamente se utilizarán la abreviatura “TL” y su correspondiente grupo de tiempo. Si se pronostica que el período de fluctuaciones temporales empezará durante el período del pronóstico de tipo tendencia y terminará al final de dicho período, se omitirán la abreviatura “TL” y su correspondiente grupo de tiempo y solamente se utilizarán la abreviatura “FM” y su correspondiente grupo de tiempo. Si se pronostica que el período de fluctuaciones temporales empezará al principio del período del pronóstico de tipo tendencia y terminará al fin de dicho período, se omitirán las abreviaturas “FM” y “TL” y sus correspondientes grupos de tiempo y solamente se utilizará el indicador de cambio “TEMPO”.

2.4 Uso de indicador de probabilidad

El indicador “PROB” no se utilizará en los pronósticos de tipo tendencia.

3. CRITERIOS RELATIVOS A LOS PRONÓSTICOS PARA EL DESPEGUE

3.1 Formato de los pronósticos para el despegue

Recomendación.— *La forma del pronóstico debería ser la convenida entre la autoridad meteorológica y el explotador interesado. El orden de los elementos y la terminología, las unidades y las escalas empleadas en los pronósticos de despegue, deberían ser los mismos que los usados en los informes para el mismo aeródromo.*

3.2 Enmiendas de pronósticos para el despegue

Recomendación.— *Los criterios para expedir enmiendas de los pronósticos para el despegue relativos a la dirección y velocidad del viento en la superficie, temperatura y presión, así como cualesquiera otros elementos convenidos localmente, deberían ser acordados entre la autoridad meteorológica y los explotadores interesados. Tales criterios deberían ser consecuentes con los establecidos para los informes especiales de aeródromo de conformidad con el Apéndice 3, 2.3.1.*

4. CRITERIOS RELATIVOS A LOS PRONÓSTICOS DE ÁREA PARA VUELOS A POCA ALTURA

4.1 Formato y contenido de los pronósticos de área GAMET

Cuando se prepare en formato GAMET, los pronósticos de área incluirán dos secciones: la Sección I relativa a la información sobre fenómenos en ruta peligrosos para vuelos a poca altura, preparada para respaldar la expedición de información AIRMET, y la Sección II relativa a la información adicional que requieren los vuelos a poca altura. Al preparar el contenido y orden de los elementos de un pronóstico de área GAMET, debería hacerse de acuerdo con la plantilla que figura en la Tabla A5-4. En la Sección II se incluirán elementos adicionales de conformidad con los acuerdos regionales de navegación aérea. Los elementos ya cubiertos en un mensaje SIGMET se omitirán en los pronósticos de área GAMET.

4.2 Enmiendas de los pronósticos de área GAMET

En el caso de que los fenómenos meteorológicos peligrosos para los vuelos a baja altura se hayan incluido en los pronósticos de área GAMET y el fenómeno pronosticado no ocurra o deje de figurar en el pronóstico, se expedirá un GAMET AMD, enmendando únicamente el elemento meteorológico en cuestión.

Nota.— En el Apéndice 6 figuran las instrucciones respecto a la expedición de información AIRMET para enmendar los pronósticos de área relativos a fenómenos meteorológicos peligrosos para vuelos a poca altura.

4.3 Contenido de los pronósticos de área para vuelos a baja altura expedidos en forma de mapa

4.3.1 Cuando se utiliza la forma cartográfica en los pronósticos de área para vuelos a poca altura, el pronóstico de los vientos y la temperatura en altitud se expedirá para puntos separados no más de 500 km (300 NM) y para por lo menos las siguientes altitudes: 600, 1 500 y 3 000 m (2 000, 5 000 y 10 000 ft), y 4 500 m (15 000 ft) en zonas montañosas.

4.3.2 Cuando se utiliza la forma cartográfica en los pronósticos de área para los vuelos a poca altura, el pronóstico de los fenómenos SIGWX se emitirá como pronóstico SIGWX a poca altura hasta niveles de vuelo 100 (o hasta el nivel de vuelo 150 en zonas montañosas, o más, de ser necesario). Los pronósticos SIGWX a poca altura abarcarán lo siguiente:

- a) los fenómenos que justifiquen la expedición de un mensaje SIGMET según se establece en el Apéndice 6 y que se prevea afectarán a los vuelos a poca altura; y
- b) los elementos que figuran en los pronósticos de área para los vuelos a poca altura como se establece en la Tabla A5-4, a excepción de los elementos relativos a:
 - 1) vientos y temperaturas en altitud; y
 - 2) QNH previsto.

Nota.— En el Apéndice 6 figura orientación sobre el uso de los términos “ISOL”, “OCNL” y “FRQ” en referencia a las nubes cumulonimbus y cumulus en forma de torre y a las tormentas.

4.4 Intercambio de pronósticos de área para vuelos a poca altura

Los pronósticos de área para vuelos a poca altura que se elaboren para respaldar la emisión de informes AIRMET se intercambiarán entre las oficinas meteorológicas responsables de emitir documentación de vuelo para vuelos a poca altura en las regiones de información de vuelo que correspondan.

Tabla A5-1. Plantilla para TAF

Clave: M = inclusión obligatoria, parte de cada mensaje;
C = inclusión condicional, dependiendo de las condiciones meteorológicas o del método de observación;
O = inclusión facultativa.

Nota 1.— En la Tabla A5-3 de este apéndice se indican los intervalos de valores y las resoluciones de los elementos numéricos incluidos en los TAF.

Nota 2.— Las explicaciones de las abreviaturas pueden consultarse en los Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Abreviaturas y códigos de la OACI (PANS-ABC, Doc 8400).

<i>Elementos especificados en el Capítulo 6</i>	<i>Contenido detallado</i>	<i>Plantillas</i>	<i>Ejemplos</i>
Identificación del tipo de pronóstico (M)	Tipo de pronóstico (M)	TAF o TAF AMD o TAF COR	TAF TAF AMD
Indicador de lugar (M)	Indicador de lugar OACI (M)	nnnn	YUDO ¹
Hora de emisión del pronóstico (M)	Día y hora de emisión del pronóstico en UTC (M)	nnnnnZ	160000Z
Identificación de un informe perdido (C)	Identificador de un informe perdido (C)	NIL	NIL
FIN DEL TAF SI EL PRONÓSTICO SE HA PERDIDO.			
Días y período de validez del pronóstico (M)	Días y período de validez del pronóstico en UTC (M)	nnnn/nnnn	1606/1624 0812/0918
Identificación de un informe cancelado (C)	Identificador de un pronóstico cancelado (C)	CNL	CNL
FIN DEL TAF SI EL PRONÓSTICO SE HA CANCELADO.			
Viento en la superficie (M)	Dirección del viento (M)	nnn o VRB ²	24015KMH; VRB04KMH (24008KT); (VRB02KT) 19022KMH (19011KT)
	Velocidad del viento (M)	[P]nn[n]	00000KMH (00000KT) 140P199KMH (140P99KT)
	Variaciones significativas de la velocidad (C) ³	G[P]nn[n]	12012G35KMH (12006G18KT) 24032G54KMH (24016G27KT)
	Unidades de medida (M)	KMH (o KT)	
Visibilidad (M)	Visibilidad reinante (M)	nnnn	C A V O K 0350 7000 9000 9999
			CAVOK

Elementos especificados en el Capítulo 6	Contenido detallado	Plantillas		Ejemplos	
Condiciones meteorológicas (C) ^{4, 5}	Intensidad del fenómeno meteorológico (C) ⁶	– o +		—	RA +TSRA –FZDZ PRFG +TSRASN SNRA FG HZ FG
	Características y tipo de los fenómenos meteorológicos (C) ⁷	DZ o RA o SN o SG o PL o DS o SS o FZDZ o FZRA o SHGR o SHGS o SHRA o SHSN o TSGR o TSGS o TSRA o TSSN		IC o FG o BR o SA o DU o HZ o FU o VA o SQ o PO o FC o TS o BCFG o BLDU o BLSA o BLSN o DRDU o DRSA o DRSN o FZFG o MIFG o PRFG	
Nubes (M) ⁸	Cantidad de nubes y altura de la base o visibilidad vertical (M)	FEWnnn o SCTnnn o BKNnnn o OVCnnn	VVnnn o VV///	NSC	FEW010 VV005 SKC OVC020 VV/// NSC SCT005 BKN012 SCT008 BKN025CB
	Tipo de nubes (C) ⁴	CB	—		
Temperatura (O) ⁹	Nombre del elemento (M)	TX			TX25/1013Z TN09/1005Z TX05/2112Z TNM02/2103Z
	Temperatura máxima (M)	[M]nn/			
	Día y hora de acaecimiento de la temperatura máxima (M)	nnnnZ			
	Nombre del elemento (M)	TN			
	Temperatura mínima (M)	[M]nn/			
	Día y hora de acaecimiento de la temperatura mínima (M)	nnnnZ			
Cambios significativos previstos de uno o más de los elementos anteriores durante el período de validez (C) ^{4, 10}	Indicador de cambio o de probabilidad (M)	PROB30 [TEMPO] o PROB40 [TEMPO] o BECMG o TEMPO o FM			TEMPO 0815/0818 25070G100KMH (TEMPO 0815/0818 25035G50KT) TEMPO 2212/2214 17025G050KMH 1000 TSRA SCT010CB BKN020 (TEMPO 2212/2214 17012G025KT 1000 TSRA SCT010CB BKN020) C A V O K BECMG 3010/3011 00000KMH 2400 OVC010 (BECMG 3010/3011 00000KT 2400 OVC010) PROB30 1412/1414 0800 FG BECMG 1412/1414 RA TEMPO 2503/2504 FZRA TEMPO 0612/0615 BLSN PROB40 TEMPO 2923/3001 0500 FG
	Período de acaecimiento o cambio (M)	nnnn/nnnn			
	Viento (C) ⁴	nnn[P]nn[n][G[P]nn[n]]KMH o VRBnnKMH (o nnn[P]nn[G[P]nn]KT o VRBnnKT)			
	Visibilidad reinante (C) ⁴	nnnn			
	Fenómeno meteorológico: intensidad (C) ⁶	– o +	—	NSW	

Elementos especificados en el Capítulo 6	Contenido detallado	Plantillas		Ejemplos	
	Fenómeno meteorológico: características y tipo (C) ^{4,7}	DZ o RA o SN o SG o PL o DS o SS o FZDZ o FZRA o SHGR o SHGS o SHRA o SHSN o TSGR o TSGS o TSRA o TSSN	IC o FG o BR o SA o DU o HZ o FU o VA o SQ o PO o FC o TS o BCFG o BLDU o BLSA o BLSN o DRDU o DRSA o DRSN o FZFG o MIFG o PRFG		
	Cantidad de nubes y altura de la base o visibilidad vertical (C) ⁴	FEWnnn o SCTnnn o BKNnnn o OVCnnn	VVnnn o VV///	NSC	FM051230 15015KMH 9999 BKN020 (FM051230 15008KT 9999 BKN020) BECMG 1618/1620 8000 NSW NSC BECMG 2306/2308 SCT015CB BKN020
	Tipo de nubes (C) ⁴	CB	—		

Notas.—

1. Lugar ficticio.
2. Por utilizar de conformidad con 1.2.1.
3. Por incluir de conformidad con 1.2.1.
4. Por incluir de ser aplicable.
5. Uno o más grupos, hasta un máximo de tres, de conformidad con 1.2.3.
6. Por incluir de ser aplicable de conformidad con 1.2.3. Ningún calificador para intensidad moderada.
7. Los fenómenos meteorológicos se incluirán de conformidad con 1.2.3.
8. Hasta cuatro capas de nubes de conformidad con 1.2.4.
9. Incluir de conformidad con 1.2.5.
10. Incluir de conformidad con 1.3, 1.4 y 1.5.

Tabla A5-2. Uso de indicadores de cambio y de hora en los TAF

Indicador de cambio o de hora		Período de tiempo	Significado	
FM		$n_d n_d n_h n_h n_m n_m$	utilizado para indicar un cambio significativo en la mayoría de los elementos meteorológicos que ocurran el día $n_d n_d$ a las $n_h n_h$ horas y $n_m n_m$ minutos (UTC); todos los elementos indicados antes de "FM" han de incluirse después de "FM" (es decir, han de ser sustituidos por estos que siguen a la abreviatura)	
BECMG		$n_d1 n_d1 n_h1 n_h1 / n_d2 n_d2 n_h2 n_h2$	pronostica que el cambio se inicia el día $n_d1 n_d1$ a las $n_h1 n_h1$ horas (UTC) y se completa el día $n_d2 n_d2$ a las $n_h2 n_h2$ horas (UTC); solamente aquellos elementos respecto a los que se pronostica un cambio han de indicarse después de "BECMG"; el período de tiempo $n_d1 n_d1 n_h1 n_h1 / n_d2 n_d2 n_h2 n_h2$ debería normalmente ser inferior a 2 horas y en ningún caso debería exceder de 4 horas	
TEMPO		$n_d1 n_d1 n_h1 n_h1 / n_d2 n_d2 n_h2 n_h2$	las fluctuaciones temporales se pronostica que comienzan a las $n_h1 n_h1$ horas (UTC) y cesan a las $n_h2 n_h2$ horas (UTC); solamente los elementos respecto a los que se pronostican fluctuaciones se presentan después de "TEMPO"; las fluctuaciones temporales no deberían ser de una duración superior a una hora en cada caso y en conjunto se extienden a menos de la mitad del período $n_d1 n_d1 n_h1 n_h1 / n_d2 n_d2 n_h2 n_h2$	
PROBnn	—	$n_d1 n_d1 n_h1 n_h1 / n_d2 n_d2 n_h2 n_h2$	probabilidad de acaecimiento (en %) de un valor de alternativa de un elemento o elementos de pronósticos; nn = 30 o nn = 40 solamente; por colocar después del elemento(s) en cuestión	—
	TEMPO	$n_d1 n_d1 n_h1 n_h1 / n_d2 n_d2 n_h2 n_h2$		probabilidad de acaecimiento de fluctuaciones temporales

Tabla A5-3. Intervalos de valores y resoluciones para los elementos numéricos incluidos en los TAF

Elementos especificados en el Capítulo 6		Intervalo de valores	Resolución
Dirección del viento:	° verdadera	000 – 360	10
Velocidad del viento:	KMH	00 – 399*	1
	KT	00 – 199*	1
Visibilidad:	M	0000 – 0800	50
	M	0800 – 5 000	100
	M	5 000 – 9 000	1 000
	M	9 000 – 9 999	999
Visibilidad vertical:	30's M (100's FT)	000 – 020	1
Nubes: altura de la base de las nubes:	30's M (100's FT)	000 – 100	1
Temperatura del aire (máxima y mínima):	°C	–80 – +60	1

* No existe un requisito aeronáutico para notificar velocidades del viento de 200 km/h (100 kt) o más; sin embargo, se han tomado medidas para notificar velocidades del viento de hasta 399 km/h (199 kt) para fines no aeronáuticos, si es necesario.

Tabla A5-4. Plantilla para GAMET

Clave M = inclusión obligatoria, parte de cada mensaje;
 C = inclusión condicional, dependiendo de las condiciones meteorológicas;
 O = inclusión facultativa;
 = = una línea doble indica que el texto que sigue debe colocarse en la línea subsiguiente.

Elemento	Contenido detallado	Plantilla	Ejemplos
Indicador de lugar de FIR/CTA (M)	Indicador de lugar OACI de la dependencia ATS al servicio de la FIR o CTA a la que se refiere el GAMET (M)	nnnn	YUCC ¹
Identificación (M)	Identificación del mensaje (M)	GAMET	GAMET
Período de validez (M)	Grupos de día-hora indicando el período de validez en UTC (M)	VALID nnnnnn/nnnnnn	VALID 220600/221200
Indicador de lugar de la oficina meteorológica (M)	Indicador de lugar de la oficina meteorológica que origina el mensaje con un guión de separación (M)	nnnn-	YUDO- ¹
Nombre de la FIR/CTA o parte de éste (M)	Indicador de lugar y nombre de la FIR/CTA, o parte del mismo, para la cual se expide el GAMET (M)	nnnn nnnnnnnnnn FIR/[n] [BLW FLnnn] o nnnn nnnnnnnnnn CTA/[n] [BLW FLnnn]	YUCC AMSWELL FIR/2 BLW FL120 YUCC AMSWELL FIR

Elemento	Contenido detallado	Plantilla			Ejemplos
		Identificador y hora	Contenido	Lugar	
Indicador del comienzo de la Sección I (M)	Indicador para identificar el inicio de la Sección I (M)	SECN I			SECN I
Viento en la superficie (C)	Velocidad generalizada del viento en la superficie superior a 60 km/h (30 kt)	SFC WSPD: [nn/nn]	[n]nn KMH (o [n]nn KT)	[N of Nnn o Snn] o [S of Nnn o Snn] o [W of Wnnn o Ennn] o [E of Wnnn o Ennn] o [nnnnnnnnnn] ²	SFC WSPD: 10/12 65 KMH SFC WSPD: 40 KT E OF W110
Visibilidad en la superficie (C)	Zonas extensas donde la visibilidad en la superficie sea inferior a 5 000 m comprendidos los fenómenos meteorológicos que reducen la visibilidad	SFC VIS: [nn/nn]	nnnn M FG o BR o SA o DU o HZ o FU o VA o PO o DS o SS o DZ o RA o SN o SG o IC o FC o GR o GS o PL o SQ		SFC VIS: 06/08 3000 M BR N of N51

Elemento	Contenido detallado	Plantilla			Ejemplos
		Identificador y hora	Contenido	Lugar	
Tiempo significativo (C)	Condiciones del tiempo significativo acompañadas de tormentas y tempestades de arena y de polvo fuertes	SIGWX: [nn/nn]	ISOL TS o OCNL TS o FRQ TS o OBSC TS o EMBD TS o HVY DS o HVY SS o SQL TS o ISOL TSGR o OCNL TSGR o FRQ TSGR o OBSC TSGR o EMBD TSGR o SQL TSGR o VA		SIGWX: 11/12 ISOL TS SIGWX: 12/14 SS S OF N35
Oscurecimiento de las montañas (C)	Oscurecimiento de las montañas	MT OBSC: [nn/nn]	nnnnnnnnn ²		MT OBSC: MT PASSES S OF N48
Nubes (C)	Zonas extensas de nubes dispersas o de cielo cubierto con altura de la base de las nubes a menos de 300 m (1 000 ft) sobre el nivel del terreno (AGL) o sobre el nivel medio del mar (AMSL) y/o todo acaecimiento de cumulonimbus (CB) o cumulus en forma de torre (TCU)	SIG CLD: [nn/nn]	BKN o OVC nnn[n]/nnn[n] M (o nnn[n]/nnn[n] FT) AGL o AMSL ISOL o OCNL o FRQ o OBSC o EMBD CB ³ o TCU ³ nnn[n]/nnn[n] M (o nnn[n]/nnn[n] FT) AGL o AMSL		SIG CLD: 06/09 OVC 800/1100 FT AGL N OF N51 10/12 ISOL TCU 1200/8000 FT AGL
Engelamiento (C)	Engelamiento (excepto el que ocurre en nubes convectivas y los engelamientos fuertes respecto a los cuales ya se ha expedido un mensaje SIGMET)	ICE: [nn/nn]	MOD FLnnn/nnn o MOD ABV FLnnn o SEV FLnnn/nnn o SEV ABV FLnnn		ICE: MOD FL050/080
Turbulencia (C)	Turbulencia (excepto la que se produzca en nubes convectivas y la turbulencia fuerte respecto a la cual ya se ha expedido un mensaje SIGMET)	TURB: [nn/nn]	MOD FLnnn/nnn o MOD ABV FLnnn o SEV FLnnn/nnn o SEV ABV FLnnn		TURB: MOD ABV FL090
Onda orográfica (C)	Onda orográfica (excepto las ondas orográficas fuertes respecto a las cuales ya se ha expedido un mensaje SIGMET)	MTW: [nn/nn]	MOD FLnnn/nnn o MOD ABV FLnnn o SEV FLnnn/nnn o SEV ABV FLnnn		MTW: MOD ABV FL080 N OF N63
SIGMET (C)	Mensajes SIGMET para la FIR/CTA de que se trate o la subzona de ésta para la cual tiene validez el pronóstico de área	SIGMET APPLICABLE:	n [,n] [,n]		SIGMET APPLICABLE: 3,5

Elemento	Contenido detallado	Plantilla			Ejemplos
		Identificador y hora	Contenido	Lugar	
o PELIGROSOS WX NIL (C) ⁴		PELIGROSOS WX NIL			PELIGROSOS WX NIL
Indicador del comienzo de la Sección II (M)	Indicador para identificar el inicio de la Sección I (M)	SECN II			SECN II
Centros y frentes de presión (M)	Centros y frentes de presión y sus movimientos y evolución previstos	PSYS: [nn]	L [n]nnn HPA o H [n]nnn HPA o FRONT o NIL	Nnnnn o Snnnn Wnnnnn o Ennnnn o Nnnnn o Snnnn Wnnnnn o Ennnnn TO Nnnnn o Snnnn Wnnnnn o Ennnnn	PSYS: 06 L 1004 HPA N5130 E01000 MOV NE 25KT WKN
			MOV N o NE o E o SE o S o SW o W o NW nnKMH (nnKT) WKN o NC o INTSF	—	
Vientos y temperaturas en altitud (M)	Vientos y temperaturas en altitud para por lo menos las siguientes altitudes: 600, 1 500 y 3 000 m (2 000, 5 000 y 10 000 ft)	WIND/T:	[n]nnn M (o [n]nnn FT) nnn/[n]nn KMH (o nnn/[n]nn KT) PSnn o MSnn	Nnnnn o Snnnn Wnnnnn o Ennnnn o [N of Nnn o Snn] o [S of Nnn o Snn] o [W of Wnnn o Ennn] o [E of Wnnn o Ennn] o [nnnnnnnnnn] ²	WIND/T: 2000 FT 270/70 KMH PS03 5000 FT 250/80 KMH MS02 10000 FT 240/85 KMH MS11
Nubes (M)	Información sobre nubes que no figura en la Sección I, indicando el tipo y la altura de la base y cima sobre el nivel del terreno (AGL) o sobre el nivel medio del mar (AMSL)	CLD: [nn/nn]	FEW o SCT o BKN o OVC ST o SC o CU o AS o AC o NS [n]nnn/[n]nnn M (o [n]nnn/[n]nnn FT) AGL o AMSL o NIL		CLD: BKN SC 2500/8000 FT AGL
Nivel de congelación (M)	Indicación de la altura del nivel (niveles) de 0°C sobre el nivel del terreno (AGL) o por encima del nivel medio del mar (AMSL), si quedan por debajo del límite superior del espacio aéreo respecto del cual se proporciona el pronóstico	FZLVL:	[ABV] nnnn FT AGL o AMSL		FZLVL: 3000 FT AGL
QNH previsto (M)	QNH mínimo previsto durante el período de validez	MNM QNH:	[n]nnn HPA		MNM QNH: 1004 HPA
Temperatura de la superficie del mar y estado del mar (O)	Temperatura de la superficie del mar y estado del mar si lo requiere el acuerdo regional de navegación aérea	SEA:	Tnn HGT [n]n M	SEA: T15 HGT 5 M	
Erupciones volcánicas (M)	Nombre del volcán	VA:	nnnnnnnnnn o NIL	VA: ETNA	

Notas.—

1. Lugar ficticio.
2. Debe mantenerse al mínimo el texto libre que describe lugares geográficos bien conocidos.
3. El lugar de las CB o TCU debe especificarse además de cualquier zona extensa de nubes dispersas o de cielo cubierto, como se da en el ejemplo.
4. Cuando no se incluyan elementos en la Sección I.

Ejemplo A5-1. TAF

TAF para YUDO (Donlon/Internacional):*

TAF YUDO 160000Z 1606/1624 13018KMH 9000 BKN020 BECMG 1606/1608 SCT015CB BKN020 TEMPO 1608/1612 17025G45KMH 1 000 TSRA SCT010CB BKN020 FM161230 15015KMH 9999 BKN020

Significado del pronóstico:

TAF para Donlon/Internacional* expedido el día 16 del mes a las 0000 UTC válido desde las 0600 UTC hasta las 2400 UTC el día 16 del mes; dirección del viento en la superficie 130 grados; velocidad del viento 18 kilómetros por hora; visibilidad 9 kilómetros, nubosidad a 600 metros; convirtiéndose, entre las 0600 UTC y las 0800 UTC el 16 del mes, en cumulonimbus dispersos a 450 metros y en nubosidad a 600 metros; temporalmente, entre las 0800 UTC y las 1200 UTC el 16 del mes, dirección del viento en la superficie 170 grados; velocidad del viento 25 kilómetros por hora con ráfagas de hasta 45 kilómetros por hora; visibilidad 1 000 metros en tormenta con lluvia moderada, cumulonimbus dispersos a 300 metros y nubosidad a 600 metros; a partir de las 1230 UTC el 16 del mes, dirección del viento en la superficie 150 grados; velocidad del viento 15 kilómetros por hora; visibilidad 10 kilómetros o superior; y nubosidad a 600 metros.

* Lugar ficticio

Nota.— En este ejemplo, para la velocidad del viento y la altura de la base de las nubes se han utilizado respectivamente las unidades primarias “kilómetro por hora” y “metro”. Sin embargo, de conformidad con el Anexo 5, pueden utilizarse en su lugar las correspondientes unidades ajenas al SI “nudo” y “pie”.

Ejemplo A5-2. Cancelación de TAF

Cancelación de TAF para YUDO (Donlon/International):*

TAF AMD YUDO 161500Z 160624 CNL

Significado del pronóstico:

TAF enmendado para Donlon/International* expedido el día 16 del mes a las 1500 UTC que cancela el TAF expedido previamente, válido desde las 0600 UTC hasta las 2400 UTC el día 16 del mes.

* Lugar ficticio

Ejemplo A5-3. Pronóstico de área GAMET

YUCC GAMET VALID 220600/221200 YUDO YUCC AMSWELL FIR/2 BLW FL 100 SECN I SFC WSPD: 10/12 65 KMH SFC VIS: 06/08 3000 M BR N DE N51 SIGWX: 11/12 ISOL TS SIG CLD: 06/09 OVC 800/1100 FT AGL N DE N51 10/12 ISOL TCU 1200/8000 FT AGL ICE: MOD FL050/080 TURB: MOD ABV FL090 SIGMETS APLICABLES: 3, 5 SECN II PSYS: 06 L 1004 HPA N5130 E01000 MOV NE 25 KT WKN WIND/T: 2000 FT 270/70 KMH PS03 5000 FT 250/80 KMH MS02 10000 FT 240/85 KMH MS11 CLD: BKN SC 2500/8000 FT AGL FZLVL: 3000 FT AGL MNM QNH: 1004 HPA SEA: T15 HGT 5M VA: NIL	
<i>Significado:</i>	Pronóstico de área para vuelos a poca altura (GAMET) expedido respecto de la subzona dos de la región de información de vuelo Amswell* (identificada por el centro de control de área YUCC Amswell), para alturas inferiores al nivel de vuelo 100, de la oficina meteorológica Donlon/Internacional* (YUDO); el mensaje es válido desde las 0600 UTC a las 1200 UTC del día 22.
Sección I:	
velocidad de los vientos en la superficie:	entre las 1000 UTC y las 1200 UTC, 65 kilómetros por hora;
visibilidad de superficie:	entre las 0600 UTC y las 0800 UTC 3 000 metros al norte de los 51 grados norte (debido a neblina);
fenómenos del tiempo significativo:	entre las 1100 UTC y las 1200 UTC tormentas aisladas sin granizo;
nubes significativas:	entre las 0600 UTC y las 0900 UTC cielo cubierto base a 800, cima a 1 100 pies del terreno al norte de los 51 grados norte; entre las 1000 UTC y las 1200 UTC cumulus aislados en forma de torre, base a 1 200, cima a 8 000 pies sobre el nivel del terreno;
engelamiento:	moderado entre el nivel de vuelo 050 y el 080;
turbulencia:	moderada por encima del nivel de vuelo 090 (hasta por lo menos el nivel de vuelo 100);
mensajes SIGMET:	3 y 5 son aplicables durante el período de validez y para la subzona que cubren.
Sección II:	
sistemas de presión:	presión baja de 1 004 hectopascales a las 0600 UTC a 51,5 grados norte, 10,0 grados este, desplazamiento previsto hacia el noroeste a 25 nudos y debilitamiento;
vientos y temperatura:	dirección del viento 270 grados a 2 000 pies sobre el nivel del terreno; velocidad del viento 70 kilómetros por hora, temperatura más 3 grados Celsius; dirección del viento 250 grados a 5 000 pies sobre el nivel del terreno; velocidad del viento 80 kilómetros por hora, temperatura menos 2 grados Celsius; dirección del viento 240 grados a 10 000 pies sobre el nivel del terreno; velocidad del viento 85 kilómetros por hora, temperatura menos 11 grados Celsius;
nubes:	estratocumulus fragmentados, base 2 500 pies, cima 8 000 pies sobre el nivel del terreno;
nivel de congelación:	3 000 pies sobre el nivel del terreno;
QNH mínimo:	1 004 hectopascales;
mar:	temperatura de la superficie 15 grados Celsius; y estado del mar 5 metros;
cenizas volcánicas:	ninguna.
* Lugares ficticios	

APÉNDICE 6. ESPECIFICACIONES TÉCNICAS RELATIVAS A INFORMACIÓN SIGMET Y AIRMET, AVISOS DE AERÓDROMO Y AVISOS Y ALERTAS DE CIZALLADURA DEL VIENTO

(Véase el Capítulo 7 de este Anexo)

Nota.— Los designadores de tipo de datos que se utilizarán en los encabezamientos abreviados de los mensajes SIGMET, AIRMET, avisos de ciclones tropicales y avisos de cenizas volcánicas, figuran en la Publicación núm. 386, Manual del Sistema Mundial de Telecomunicación de la OMM.

1. ESPECIFICACIONES RELATIVAS A INFORMACIÓN SIGMET

1.1 Formato de los mensajes SIGMET

1.1.1 El contenido y el orden de los elementos de los mensajes SIGMET se conformará a la plantilla que figura en la Tabla A6-1.

1.1.2 Los mensajes que contengan información SIGMET se identificarán mediante la indicación “SIGMET”.

1.1.3 El número de serie a que se hace referencia en la plantilla de la Tabla A6-1 corresponderá al número de mensajes SIGMET expedidos para la región de información de vuelo a partir de las 0001 UTC del día de que se trate. Las oficinas de vigilancia meteorológica cuya zona de responsabilidad abarque más de una FIR o CTA expedirán mensajes SIGMET por separado para cada FIR o CTA que se encuentre dentro de su zona de responsabilidad.

1.1.4 De conformidad con la plantilla de la Tabla A6-1, se incluirá solamente uno de los siguientes fenómenos en el mensaje SIGMET, utilizándose las abreviaturas indicadas a continuación:

A niveles de crucero subsónicos (independientemente de la altitud):

tormentas	
— oscurecidas	OBSC TS
— inmersas	EMBD TS
— frecuentes	FRQ TS
— línea de turbonada	SQL TS
— oscurecidas por granizo	OBSC TSGR
— inmersas con granizo	EMBD TSGR
— frecuentes con granizo	FRQ TSGR
— línea de turbonada con granizo	SQL TSGR
ciclón tropical	
— ciclón tropical con vientos en la superficie de velocidad media de 63 km/h (34 kt) o más y 10 minutos de duración	TC (+ nombre del ciclón)
turbulencia	
— turbulencia fuerte	SEV TURB

engelamiento	
— engelamiento fuerte	SEV ICE
— engelamiento fuerte debido a lluvia engelante	SEV ICE (FZRA)
ondas orográficas	
— ondas orográficas fuertes	SEV MTW
tempestad de polvo	
— tempestad fuerte de polvo	HVY DS
tempestad de arena	
— tempestad fuerte de arena	HVY SS
cenizas volcánicas	
— cenizas volcánicas	VA (+ nombre del volcán, si se conoce)
nube radiactiva	RDOACT CLD

1.1.5 La información SIGMET no contendrá texto descriptivo innecesario. Al describir los fenómenos meteorológicos para los cuales se expide el mensaje SIGMET, no se incluirá ningún texto descriptivo además de lo indicado en 1.1.4. En la información SIGMET relativa a tormentas o ciclones tropicales no se hará referencia a los correspondientes fenómenos de turbulencia y engelamiento.

1.1.6 **Recomendación.**— *Las oficinas de vigilancia meteorológica capaces de hacerlo deberían expedir información SIGMET en formato gráfico utilizando la forma de clave BUFR de la OMM además de expedir la información SIGMET en lenguaje claro abreviado de conformidad con 1.1.1.*

Nota.— *La forma de clave BUFR figura en la Publicación núm. 306 de la OMM, Manual de claves, Volumen I.2, Parte B — Claves binarias.*

1.1.7 **Recomendación.**— *Cuando se expida en formato gráfico, el SIGMET debería ajustarse a las especificaciones del Apéndice 1.*

1.2 Difusión de mensajes SIGMET

1.2.1 Los mensajes SIGMET se difundirán a las oficinas de vigilancia meteorológica, a los WAFC y a otras oficinas meteorológicas, de conformidad con el acuerdo regional de navegación aérea. Los mensajes SIGMET relativos a cenizas volcánicas también se difundirán a los VAAC.

1.2.2 Los mensajes SIGMET se distribuirán a los bancos internacionales de datos OPMET y a los centros designados por acuerdo regional de navegación aérea para el funcionamiento de los sistemas de distribución por satélite del servicio fijo aeronáutico, de conformidad con un acuerdo regional de navegación aérea.

2. ESPECIFICACIONES RELATIVAS A INFORMACIÓN AIRMET

2.1 Formato de los mensajes AIRMET

2.1.1 El contenido y el orden de los elementos del mensaje AIRMET se conformarán a la plantilla que figura en la Tabla A6-1.

2.1.2 El número de serie a que se hace referencia en la plantilla de la Tabla A6-1 corresponderá al número de mensajes AIRMET expedidos para la región de información de vuelo a partir de las 0001 UTC del día de que se trate. Las oficinas de vigilancia meteorológica cuya zona de responsabilidad abarque más de una FIR o CTA expedirán mensajes AIRMET por separado para cada FIR o CTA que se encuentre dentro de su zona de responsabilidad.

2.1.3 Se subdividirá la región de información de vuelo en subáreas, según sea necesario.

2.1.4 De conformidad con la plantilla de la Tabla A6-1, solamente se incluirá uno de los siguientes fenómenos en un mensaje AIRMET, utilizándose las abreviaturas indicadas a continuación:

A niveles de crucero por debajo del nivel de vuelo 100 (o por debajo del nivel de vuelo 150 en zonas montañosas, o más, de ser necesario):

- velocidad del viento en la superficie
 - velocidad media generalizada del viento en la superficie superior a 60 km/h (30 kt) SFC WSPD
(+ velocidad del viento y unidades)
- visibilidad en la superficie
 - zonas extensas donde la visibilidad haya quedado reducida a menos de 5 000 m, comprendido el fenómeno meteorológico que produce la reducción de visibilidad SFC VIS
(+ visibilidad)
(+ uno de los siguientes fenómenos meteorológicos o una combinación de ellos: BR, DS, DU, DZ, FC, FG, FU, GR, GS, HZ, IC, PL, PO, RA, SA, SG, SN, SQ, SS o VA)
- tormentas
 - aisladas sin granizo ISOL TS
 - ocasionales sin granizo OCNL TS
 - aisladas con granizo ISOL TSGR
 - ocasionales con granizo OCNL TSGR
- oscurecimiento de las montañas
 - montañas oscurecidas MT OBSC
- nubes
 - zonas extensas de nubes dispersas o de cielo cubierto con altura de la base de las nubes a menos de 300 m (1 000 ft) del suelo:
 - dispersas BKN CLD (+ altura de la base y la cima y unidades)
 - cielo cubierto OVC CLD (+ altura de la base y la cima y unidades)
 - nubes de cumulonimbus:
 - aisladas ISOL CB
 - ocasionales OCNL CB
 - frecuentes FRQ CB
 - nubes de cumulus en forma de torre:
 - aisladas ISOL TCU
 - ocasionales OCNL TCU
 - frecuentes FRQ TCU

- engelamiento
 - engelamiento moderado (excepto engelamiento en nubes convectivas) MOD ICE
- turbulencia
 - turbulencia moderada (excepto turbulencia en nubes convectivas) MOD TURB
- onda orográfica
 - onda orográfica moderada MOD MTW

2.1.5 La información AIRMET no contendrá texto descriptivo innecesario. Al describir los fenómenos meteorológicos para los cuales se expide el mensaje AIRMET, no se incluirá más descripción que la indicada en 2.1.4. La información AIRMET sobre tormentas o cumulonimbus no hará referencia a la turbulencia y engelamiento resultantes.

Nota.— En 1.1.4 figuran las especificaciones correspondientes a la información SIGMET aplicable también a los vuelos a poca altura.

2.2 Difusión de mensajes AIRMET

2.2.1 **Recomendación.**— *Los mensajes AIRMET deberían difundirse a las oficinas de vigilancia meteorológica de las regiones adyacentes de información de vuelo y a otras oficinas meteorológicas, según lo convenido con las autoridades meteorológicas pertinentes.*

2.2.2 **Recomendación.**— *Los mensajes AIRMET deberían transmitirse a los bancos internacionales de datos meteorológicos operacionales y a los centros designados por acuerdo regional de navegación aérea para el funcionamiento de los sistemas de distribución por satélite del servicio fijo aeronáutico, de conformidad con un acuerdo regional de navegación aérea.*

3. ESPECIFICACIONES RELATIVAS A AERONOTIFICACIONES ESPECIALES

Nota.— Este apéndice trata del envío en enlace ascendente de aeronotificaciones especiales. Las especificaciones generales relativas a las aeronotificaciones especiales figuran en el Apéndice 4.

3.1 **Recomendación.**— *Deberían enviarse en enlace ascendente las aeronotificaciones especiales para 60 minutos después de su expedición.*

3.2 **Recomendación.**— *No deberían enviarse en enlace ascendente a otras aeronaves en vuelo la información sobre vientos y temperaturas incluida en las aeronotificaciones automáticas especiales.*

4. CRITERIOS DETALLADOS RESPECTO A LOS MENSAJES SIGMET Y AIRMET Y A LAS AERONOTIFICACIONES ESPECIALES (ENLACE ASCENDENTE)

4.1 Identificación de la región de información de vuelo

Recomendación.— *En casos en los que el espacio aéreo está subdividido en una región de información de vuelo (FIR) y en una región superior de información de vuelo (UIR), debería identificarse el SIGMET mediante el indicador de lugar de la dependencia de los servicios de tránsito aéreo que presta servicio a la FIR.*

Nota.— El mensaje SIGMET se aplica a todo el espacio aéreo dentro de los límites laterales de la FIR, es decir, a la FIR y a la UIR. Las zonas particulares o los niveles de vuelo afectados por los fenómenos meteorológicos que dan origen a la expedición del SIGMET se presentan en el texto del mensaje.

4.2 Criterios respecto a fenómenos incluidos en los mensajes SIGMET y AIRMET y en las aeronotificaciones especiales (enlace ascendente)

4.2.1 **Recomendación.**— *En un área las tormentas y nubes cumulonimbus deberían considerarse como:*

- a) *oscurecidas (OBSC) si están oscurecidas por calima o humo o no pueden observarse fácilmente debido a la oscuridad;*
- b) *inmersas (EMBD) si están intercaladas dentro de las capas de nubes y no pueden reconocerse fácilmente;*
- c) *aisladas (ISOL) si constan de características particulares que afectan o se pronostica que afectarán a un área con una cobertura espacial máxima inferior al 50% del área de interés (a una hora fija o durante el período de validez); y*
- d) *ocasionales (OCNL) si constan de características bien separadas que afectan o se pronostica que afectarán, a un área con una cobertura espacial máxima entre el 50% y el 75% del área de interés (o a una hora fija o durante el período de validez).*

4.2.2 **Recomendación.**— *Debería considerarse un área como de tormentas frecuentes (FRQ) si dentro de esa área hay poca o ninguna separación entre tormentas adyacentes con una cobertura espacial máxima superior al 75% del área afectada o que se pronostica que estará afectada por el fenómeno (a una hora fija o durante el período de validez).*

4.2.3 **Recomendación.**— *La línea de turbonada (SQL) debería indicar una tormenta a lo largo de una línea con poco o ningún espacio entre las nubes.*

4.2.4 **Recomendación.**— *Debería utilizarse granizo (GR) como descripción ulterior de la tormenta, de ser necesario.*

4.2.5 **Recomendación.**— *Debería mencionarse solamente la turbulencia fuerte y moderada (TURB) para: turbulencia a poca altura asociada con vientos fuertes en la superficie; corriente rotativa; o turbulencia ya sea en la nube o no en la nube (CAT). No debería utilizarse la turbulencia en relación con nubes convectivas.*

4.2.6 Se considerará la turbulencia como:

- a) fuerte siempre que el valor máximo de la raíz cúbica del EDR sea mayor que 0,7; y
- b) moderada siempre que el valor máximo de la raíz cúbica del EDR sea mayor que 0,4 y menor o igual que 0,7.

4.2.7 **Recomendación.**— *Debería mencionarse el engelamiento fuerte y moderado (ICE) como engelamiento en nubes distintas a las convectivas. Debería mencionarse la lluvia engelante (FZRA) como condiciones de engelamiento fuerte causadas por lluvia engelante.*

4.2.8 **Recomendación.**— *Las ondas orográficas (MTW) deberían considerarse como:*

- a) *fuertes, cuando se observa o se pronostica una corriente descendente adjunta de 3,0 m/s (600 ft/min) o más o si se observa o pronostica turbulencia fuerte; y*
- b) *moderadas, cuando se observa o pronostica una corriente descendente de 1,75–3,0 m/s (350–600 ft/min) o cuando se observa o pronostica turbulencia moderada.*

5. ESPECIFICACIONES RELATIVAS A AVISOS DE AERÓDROMO

5.1 Formato y difusión de avisos de aeródromo

5.1.1 Los avisos de aeródromo se expedirán a los interesados de conformidad con la plantilla de la Tabla A6-2, cuando lo requieran los explotadores o los servicios del aeródromo, y se difundirán de acuerdo con los arreglos locales.

5.1.2 El número de secuencia mencionado en la plantilla de la Tabla A6-2 corresponderá al número de avisos de aeródromo expedidos para el aeródromo a partir de las 0001 UTC del día de que se trate.

5.1.3 **Recomendación.**— *De conformidad con la plantilla de la Tabla A6-2, los avisos de aeródromo deberían referirse a acaecimientos reales o previstos de uno o más de los fenómenos siguientes:*

- *ciclón tropical (se ha de incluir el ciclón tropical si la velocidad medida del viento en la superficie en un período de 10 minutos en el aeródromo se prevé que sea de 63 km/h (34 kt) o más)*
- *tormenta*
- *granizo*
- *nieve (incluida acumulación de nieve prevista u observada)*
- *precipitación engelante*
- *escarcha o cencellada blanca*
- *tempestad de arena*
- *tempestad de polvo*
- *arena o polvo levantados por el viento*
- *vientos y rachas fuertes en la superficie*
- *turbonada*
- *helada*
- *ceniza volcánica*
- *tsunamis*
- *otros fenómenos según lo convenido localmente.*

5.1.4 **Recomendación.**— *Debería mantenerse a un mínimo el empleo de texto adicional a las abreviaturas de la lista de la plantilla presentada en la Tabla A6-2. Debería prepararse el texto adicional en lenguaje claro abreviado utilizándose las abreviaturas aprobadas de la OACI y valores numéricos. Si no se dispone de abreviaturas aprobadas de la OACI debería utilizarse texto en lenguaje claro en idioma inglés.*

5.2 Criterios cuantitativos para avisos de aeródromo

Recomendación.— *Cuando sea necesario establecer criterios cuantitativos para expedir avisos de aeródromo que abarquen, por ejemplo, la velocidad máxima prevista del viento o la precipitación total prevista de nieve, dichos criterios deberían establecerse por acuerdo entre la oficina meteorológica y los usuarios de los avisos.*

6. ESPECIFICACIONES RELATIVAS A AVISOS DE CIZALLADURA DEL VIENTO

6.1 Detección de cizalladura del viento

Recomendación.— *La prueba de que existe cizalladura del viento debería derivarse de:*

- a) *el equipo de tierra de teledetección de la cizalladura del viento, por ejemplo, el radar Doppler;*
- b) *el equipo de tierra de detección de la cizalladura del viento, por ejemplo, un conjunto de sensores del viento en la superficie o de la presión colocados ordenadamente para vigilar una determinada pista o pistas con sus correspondientes trayectorias de aproximación y salida;*
- c) *las observaciones de las aeronaves durante las fases de vuelo de ascenso inicial o aproximación, conforme al Capítulo 5; o*

- d) otra información meteorológica, por ejemplo, de sensores adecuados instalados en los mástiles o torres que haya en los alrededores del aeródromo o en zonas cercanas con terreno elevado.

Nota.— Normalmente, las condiciones de cizalladura del viento están relacionadas con los fenómenos siguientes:

- tormentas, microrráfagas, nubes de embudo (tornados o trombas marinas) y frentes de ráfagas
- superficies frontales
- vientos fuertes de superficie asociados con la topografía local
- frentes de brisa marina
- ondas orográficas (lo que comprende las nubes de rotación bajas en la zona terminal)
- inversiones de temperatura a poca altura.

6.2 Formato y difusión de avisos y alertas de cizalladura del viento

Nota.— De conformidad con las plantillas de las Tablas A3-1 y A3-2, en los informes locales ordinarios y especiales, así como en METAR y SPECI se incluirán datos sobre la cizalladura del viento a título de información suplementaria.

6.2.1 Los avisos de cizalladura del viento se expedirán de conformidad con la plantilla de la Tabla A6-3 y se difundirán entre los interesados según los arreglos locales.

6.2.2 El número de secuencia mencionado en la plantilla de la Tabla A6-3 corresponderá al número de avisos de cizalladura del viento expedidos para el aeródromo a partir de las 0001 UTC del día de que se trate.

6.2.3 **Recomendación.**— *Debería mantenerse a un mínimo el empleo de texto adicional a las abreviaturas de la lista de la plantilla presentada en la Tabla A6-3. Debería prepararse el texto adicional en lenguaje claro abreviado utilizándose las abreviaturas aprobadas de la OACI y valores numéricos. Si no se dispone de abreviaturas aprobadas de la OACI, debería utilizarse texto en lenguaje claro en idioma inglés.*

6.2.4 **Recomendación.**— *Cuando se utilice un informe de aeronave en la preparación de un aviso de cizalladura del viento o se confirme un aviso previamente emitido, debería difundirse entre los interesados, además del tipo de aeronave, el informe correspondiente de aeronave sin modificaciones, según arreglos locales.*

Nota 1.— Como consecuencia de encuentros notificados por aeronaves a la llegada y a la salida podrían existir dos avisos distintos de cizalladura del viento: uno para las aeronaves que llegan y otro para las aeronaves que salen.

Nota 2.— *Todavía están en preparación las especificaciones correspondientes a la notificación de la intensidad de la cizalladura del viento. Sin embargo, es aceptable que los pilotos, al notificar la cizalladura del viento, la caractericen utilizando expresiones tales como “moderada”, “fuerte” o “muy fuerte”, que se basan, en gran medida, en una apreciación subjetiva de la intensidad de la cizalladura del viento con que se han enfrentado.*

6.2.5 Las alertas de cizalladura del viento se difundirán a los interesados desde equipo terrestre automático de detección o teledetección de cizalladura del viento, conforme a arreglos locales.

6.2.6 **Recomendación.**— *Cuando se observen microrráfagas, que hayan sido comunicadas por los pilotos o notificadas por el equipo de tierra de detección o teledetección de la cizalladura del viento, el aviso y la alerta de cizalladura del viento debería incluir una referencia específica a la microrráfaga.*

6.2.7 *Cuando para preparar una alerta de cizalladura del viento se utilice información del equipo de tierra de detección o teledetección de la cizalladura del viento, la alerta hará referencia, de ser posible, a secciones y distancias específicas de la pista a lo largo de las trayectorias de aproximación o de despegue, según se haya convenido entre las autoridades meteorológicas, la autoridad ATS competente y los explotadores pertinentes.*

Tabla A6-1. Plantilla para mensajes SIGMET y AIRMET y aeronotificaciones especiales (enlace ascendente)

Clave: M = inclusión obligatoria, parte de cada mensaje;
 C = inclusión condicional, incluido de ser aplicable;
 = = una línea doble indica que el texto que sigue debe colocarse en la línea subsiguiente.

Nota.— En la Tabla A6-4 del presente Apéndice se indican los valores y las resoluciones de los elementos numéricos incluidos en los mensajes SIGMET/AIRMET y en las aeronotificaciones especiales.

Elementos especificados en el Capítulo 5 y en el Apéndice 6	Contenido detallado	Plantillas			Ejemplos
		SIGMET	AIRMET	AERONOTIFICACIÓN ESPECIAL ¹	
Indicador de lugar de FIR/CTA (M) ²	Indicador de lugar OACI de la dependencia ATS al servicio de la FIR o CTA a la que se refiere el SIGMET/AIRMET (M)	nnnn	—		YUCC ³ YUDD ³
Identificación (M)	Identificación y número secuencial del mensaje ⁴ (M)	SIGMET [nn]n	AIRMET [nn]n	ARS	SIGMET 5 SIGMET A3 AIRMET 2 ARS
Período de validez (M)	Grupos de día-hora indicando el período de validez en UTC (M)	VALID nnnnnn/nnnnnn			— ⁵ VALID 221215/221600 VALID 101520/101800 VALID 251600/252200
Indicador de lugar de MWO (M)	Indicador de lugar de la MWO originadora del mensaje con un guión de separación (M)	nnnn—			YUDO— ³ YUSO— ³
Nombre de la FIR/CTA o identificación de aeronave (M)	Indicador de lugar y nombre de la FIR/CTA ⁶ para la cual se expide el SIGMET/AIRMET o distintivo de llamada radiotelefónica de aeronave (M)	nnnn nnnnnnnnnn FIR/[UIR] o nnnn nnnnnnnnnn CTA	nnnn nnnnnnnnnn FIR/[n]	nnnnnn	YUCC AMSWELL FIR ³ YUDD SHANLON FIR/UIR ³ YUCC AMSWELL FIR/2 ³ YUDD SHANLON FIR ³ VA812
SI HA DE CANCELARSE EL SIGMET VÉANSE LOS DETALLES AL FINAL DE LA PLANTILLA.					
Fenómeno (M) ⁷	Descripción del fenómeno que lleva a expedir el SIGMET/AIRMET (C)	OBSC ⁸ TS[GR] ⁹ EMBD ¹⁰ TS[GR] FRQ ¹¹ TS[GR] SQL ¹² TS[GR] TC nnnnnnnnnn	SFC WSPD nn[n]KMH (o SFC WSPD nn[n]KT) SFC VIS nnnnM (nn) ¹⁶ ISOL ¹⁷ TS[GR] ⁹ OCNL ¹⁸ TS[GR]	TS TSGR SEV TURB SEV ICE SEV MTW	SEV TURB FRQ TS OBSC TSGR EMBD TSGR TC GLORIA VA ERUPTION MT ASHVAL

Elementos especificados en el Capítulo 5 y en el Apéndice 6	Contenido detallado	Plantillas			Ejemplos
		SIGMET	AIRMET	AERONOTIFICACIÓN ESPECIAL ¹	
		SEV TURB ¹³ SEV ICE ¹⁴ SEV ICE (FZRA) ¹⁴ SEV MTW ¹⁵ HVY DS HVY SS [VA ERUPTION] [MT nnnnnnnnnn] [LOC Nnn[nn] o Snn[nn] Ennn[nn] o Wnnn[nn]] VA CLD RDOACT CLD	MT OBSC BKN CLD nnn/[ABV]nnnnM (o BKN CLD nnn/[ABV]nnnnFT) OVC CLD nnn/[ABV]nnnnM (u OVC CLD nnn/[ABV]nnnnFT) ISOL ¹⁷ CB ¹⁸ OCNL ¹⁸ CB FRQ ¹¹ CB ISOL ¹⁷ TCU ¹⁹ OCNL ¹⁸ TCU ¹⁹ FRQ ¹¹ TCU MOD TURB ¹³ MOD ICE ¹⁴ MOD MTW ¹⁵	HVY SS VA CLD [FL nnn/nnn] VA [MT nnnnnnnnnn]	LOC S15 E073 VA CLD MOD TURB MOD MTW ISOL CB BKN CLD 120/900M (BKN CLD 400/3000FT) OVC CLD 270/ABV3000M (OVC CLD 900/ ABV10000FT) SEV ICE RDOACT CLD
Fenómeno observado o pronosticado (M)	Indicación de si se observa la información y se prevé que continúe, o se pronostica (M)	OBS [AT nnnnZ] FCST			OBS AT nnnnZ OBS AT 1210Z OBS
Lugar (C)	Lugar, (indicando latitud y longitud (en grados y minutos) o lugares o características geográficas internacionalmente bien conocidas)	Nnn[nn] Wnnn[nn] o Nnn[nn] Ennn[nn] o Snn[nn] Wnnn[nn] o Snn[nn] Ennn[nn] o N OF Nnn[nn] o S OF Nnn[nn] o N OF Snn[nn] o S OF Snn[nn] o [AND] W OF Wnnn[nn] o E OF Wnnn[nn] o W OF Ennn[nn] o E OF Ennn[nn] o [N OF, NE OF, E OF, SE OF, S OF, SW OF, W OF, NW OF] [LINE] Nnn[nn] o Snn[nn] Wnnn[nn] o Ennn[nn] – Nnn[nn] o Snn[nn] Wnnn[nn] o Ennn[nn] o [N OF, NE OF, E OF, SE OF, S OF, SW OF, W OF, NW OF], ATnnnnnnnnnnnn o WI Nnn[nn] o Snn[nn] Wnnn[nn] o Ennn[nn] – Nnn[nn] o Snn[nn] Wnnn[nn] o Ennn[nn] – Nnn[nn] o Snn[nn] Wnnn[nn] o Ennn[nn] – [Nnn[nn] o Snn[nn] Wnnn[nn] o Ennn[nn] – Nnn[nn] o Snn[nn] Wnnn[nn] o Ennn[nn]]			NnnnnWnnnnn o NnnnnWnnnnn o SnnnnWnnnnn o SnnnnEnnnnn S OF N54 N OF N50 N2020 W07005 YUSB ³ N2706 W07306 N48 E010 N OF N1515 AND W OF E13530 W OF E1554 N OF LINE S2520 W11510 – S2520 W12010 WI N6030 E02550 – N6055 E02500 – N6050 E02630

Elementos especificados en el Capítulo 5 y en el Apéndice 6	Contenido detallado	Plantillas			Ejemplos
		SIGMET	AIRMET	AERONOTIFICACIÓN ESPECIAL ¹	
Nivel (C)	Nivel de vuelo y amplitud ²⁰ (C)	FLnnn o FLnnn/nnn o TOP FLnnn o [TOP] ABV FLnnn o [TOP] BLW FLnnn o BLW nnnnM (o BLW nnnnFT) o ²¹ CB TOP [ABV] FLnnn WI nnnKM OF CENTRE (o CB TOP [ABV] FLnnn WI nnnNM OF CENTRE) o CB TOP [BLW] FLnnn WI nnnKM OF CENTRE (o CB TOP [BLW] FLnnn WI nnnNM OF CENTRE) o ²² FLnnn/nnn [APRX nnnKM BY nnnKM] nnKM WID LINE23 BTN (nnNM WID LINE BTN)] [Nnn[nn] o Snn[nn] Wnnn[nn] o Ennn[nn] – Nnn[nn] o Snn[nn] Wnnn[nn] o Ennn[nn] [– Nnn[nn] o Snn[nn] Wnnn[nn] o Ennn[nn]] [– Nnn[nn] o Snn[nn] Wnnn[nn] o Ennn[nn]] (o FLnnn/nnn [APRX nnnNM BY nnnNM] [Nnn[nn] o Snn[nn] Wnnn[nn] o Ennn[nn] – Nnn[nn] o Snn[nn] Wnnn[nn] o Ennn[nn] [– Nnn[nn] o Snn[nn] Wnnn[nn] o Ennn[nn]] [– Nnn[nn] o Snn[nn] Wnnn[nn] o Ennn[nn]]])	FLnnn		FL180 FL050/080 TOP FL390 BLW FL200 TOP ABV FL100 FL310/450 CB TOP FL500 WI 270KM OF CENTRE (CB TOP FL500 WI 150NM OF CENTRE) FL310/350 APRX 220KM BY 35KM FL390
Movimiento o movimiento previsto (C)	Movimiento o movimiento previsto (dirección y velocidad) por referencia a uno de los ocho puntos de la brújula, o estacionario (C)	MOV N[nnKMH] o MOV NE [nnKMH] o MOV E [nnKMH] o MOV SE [nnKMH] o MOV S [nnKMH] o MOV SW [nnKMH] o MOV W [nnKMH] o MOV NW [nnKMH] (o MOV N [nnKT] o MOV NE [nnKT] o MOV E [nnKT] o MOV SE [nnKT] o MOV S [nnKT] o MOV SW [nnKT] o MOV W [nnKT] o MOV NW [nnKT]) o STNR	—	—	MOV E 40KMH (MOV E 20KT) MOV SE STNR
Cambios de intensidad (C)	Cambios de intensidad previstos (C)	INTSF o WKN o NC	—	—	WKN
Posición pronosticada (C) ²⁰	Posición pronosticada de la nube de cenizas volcánicas o centro del TC al final del período de validez del mensaje SIGMET (C)	FCST nnnnZ TC CENTRE Nnn[nn] o Snn[nn] Wnnn[nn] o Ennn[nn] o FCST nnnnZ VA CLD APRX [nnKM WID LINE ²³ BTN (nnNM WID LINE BTN)] Nnn[nn] o Snn[nn] Wnnn[nn] o Ennn[nn] – Nnn[nn] o Snn[nn] Wnnn[nn] o Ennn[nn] [– Nnn[nn] o Snn[nn] Wnnn[nn] o Ennn[nn]] [– Nnn[nn] o Snn[nn] Wnnn[nn] o Ennn[nn]]	—	—	FCST 2200Z TC CENTRE N2740 W07345 FCST 1700Z VA CLD APRX S15 E075 – S15 E081 – S17 E083 – S18 E079 – S15 E075

0

Cancelación de SIGMET/ AIRMET ²⁴ (C)	Cancelación de SIGMET/AIRMET indicando su identificación	CNL SIGMET [nn]n nnnnnn/nnnnnn o CNL SIGMET [nn]n nnnnnn/nnnnnn [VA MOV TO nnnn FIR] ²²	CNL AIRMET [nn]n nnnnnn/nnnnnn	—	CNL SIGMET 2 101200/101600 ²⁴ CNL SIGMET 3 251030/251430 VA MOV TO YUDO FIR ²⁴ CNL AIRMET 151520/151800 ²⁴
---	--	---	-----------------------------------	---	---

Notas.—

1. Vientos y temperaturas no han de remitirse en enlace ascendente a otras aeronaves en vuelo de conformidad con 3.2.
2. Véase 4.1.
3. Lugar ficticio.
4. De conformidad con 1.1.3 y 2.1.2.
5. Véase 3.1.
6. Véase 2.1.3.
7. De conformidad con 1.1.4 y 2.1.4.
8. De conformidad con 4.2.1 a).
9. De conformidad con 4.2.4.
10. De conformidad con 4.2.1 b).
11. De conformidad con 4.2.2.
12. De conformidad con 4.2.3.
13. De conformidad con 4.2.5 y 4.2.6.
14. De conformidad con 4.2.7.
15. De conformidad con 4.2.8.
16. De conformidad con 2.1.4.
17. De conformidad con 4.2.1 c).
18. De conformidad con 4.2.1 d).
19. El uso de cumulonimbus, CB y de cumulus en forma de torre, TCU, está restringido a AIRMET de conformidad con 2.1.4.
20. Solamente para mensajes SIGMET sobre nubes de cenizas volcánicas y ciclones tropicales.
21. Solamente para mensajes SIGMET sobre ciclones tropicales.
22. Solamente para mensajes SIGMET sobre cenizas volcánicas.
23. Una línea recta entre dos puntos trazada sobre un mapa en la proyección Mercator o una línea recta entre dos puntos que cruza líneas de longitud a un ángulo constante.
24. Fin del mensaje (cuando el mensaje SIGMET/AIRMET se está cancelando).

Nota.— De conformidad con 1.1.5 y 2.1.5 no deberían incluirse el engelamiento fuerte o moderado y la turbulencia fuerte o moderada (SEV ICE, MOD ICE, SEV TURB, MOD TURB) asociados con tormentas, nubes cumulonimbus o ciclones tropicales.

Tabla A6-2. Plantilla para avisos de aeródromo

Clave M = inclusión obligatoria, parte de cada mensaje;
C = inclusión condicional, incluido de ser aplicable.

Nota 1.— En la Tabla A6-4 del presente Apéndice se indican los intervalos de valores y las resoluciones de los elementos numéricos incluidos en los avisos de aeródromos.

Nota 2.— En los Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Abreviaturas y códigos de la OACI (PANS-ABC, Doc 8400) figuran las explicaciones de las abreviaturas.

Elemento	Contenido detallado	Plantilla	Ejemplo
Indicador de lugar del aeródromo (M)	Indicador de lugar del aeródromo	nnnn	YUCC ¹
Identificación del tipo de mensaje (M)	Tipo de mensaje y número secuencial	AD WRNG [n]n	AD WRNG 2
Período de validez (M)	Día y hora del período de validez en UTC	VALID nnnnnn/hnnnnn	VALID 211230/211530
SI HA DE CANCELARSE EL AVISO DE AERÓDROMO, VÉANSE LOS DETALLES AL FINAL DE LA PLANTILLA.			
Fenómeno (M) ²	Descripción del fenómeno que causa la expedición del aviso de aeródromo	TC ³ nnnnnnnnnn o [HVY] TS o GR o [HVY] SN [nnCM] ³ o [HVY] FZRA o [HVY] FZDZ o RIME ⁴ o [HVY] SS o [HVY] DS o SA o DU o SFC WSPD nn[n]KMH MAX nn[n] (SFC WSPD nn[n]KT MAX nn[n]) o SQ o FROST o TSUNAMI o VA o Texto libre de hasta 32 caracteres ⁵	TC ANDREW HVY SN 25CM SFC WSPD 80KMH MAX 120 VA
Fenómeno observado o pronosticado (M)	Indicación de si se observó la información y si se espera que continúe o se pronostica que continúe	OBS [AT nnnnZ] o FCST	OBS AT 1200Z OBS
Cambios de intensidad (C)	Cambios previstos de intensidad	INTSF o WKN o NC	WKN
O			
Cancelación del aviso de aeródromo ⁶	Cancelación del aviso de aeródromo mencionando su identificación	CNL AD WRNG [n] nnnnnn/nnnnnn	CNL AD WRNG 2 211230/211530 ⁶

Notas.—

- Lugar ficticio.
- Un fenómeno o una combinación de fenómenos de conformidad con 5.1.3.
- De conformidad con 5.1.3.
- Escarcha o cencellada blanca de conformidad con 5.1.3.
- De conformidad con 5.1.4.
- Fin del mensaje (cuando se está cancelando el aviso de aeródromo).

Tabla A6-3. Plantilla para avisos de cizalladura del viento

Clave: M = inclusión obligatoria, parte de cada mensaje;
C = inclusión condicional, incluido de ser aplicable.

Nota 1.— En la Tabla A6-4 del presente Apéndice se indican los intervalos de valores y las resoluciones de los elementos numéricos incluidos en los avisos de cizalladura del viento.

Nota 2.— En los Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Abreviaturas y códigos de la OACI (PANS-ABC, Doc 8400) figuran las explicaciones de las abreviaturas.

Elemento	Contenido detallado	Plantilla	Ejemplo
Indicador de lugar del aeródromo (M)	Indicador de lugar del aeródromo	nnnn	YUCC ¹
Identificador del tipo de mensaje (M)	Tipo de mensaje y número secuencial	WS WRNG [n]n	WS WRNG 1
Hora de origen y período de validez (M)	Día y hora de expedición y, de ser aplicable, período de validez en UTC	nnnnnn [VALID TL nnnnnn] o [VALID nnnnnn/nnnnnn]	211230 VALID TL 211330 221200 VALID 221215/221315
SI HA DE CANCELARSE EL AVISO DE CIZALLADURA DEL VIENTO, VÉANSE LOS DETALLES AL FINAL DE LA PLANTILLA.			
Fenómeno (M)	Identificación del fenómeno y su lugar	[MOD] o [SEV] WS IN APCH o [MOD] o [SEV] WS [APCH] RWYnnn o [MOD] o [SEV] WS IN CLIMB-OUT o [MOD] o [SEV] WS CLIMB-OUT RWYnnn o MBST IN APCH o MBST [APCH] RWYnnn o MBST IN CLIMB-OUT o MBST CLIMB-OUT RWYnnn	WS APCH RWY12 MOD WS RWY34 WS IN CLIMB-OUT MBST APCH RWY26 MBST IN CLIMB-OUT
Fenómeno observado, notificado o pronosticado (M)	Identificación de si el fenómeno se observa o se notifica y si se espera que continúe o se pronostica	REP AT nnnn nnnnnnnn o OBS [AT nnnn] o FCST	REP AT 1510 B747 OBS AT 1205 FCST
Detalles del fenómeno (C) ²	Descripción del fenómeno que causa la expedición del aviso de cizalladura del viento	SFC WIND: nnn/nnKMH (o nnn/nnKT) nnnM (nnnFT)-WIND: nnn/nnKMH (o nnn/nnKT) o nnKMH (o nnKT) ASPEEDL nnKM (o nnNM) FNA RWYnn o nnKMH (o nnKT) ASPEEDG nnKM (o nnNM) FNA RWYnn	SFC WIND: 320/20KMH 60M-WIND: 360/50KMH (SFC WIND: 320/10KT 200FT-WIND: 360/25KT) 60KMH ASPEEDL 4KM FNA RWY13 (30KT ASPEEDL 2NM FNA RWY13)
O			
Cancelación del aviso de cizalladura del viento ³	Cancelación del aviso de cizalladura del viento mencionando su identificación	CNL WS WRNG [n] nnnnnn/nnnnnn	CNL WS WRNG 1211230/211330 ³

Notas.—

1. Lugar ficticio.
2. Disposiciones adicionales en 6.2.3.
3. Fin del mensaje (cuando se está cancelando el aviso de cizalladura del viento).

Tabla A6-4. Intervalos de valores y las resoluciones para los elementos numéricos incluidos en los mensajes de aviso de cenizas volcánicas y de aviso de ciclones tropicales, mensajes SIGMET/AIRMET y avisos de aeródromo y de cizalladura del viento

<i>Elemento especificado en los Apéndices 2 y 6</i>		<i>Gama de valores</i>	<i>Resolución</i>
Elevación de la cumbre:	M	000 – 8 100	1
	FT	000 – 27 000	1
Número de aviso:	for VA (index)*	000 – 2 000	1
	for TC (index)*	00 – 99	1
Viento máximo en la superficie:	KMH	00 – 399	1
	KT	00 – 199	1
Presión central:	hPa	850 – 1 050	1
Velocidad del viento en la superficie:	KMH	60 – 199	1
	KT	30 – 99	1
Visibilidad de la superficie:	M	0000 – 0800	50
	M	0800 – 5000	100
Nube: altura de la base:	M	000 – 300	30
	FT	000 – 1 000	100
Nube: altura de la cima:	M	000 – 3 000	30
	M	3 000 – 20 000	300
	FT	000 – 10 000	100
	FT	10 000 – 60 000	1 000
Latitudes:	° (grados)	00 – 90	1
	' (minutos)	00 – 60	1
Longitudes:	° (grados)	000 – 180	1
	' (minutos)	00 – 60	1
Niveles de vuelo:		000 – 650	10
Movimiento:	KMH	0 – 300	10
	KT	0 – 150	5
* Sin dimensiones			

Ejemplo A6-1. Mensaje SIGMET y AIRMET y cancelaciones correspondientes

SIGMET

YUDD SIGMET 2 VALID 101200/101600 YUSO –
YUDD SHANLON FIR/UIR OBSC TS FCST
S DE N54 TOP FL390 MOV E WKN

Cancelación de la información SIGMET

YUDD SIGMET 3 VALID 101345/101600 YUSO –
YUDD SHANLON FIR/UIR CNL SIGMET 2 101200/
101600

AIRMET

YUDD AIRMET 1 VALID 151520/151800 YUSO –
YUDD SHANLON FIR ISOL TS OBS
N DE S50 TOP ABV FL100 STNR WKN

Cancelación de un AIRMET

YUDD AIRMET 2 VALID 151650/151800 YUSO –
YUDD SHANLON FIR CNL AIRMET 1 151520/151800

Ejemplo A6-2. Mensaje SIGMET para ciclones tropicales

YUCC SIGMET 3 VALID 251600/252200 YUDO –
YUCC AMSWELL FIR TC GLORIA OBS AT 1600Z N2706 W07306 CB TOP FL500 WI 150NM OF CENTRE MOV
NW 10KT NC FCST 2200Z TC CENTRE N2740 W07345

Significado:

El tercer mensaje SIGMET para la región de información de vuelo AMSWELL* (identificada por el centro de control de área YUCC Amswell), expedido por la oficina de vigilancia meteorológica Donlon/International* (YUDO) desde las 0001 UTC; el mensaje es válido desde las 1600 UTC hasta las 2200 UTC el día 25 del mes; el ciclón tropical Gloria fue observado a las 1600 UTC a 27 grados 06 minutos norte y 73 grados 06 minutos oeste con una cima de cumulonimbus alcanzando el nivel de vuelo 500 hasta una distancia de 150 millas marinas del centro; se prevé que el ciclón tropical se desplace hacia el noroeste a 10 nudos y no sufra cambios en intensidad; la posición proyectada del centro del ciclón tropical a las 2200 UTC se prevé que sea 27 grados 40 minutos norte y 73 grados 45 minutos oeste.

* Lugar ficticio

Ejemplo A6-3. Mensaje SIGMET para cenizas volcánicas

YUDD SIGMET 2 VALID 211100/211700 YUSO -
YUDD SHANLON FIR/UIR VA ERUPTION MT ASHVAL LOC S1500 E07348 VA CLD OBS AT 1100Z FL310/450
APRX 220KM BY 35KM S1500 E07348 - S1530 E07642 MOV SE 65KMH FCST 1700Z VA CLD APRX S1506
E07500 - S1518 E08112 - S1712 E08330 - S1824 E07836

Significado:

El segundo mensaje SIGMET expedido para la región de información de vuelo SHANLON* (identificada por el centro de control de área/región superior de información de vuelo YUDD Shanlon), por la oficina de vigilancia meteorológica Shanlon/International* (YUSO) desde las 0001 UTC; el mensaje es válido desde las 1100 UTC hasta las 1700 UTC el día 21 del mes; la erupción de ceniza volcánica de Mount Ashval* fue observada a 15 grados sur y 73 grados 48 minutos este; se observó una nube de cenizas volcánicas a las 1100 UTC entre los niveles de vuelo 310 y 450 en un área aproximada de 220 km por 35 km entre 15 grados sur y 73 grados 48 minutos este, y 15 grados 30 minutos sur y 76 grados 42 minutos este; se prevé que la nube de cenizas volcánicas se desplace hacia el sudeste a 65 km por hora; se proyecta que a las 1700 UTC la nube de cenizas volcánicas esté ubicada aproximadamente en un área delimitada por los siguientes puntos: 15 grados 6 minutos sur y 75 grados este, 15 grados 18 minutos sur y 81 grados 12 minutos este, 17 grados 12 minutos sur y 83 grados 30 minutos este, y 18 grados 24 minutos sur y 78 grados 36 minutos este.

* Lugar ficticio

Ejemplo A6-4. Mensaje SIGMET para turbulencia fuerte

YUCC SIGMET 5 VALID 221215/221600 YUDO -
YUCC AMSWELL FIR SEV TURB OBS AT 1210Z YUSB FL250 MOV E 40KMH WKN

Significado:

Quinto mensaje SIGMET expedido para la región de información de vuelo AMSWELL* (identificada por el centro de control de área YUCC Amswell) por la oficina de vigilancia meteorológica de Donlon/International* (YUDO) desde las 0001 UTC; el mensaje es válido de las 1215 UTC a las 1600 UTC el día 22 del mes; se observó turbulencia fuerte a las 1210 UTC sobre el aeródromo Siby/Bistock* (YUSB) en el nivel de vuelo 250; se prevé que la turbulencia se mueva hacia el este a 40 kilómetros por hora y disminuya la intensidad.

* Lugar ficticio

Ejemplo A6-5. Mensaje AIRMET para onda orográfica moderada

YUCC AIRMET 2 VALID 221215/221600 YUDO -
YUCC AMSWELL FIR MOD MTW OBS AT 1205Z AND FCST N48 E10 FL080 STNR NC

Significado:

Segundo mensaje AIRMET expedido para la región de información de vuelo AMSWELL* (identificada por el centro de control de área YUCC Amswell) por la oficina de vigilancia meteorológica de Donlon/International* (YUDO) desde las 0001 UTC; el mensaje es válido desde las 1215 UTC a las 1600 UTC el día 22 del mes; se observó una onda orográfica moderada a las 1205 UTC a 48 grados norte y 10 grados este en el nivel de vuelo 080; se prevé que la onda orográfica permanezca estacionaria y que no sufra cambios en intensidad.

* Lugar ficticio

APÉNDICE 7. ESPECIFICACIONES TÉCNICAS RELATIVAS A INFORMACIÓN CLIMATOLÓGICA AERONÁUTICA

(Véase el Capítulo 8 de este Anexo)

1. PROCESAMIENTO DE LA INFORMACIÓN CLIMATOLÓGICA AERONÁUTICA

Recomendación.— *Las observaciones meteorológicas para los aeródromos regulares y de alternativa deberían recopilarse, procesarse y almacenarse en forma adecuada para la preparación de la información climatológica de aeródromo.*

2. INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN CLIMATOLÓGICA AERONÁUTICA

Recomendación.— *La información climatológica aeronáutica debería intercambiarse, a solicitud, entre las autoridades meteorológicas. Los explotadores y otros usuarios aeronáuticos que deseen dicha información deberían solicitarla normalmente a la autoridad meteorológica responsable de su preparación.*

3. CONTENIDO DE LA INFORMACIÓN CLIMATOLÓGICA AERONÁUTICA

3.1 Tablas climatológicas de aeródromo

3.1.1 **Recomendación.**— *Una tabla climatológica de aeródromo debería dar, según corresponda:*

- a) los valores medios y cambios de los mismos, incluyendo los valores máximos y mínimos, de los elementos meteorológicos (por ejemplo, de la temperatura del aire); y/o*
- b) la frecuencia con que ocurren los fenómenos del tiempo presente que afectan a las operaciones de vuelo en el aeródromo (por ejemplo, tempestad de arena); y/o*
- c) la frecuencia con que ocurren valores específicos de un elemento o de una combinación de dos o más elementos (por ejemplo, de una combinación de mala visibilidad y nubes bajas).*

3.1.2 **Recomendación.**— *Las tablas climatológicas de aeródromo deberían incluir la información requerida para la preparación de los resúmenes climatológicos de aeródromo, de conformidad con 3.2.*

3.2 Resúmenes climatológicos de aeródromo

Recomendación.— *Los resúmenes climatológicos de aeródromo deberían abarcar lo siguiente:*

- a) frecuencia de casos en que el alcance visual en la pista/la visibilidad o la altura de la base de la capa de nubes más baja de extensión BKN u OVC sean inferiores a determinados valores, a horas determinadas;*

- b) frecuencia de casos en que la visibilidad sea inferior a determinados valores, a horas determinadas;*
- c) frecuencia de casos en que la altura de la base de la capa de nubes más baja de extensión BKN u OVC sea inferior a determinados valores, a horas determinadas;*
- d) frecuencia de casos en que la dirección y la velocidad del viento concurrentes estén dentro de determinada gama de valores;*
- e) frecuencia de casos en que la temperatura en la superficie esté comprendida en determinados intervalos de 5°C, a horas determinadas; y*
- f) valor medio y variaciones respecto a la media, incluso los valores máximo y mínimo de los elementos meteorológicos, cuando sean necesarios para planificación operacional, incluso para los cálculos de performance de despegue.*

Nota.— Los modelos de resúmenes climatológicos relacionados con a) a e) figuran en la Publicación núm. 49 de la OMM, Reglamento Técnico, Volumen II, C.3.2.

APÉNDICE 8. ESPECIFICACIONES TÉCNICAS RELATIVAS A SERVICIOS PRESTADOS A EXPLOTADORES Y MIEMBROS DE LAS TRIPULACIONES DE VUELO

(Véase el Capítulo 9 de este Anexo)

Nota.— En el Apéndice 1 se presentan las especificaciones relativas a la documentación de vuelo (incluidos los mapas y formularios modelo).

1. MEDIOS DE PROPORCIONAR INFORMACIÓN METEOROLÓGICA Y FORMATO

1.1 Se proporcionará información meteorológica a los explotadores y a los miembros de la tripulación de vuelo por uno o más de los siguientes medios, convenidos entre la autoridad meteorológica y el explotador interesado, sin que el orden que se indica a continuación signifique ninguna prioridad:

- a) textos escritos o impresos, incluidos mapas y formularios especificados;
- b) datos en forma digital;
- c) exposición verbal;
- d) consulta;
- e) exhibición de la información; o
- f) en lugar de los puntos a) a e), por medio de un sistema automático de información previa al vuelo que proporcione servicio de autoinformación y documentación de vuelo pero que conserve el acceso a consulta de los explotadores y miembros de la tripulación de la aeronave con la oficina meteorológica, según sea necesario, de conformidad con 5.1.

1.2 La autoridad meteorológica, en consulta con el explotador, determinará:

- a) el tipo y la forma de presentación de la información meteorológica que se ha de proporcionar; y
- b) los métodos y medios para proporcionar dicha información.

1.3 **Recomendación.**— *A petición del explotador, la información meteorológica proporcionada para la planificación de los vuelos debería incluir datos para determinar el nivel de vuelo más bajo utilizable.*

2. ESPECIFICACIONES RELATIVAS A LA INFORMACIÓN PARA LA PLANIFICACIÓN PREVIA AL VUELO Y NUEVA PLANIFICACIÓN EN VUELO

2.1 Formato de la información en altitud

La información sobre altitud proporcionada por los WAFC para la planificación previa al vuelo y la nueva planificación en vuelo se presentará en forma de clave GRIB.

Nota.— La forma de clave GRIB figura en la Publicación núm. 306 de la OMM, Manual de claves, Volumen I.2, Parte B — Claves binarias.

2.2 Formato de la información sobre el tiempo significativo

La información sobre tiempo significativo proporcionada por los WAFC para la planificación previa al vuelo y la nueva planificación en vuelo se presentará en forma de clave BUFR.

Nota.— La forma de clave BUFR figura en la Publicación núm. 306 de la OMM, Manual de claves, Volumen I.2, Parte B — Claves binarias.

2.3 Necesidades específicas de las operaciones de helicópteros

Recomendación.— *La información meteorológica para la planificación previa al vuelo y la nueva planificación en vuelo por los explotadores de helicópteros que operan hacia estructuras mar adentro debería incluir datos que abarquen todas las capas, desde el nivel del mar hasta el nivel de vuelo 100. Se debería mencionar particularmente la visibilidad prevista en la superficie, la cantidad, tipo (si está disponible), base y cima de las nubes por debajo del nivel de vuelo 100, el estado del mar y la temperatura de la superficie del mar, la presión a nivel medio del mar, y el acaecimiento o la previsión de turbulencia y engelamiento, según se estipule por acuerdo regional de navegación aérea.*

3. ESPECIFICACIONES RELATIVAS A EXPOSICIÓN VERBAL Y CONSULTAS

3.1 Información por presentar

Recomendación.— *La información presentada debería ser fácilmente accesible a los miembros de la tripulación de vuelo u otro personal de operaciones de vuelo.*

4. ESPECIFICACIONES RELATIVAS A LA DOCUMENTACIÓN DE VUELO

4.1 Presentación de la información

4.1.1 La documentación de vuelo que se relaciona con los pronósticos del viento y la temperatura en altitud y los fenómenos SIGWX se presentará en forma de mapas. Para los vuelos a poca altura se emplearán, en forma alternativa, los pronósticos de área GAMET.

Nota.— Los modelos de mapas y los formularios que se emplean en la preparación de la documentación de vuelo figuran en el Apéndice I. La Organización Meteorológica Mundial elabora estos modelos y métodos de preparación basándose en requisitos operacionales pertinentes establecidos por la Organización de Aviación Civil Internacional.

4.1.2 Los METAR y SPECI (comprendidos los pronósticos de tendencia expedidos de acuerdo con acuerdos regionales de navegación aérea), TAG, GAMET, SIGMET y AIRMET se presentarán según las plantillas que figuran en los Apéndices 3, 5 y 6, respectivamente. Los METAR, SPECI, TAF, GAMET, SIGMET y AIRMET que se reciban de otras oficinas meteorológicas se incluirán en la documentación de vuelo sin cambios.

Nota.— En el Apéndice I figuran ejemplos de la forma de presentación de los METAR/SPECI y TAF.

4.1.3 **Recomendación.—** *Los indicadores de lugar y las abreviaturas que se empleen deberían explicarse en la documentación de vuelo.*

4.1.4 Recomendación.— *Los formularios y la leyenda de los mapas que se incluyen en la documentación de vuelo deberían imprimirse en español, francés, inglés o ruso. Deberían emplearse, cuando sea pertinente, las abreviaturas aprobadas. Deberían indicarse las unidades que se utilizan para cada elemento; éstas deberían ajustarse a lo establecido en el Anexo 5.*

4.2 Mapas de la documentación de vuelo

4.2.1 Características de los mapas

4.2.1.1 Recomendación.— *Los mapas incluidos en la documentación de vuelo deberían ser sumamente claros y legibles y tener las siguientes características físicas:*

- a) para mayor comodidad, los mapas deberían tener unos 42 × 30 cm (tamaño normalizado A3) como máximo y unos 21 × 30 cm (tamaño normalizado A4) como mínimo. La elección entre estos tamaños dependerá de la extensión de las rutas y del número de detalles que sea preciso indicar en los mapas, de acuerdo con lo convenido entre las autoridades meteorológicas y los usuarios;*
- b) las características geográficas principales, por ejemplo litorales, ríos más importantes y lagos, deberían representarse en forma tal que resulten fácilmente reconocibles;*
- c) en lo que respecta a los mapas preparados por computadora, la información meteorológica debería tener preferencia sobre la información cartográfica básica y anular ésta cuando haya traslape entre ambas;*
- d) los aeródromos principales deberían indicarse mediante un punto e identificarse por medio de la primera letra del nombre de la ciudad a la que presta servicio el aeródromo, tal como aparece en la Tabla AOP del Plan regional de navegación aérea pertinente;*
- e) debería presentarse una retícula geográfica con los meridianos y los paralelos representados por líneas de puntos cada 10° de latitud y longitud; la separación entre puntos debería ser de 1°;*
- f) los valores de latitud y longitud deberían indicarse en varios puntos en todo el mapa (es decir, no solamente en los márgenes); y*
- g) las marcas en los mapas para la documentación de vuelo deberían ser claras y sencillas e indicar de manera inequívoca, el nombre del centro mundial de pronósticos de área o para información no elaborada por el WAFS, el tipo de mapa, la fecha y el período de validez y, de ser necesario, los tipos de unidades utilizados de forma inequívoca.*

4.2.1.2 La información meteorológica que figura en la documentación de vuelo se representará en la forma siguiente:

- a) los vientos se indicarán en los mapas mediante flechas con plumas y banderolas sombreadas sobre una retícula suficientemente densa;
- b) las temperaturas se indicarán mediante cifras sobre una retícula suficientemente densa;
- c) los datos de los vientos y las temperaturas seleccionados entre los datos que se reciben de un centro mundial de pronósticos de área se representarán en una retícula lo suficientemente densa en cuanto a latitud y longitud; y
- d) las flechas del viento tendrán precedencia con respecto a las temperaturas y ambas se destacarán con respecto al fondo del mapa.

4.2.1.3 Recomendación.— *Para los vuelos de corta distancia deberían prepararse, en la medida necesaria, mapas a la escala requerida de 1:15 × 10⁶ que abarquen áreas limitadas.*

4.2.2 Juego de mapas que ha de proporcionarse

4.2.2.1 El número mínimo de mapas para los vuelos entre los niveles de vuelo 250 y 630 comprenderá un mapa SIGWX a niveles elevados (del nivel de vuelo 250 al nivel de vuelo 630) y un mapa de pronósticos de viento y temperatura a 250 hPa. Los mapas que se suministren en la práctica para la planificación previa al vuelo y durante el vuelo y para la documentación de vuelo, serán según hayan convenido las autoridades meteorológicas y los usuarios interesados.

4.2.2.2 Los mapas que se proporcionen se generarán de los pronósticos digitales proporcionados por los WAFC, cuando estos pronósticos cubran la trayectoria de vuelo prevista respecto del tiempo, la altitud y la extensión geográfica, a menos que se convenga otra cosa entre la autoridad meteorológica y el explotador interesado.

4.2.3 Indicaciones de altura

En la documentación de vuelo, las indicaciones de altura se darán del modo siguiente:

- a) todas las referencias a las condiciones meteorológicas en ruta, tales como indicaciones de altura de vientos en altitud, turbulencia o bases y cimas de nubes, se expresarán, de preferencia, en niveles de vuelo, pero podrán también expresarse en presión, altitud o, para los vuelos a poca altura, en altura por encima del nivel del terreno; y
- b) todas las referencias a las condiciones meteorológicas de aeródromo, tales como indicaciones de altura de las bases de nubes, se expresarán como altura sobre la elevación del aeródromo.

4.3 Especificaciones relativas a los vuelos a poca altura

4.3.1 En forma de mapa

Recomendación.— *Cuando se proporcionen pronósticos en forma de mapa, la documentación para vuelos a poca altura, incluso los realizados de conformidad con las reglas de vuelo visual, que se efectúen hasta el nivel de vuelo 100 (o hasta el nivel de vuelo 150 en zonas montañosas, o más, de ser necesario), debería contener la siguiente información pertinente al vuelo:*

- a) *la información de los mensajes SIGMET y AIRMET pertinentes;*
- b) *los mapas de vientos y temperaturas en altitud según se indica en el Apéndice 5, 4.3.1; y*
- c) *los mapas del tiempo significativo según se indica en el Apéndice 5, 4.3.2.*

4.3.2 En lenguaje claro abreviado

Recomendación.— *Cuando los pronósticos no se proporcionan en forma de mapa, la documentación para vuelos a poca altura, incluso los realizados de conformidad con las reglas de vuelo visual, que se efectúen hasta el nivel de vuelo 100 (hasta el nivel de vuelo 150 en zonas montañosas, o más, de ser necesario), debería contener la siguiente información pertinente al vuelo:*

- a) *la información SIGMET y AIRMET; y*
- b) *los pronósticos de área GAMET.*

Nota.— *En el Apéndice 5 figura un ejemplo de pronóstico de área GAMET.*

5. ESPECIFICACIONES RELATIVAS A LOS SISTEMAS AUTOMATIZADOS DE INFORMACIÓN PREVIA AL VUELO PARA EXPOSICIÓN VERBAL, CONSULTAS, PLANIFICACIÓN DE LOS VUELOS Y DOCUMENTACIÓN DE VUELO

5.1 Acceso a los sistemas

Los sistemas de información automatizada previa al vuelo que ofrecen dispositivos de información por autoservicio proporcionarán acceso a los explotadores y miembros de la tripulación de vuelo para que realicen consultas, de ser necesario, con una oficina meteorológica por teléfono u otro medio adecuado de telecomunicación.

5.2 Especificaciones detalladas de los sistemas

Recomendación.— *Los sistemas de información automatizada previa al vuelo que proporcionen información meteorológica para autoinformación, planificación previa al vuelo y documentación de vuelo deberían:*

- a) encargarse de la actualización constante y oportuna de la base de datos del sistema y de vigilar la validez e integridad de la información meteorológica almacenada;*
- b) permitir que todos los explotadores y miembros de la tripulación de vuelo y también todos los otros usuarios aeronáuticos interesados tengan acceso al sistema mediante un medio de telecomunicación adecuado;*
- c) aplicar procedimientos de acceso e interrogación basados en lenguaje claro abreviado y, según corresponda, indicadores de lugar de la OACI e indicativos de tipos de datos de claves meteorológicas aeronáuticas prescritos por la OMM, o basados en una interfaz de usuario dirigida por menú, u otros mecanismos apropiados convenidos entre la autoridad meteorológica y el explotador de que se trate; y*
- d) prever que se responda con rapidez a una solicitud de información de un usuario.*

Nota.— *Las abreviaturas y códigos de la OACI y los indicadores de lugar figuran respectivamente en los Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Abreviaturas y códigos de la OACI (PANS-ABC, Doc 8400) y en Indicadores de lugar (Doc 7910). Los indicativos de tipos de datos de claves meteorológicas aeronáuticas figuran en la Publicación núm. 386, Manual del Sistema Mundial de Telecomunicación de la OMM.*

6. ESPECIFICACIONES RELATIVAS A LA INFORMACIÓN PARA AERONAVES EN VUELO

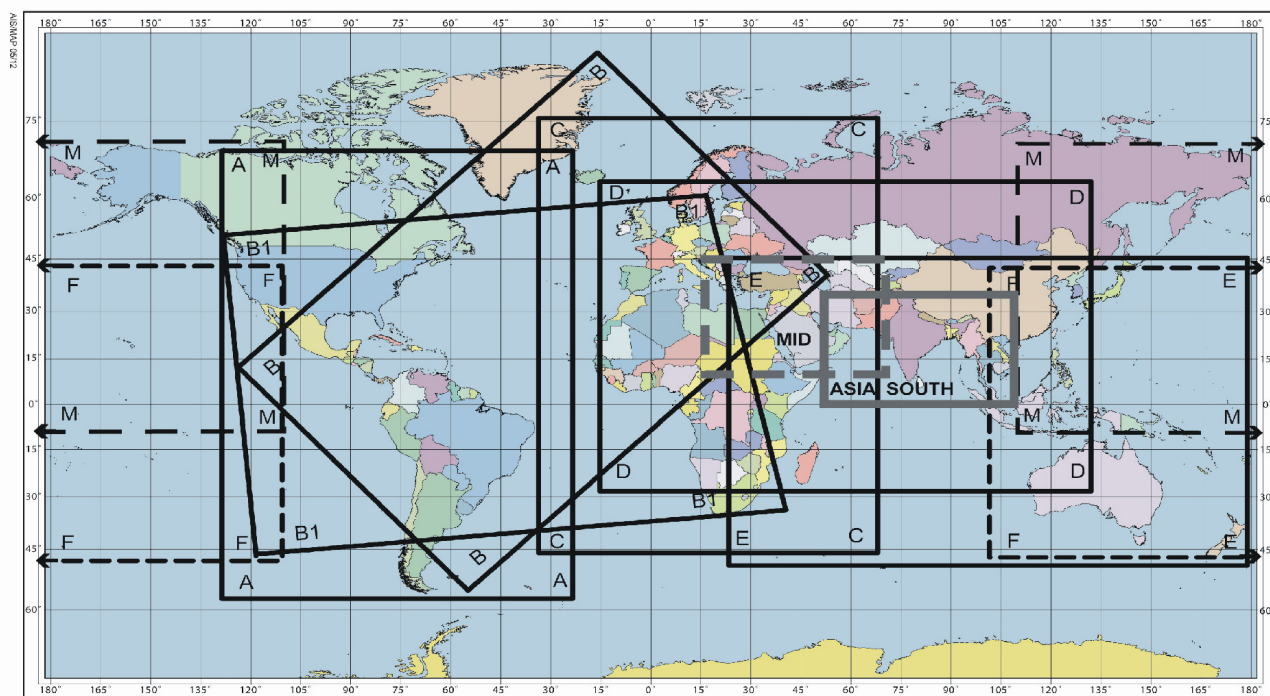
6.1 Suministro de información solicitada por una aeronave en vuelo

Recomendación.— *Si una aeronave en vuelo solicita información meteorológica, la oficina meteorológica que reciba la solicitud debería tomar las medidas necesarias para proporcionar la información con la ayuda, de ser necesario, de otra oficina meteorológica.*

6.2 Información para la planificación en vuelo por el explotador

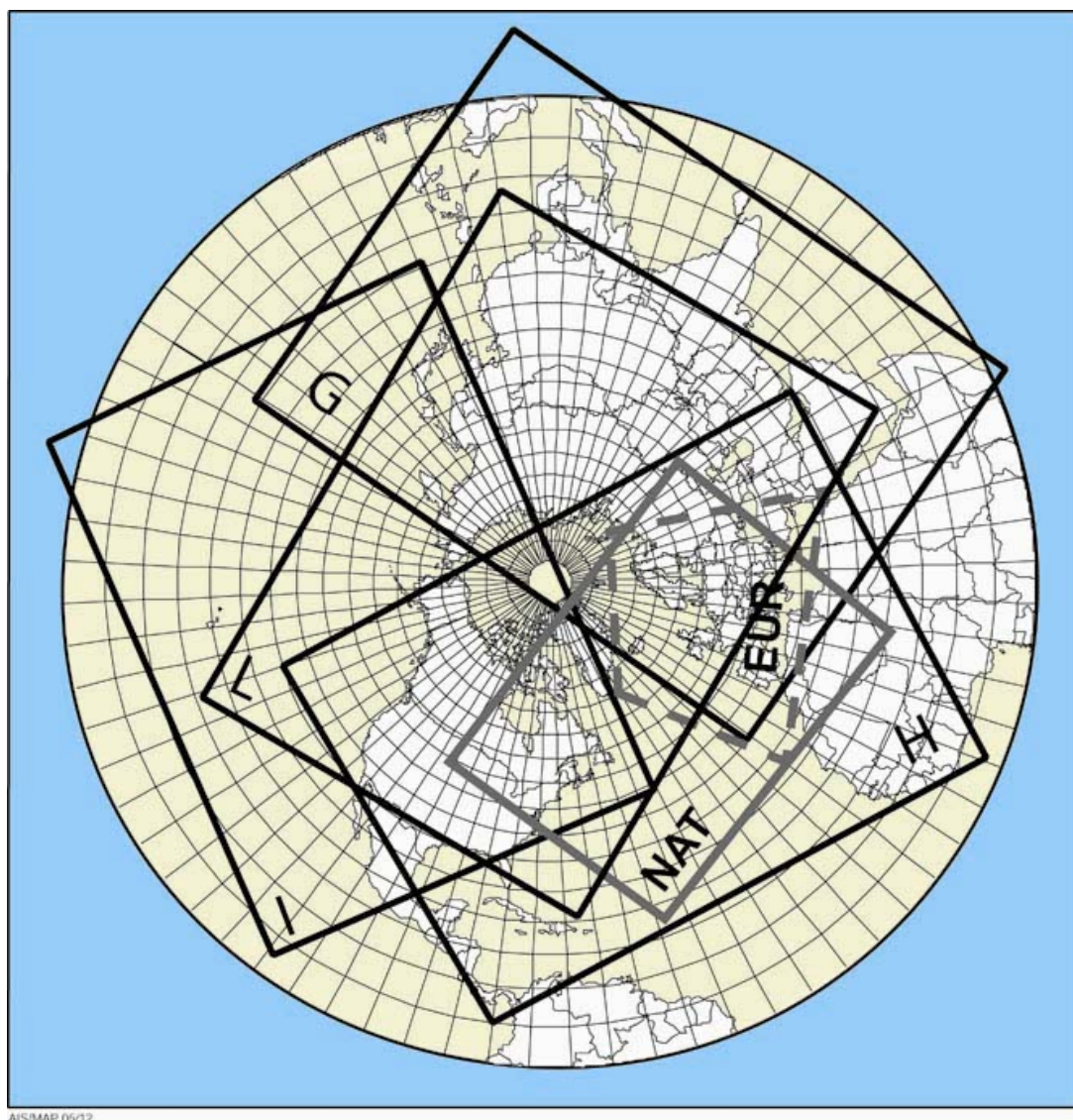
Recomendación.— *La información meteorológica para la planificación por el explotador destinada a aeronaves en vuelo debería proporcionarse durante el transcurso del vuelo y, por lo general, contener todos o algunos de los siguientes elementos:*

- a) METAR y SPECI (incluidos los pronósticos de tendencias expedidos según acuerdos regionales de navegación aérea);*
- b) TAF y sus enmiendas;*
- c) información SIGMET y AIRMET y aeronotificaciones especiales pertinentes al vuelo, a menos que éstas ya hayan sido objeto de un mensaje SIGMET; y*
- d) información sobre vientos y temperaturas en altitud.*



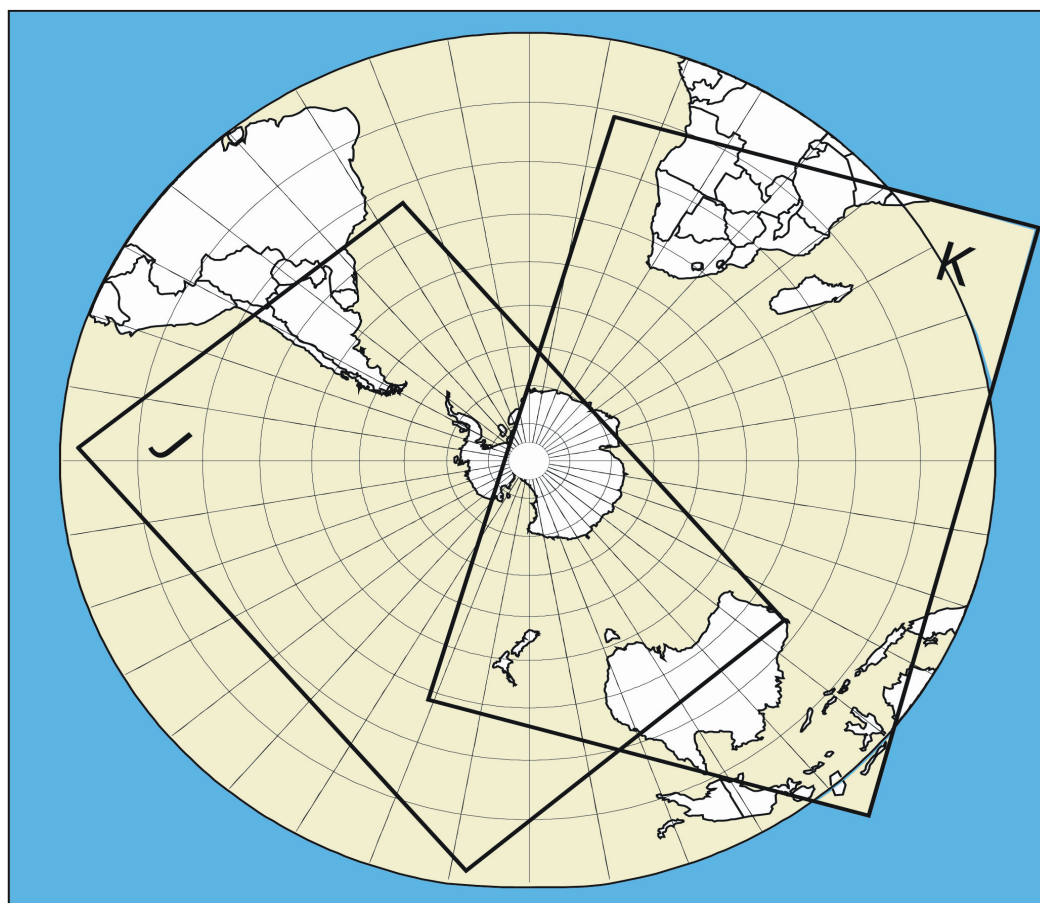
MAPA	LATITUD	LONGITUD	MAPA	LATITUD	LONGITUD
A	N7000	W12500	D	N6500	W01500
A	N7000	W02500	D	N6500	E13200
A	S5500	W02500	D	S2800	E13200
A	S5500	W12500	D	S2800	W01500
ASIA	N3600	E05300	E	N4500	E02500
ASIA	N3600	E10800	E	N4500	E18000
ASIA	0000	E10800	E	S4700	E18000
ASIA	0000	E05300	E	S4700	E02500
B	N8500	W01500	F	N4230	W11000
B	N4330	E05300	F	S4730	W11000
B	S5200	W05000	F	S4730	E10000
B	N1500	W12500	F	N4230	E10000
B1	N5000	W12800	M	S1000	E11000
B1	N6000	E01500	M	N7200	E11000
B1	S3500	E04000	M	N7200	W11000
B1	S4600	W10800	M	S1000	W11000
C	N7600	W03230	MID	N4400	E01700
C	N7600	E07000	MID	N4400	E07000
C	S4500	E07000	MID	N1000	E07000
C	S4500	W03230	MID	N1000	E01700

**Figura A8-1. Zonas fijas de cobertura de los pronósticos WAFS en forma cartográfica —
Proyección Mercator**



MAPA	LATITUD	LONGITUD	MAPA	LATITUD	LONGITUD
EUR	N5830	E06800	I	N0200	W11000
EUR	N2600	E03145	I	N4000	W03953
EUR	N2100	W02130	I	N2000	E13000
EUR	N4700	W05800	I	S0500	E18000
G	S1000	E11000	L	N1205	E11449
G	S0530	E04515	L	N1518	E4500
G	N3500	W02000	L	N2020	E6900
G	N2000	E16500	L	N1413	E14338
H	N0230	W00500	NAT	N4454	W10130
H	N2500	E05600	NAT	N1953	E00945
H	N3000	W14500	NAT	N1721	W05354
H	N0500	W08000	NAT	N5047	E06004

Figura A8-2. Zonas fijas de cobertura de los pronósticos WAFS en forma cartográfica — Proyección estereográfica polar (hemisferio norte)



AIS/IMP 05/12

MAPA	LATITUD	LONGITUD
J	S2305	W03700
J	S2245	E11322
J	S0616	E17245
J	S0722	W09347
K	S1000	E00500
K	S2845	W16730
K	N0500	E12800
K	N1200	E05500

Figura A8-3. Zonas fijas de cobertura de los pronósticos WAFS en forma cartográfica — Proyección estereográfica polar (hemisferio sur)

APÉNDICE 9. ESPECIFICACIONES TÉCNICAS RELATIVAS A LA INFORMACIÓN PARA LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO, LOS SERVICIOS DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO Y LOS SERVICIOS DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA

(Véase el Capítulo 10 de este Anexo)

1. INFORMACIÓN QUE HA DE PROPORCIONARSE A LAS DEPENDENCIAS DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO

1.1 Lista de información para la torre de control de aeródromo

La oficina meteorológica de aeródromo asociada con la torre de control de aeródromo, proporcionará a ésta la siguiente información meteorológica, según sea necesario:

- a) informes locales ordinarios y especiales METAR y SPECI, TAF y pronósticos de tipo tendencia y enmiendas de los mismos, para el aeródromo de que se trate;
- b) información SIGMET y AIRMET, avisos y alertas de cizalladura del viento y avisos de aeródromo;
- c) cualquier otra información meteorológica convenida localmente, por ejemplo, pronósticos del viento en la superficie, para la determinación de posibles cambios de pista; y
- d) información recibida sobre una nube de cenizas volcánicas, respecto a la cual todavía no se haya expedido un mensaje SIGMET, según lo convenido entre las autoridades meteorológicas y ATS interesadas; y
- e) información recibida sobre la actividad volcánica precursora de erupción o sobre una erupción volcánica, según acuerdo entre las autoridades meteorológicas y las autoridades ATS competentes.

1.2 Lista de información para la dependencia de control de aproximación

La oficina meteorológica de aeródromo asociada con la dependencia de control de aproximación proporcionará a ésta la siguiente información meteorológica, según sea necesario:

- a) informes locales ordinarios y especiales, METAR y SPECI, TAF y pronósticos de tipo tendencia y enmiendas de los mismos, para el aeródromo o aeródromos de que se ocupe la dependencia de control de aproximación;
- b) información SIGMET y AIRMET, avisos y alertas de cizalladura del viento y aeronotificaciones especiales apropiadas para el espacio aéreo de que se ocupe la dependencia de control de aproximación, y avisos de aeródromo;
- c) cualquier otra información meteorológica convenida localmente;
- d) información recibida sobre una nube de cenizas volcánicas, respecto a la cual todavía no se haya expedido un mensaje SIGMET, según lo convenido entre las autoridades meteorológicas y ATS interesadas; y

- e) información recibida sobre la actividad volcánica precursora de erupción o sobre una erupción volcánica, según acuerdo entre las autoridades meteorológicas y las autoridades ATS competentes.

1.3 Lista de información para el centro de información de vuelo

La oficina de vigilancia meteorológica asociada proporcionará, según sea necesario, la siguiente información meteorológica, a un centro de información de vuelo o a un centro de control de área:

- a) METAR y SPECI, incluyendo datos actuales de presión para aeródromos y otros lugares, pronósticos TAF y de tipo tendencia y sus enmiendas, que se refieren a la región de información de vuelo o al área de control y, si así lo requiere el centro de información de vuelo o el centro de control de área, que se refieran a aeródromos en regiones de información de vuelo vecinas, según se haya determinado por acuerdo regional de navegación aérea;
- b) pronósticos de vientos y temperaturas en altitud y fenómenos del tiempo significativo en ruta y sus enmiendas, particularmente aquellos que probablemente imposibilitarían las operaciones de conformidad con las reglas de vuelo visual, información SIGMET y AIRMET y aeronotificaciones especiales apropiadas para la región de información de vuelo o área de control y, si se determina por acuerdo regional de navegación aérea y lo requiere el centro de información de vuelo o el centro de control de área, para regiones de información de vuelo vecinas;
- c) cualquier otra información meteorológica que necesite el centro de información de vuelo o el centro de control de área para atender las solicitudes de las aeronaves en vuelo; si no se dispone de la información solicitada en la oficina de vigilancia meteorológica asociada, ésta pedirá ayuda a otra oficina meteorológica para proporcionarla;
- d) información recibida sobre una nube de cenizas volcánicas, respecto a la cual todavía no se haya expedido un mensaje SIGMET, según lo convenido entre las autoridades meteorológicas y ATS interesadas;
- e) información recibida sobre liberación accidental a la atmósfera de materiales radiactivos, según lo convenido entre la autoridad meteorológica y la autoridad ATS interesadas;
- f) información sobre avisos de ciclones tropicales expedida por un TCAC en esta zona de responsabilidad;
- g) información sobre avisos de ceniza volcánica expedidos por un VAAC en esta zona de responsabilidad; y
- h) información recibida sobre la actividad volcánica precursora de erupción o sobre una erupción volcánica, según acuerdo entre las autoridades meteorológicas y ATS competentes.

1.4 Suministro de información a las estaciones de telecomunicaciones aeronáuticas

Cuando sea necesario para fines de información de vuelo, se proporcionarán informes y pronósticos meteorológicos actuales a las estaciones de telecomunicaciones aeronáuticas designadas. Una copia de dicha información se enviará al centro de información de vuelo o al centro de control de área, si se requiere.

1.5 Formato de la información

1.5.1 Recomendación.— *Deberían proporcionarse a las dependencias de los servicios de tránsito aéreo informes locales ordinarios y especiales METAR y SPECI, TAF y pronósticos de tipo tendencia, información SIGMET y AIRMET, pronósticos de vientos y temperaturas en altitud, y enmiendas a los mismos, en la forma en que se preparen, se difundan a otras oficinas meteorológicas o se reciban de otras oficinas meteorológicas, a menos que se acuerde otra cosa localmente.*

1.5.2 **Recomendación.**— *Cuando se pongan a disposición de las dependencias de los servicios de tránsito aéreo datos en altitud tratados mediante computadora, relativos a puntos reticulares en forma digital, para utilizarse en las computadoras de los servicios de tránsito aéreo, el contenido, formato y arreglos para su transmisión deberían ser los convenidos entre la autoridad meteorológica y la autoridad ATS competente. Normalmente los datos deberían proporcionarse tan pronto como sea posible después de terminado el tratamiento de los pronósticos.*

2. INFORMACIÓN QUE HA DE PROPORCIONARSE A LAS DEPENDENCIAS DE LOS SERVICIOS DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO

2.1 Lista de información

La información que haya de proporcionarse a los centros coordinadores de salvamento, incluirá las condiciones meteorológicas que existían en la última posición conocida de la aeronave de que no se tienen noticias, y a lo largo de la ruta prevista de esa aeronave, con referencia especial a:

- a) fenómenos del tiempo significativo en ruta;
- b) cantidad y tipo de nubes, particularmente cumulonimbus; indicaciones de altura de bases y cimas;
- c) visibilidad y fenómenos que reduzcan la visibilidad;
- d) viento en la superficie y viento en altitud;
- e) estado del suelo; en particular, todo el suelo nevado o inundado;
- f) la temperatura de la superficie del mar, el estado del mar, la capa de hielo, si la hubiere, y las corrientes oceánicas, si es pertinente para el área de búsqueda; y
- g) datos sobre la presión al nivel del mar.

2.2 Información que ha de proporcionarse a solicitud

2.2.1 **Recomendación.**— *A petición del centro coordinador de salvamento, la oficina meteorológica designada debería hacer lo necesario para obtener detalles de la documentación de vuelo que se proporcionó a la aeronave de la cual no se tienen noticias, junto con toda enmienda del pronóstico que se transmitió a la aeronave en vuelo.*

2.2.2 **Recomendación.**— *Para facilitar las operaciones de búsqueda y salvamento, la oficina meteorológica designada debería proporcionar, a petición:*

- a) *información completa y detallada acerca de las condiciones meteorológicas actuales y previstas en el área de búsqueda; y*
- b) *condiciones actuales y previstas en ruta, relativas a los vuelos de la aeronave de búsqueda de ida y regreso a la base desde la cual se realizan las operaciones de búsqueda.*

2.2.3 **Recomendación.**— *A petición del centro coordinador de salvamento, la oficina meteorológica designada debería proporcionar, o hacer arreglos para que se proporcione, la información meteorológica que los barcos que intervengan en las operaciones de búsqueda y salvamento necesiten en relación con tales actividades.*

3. INFORMACIÓN QUE HA DE PROPORCIONARSE A LAS DEPENDENCIAS DE LOS SERVICIOS DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA

3.1 Lista de información

De ser necesario, se proporcionarán los siguientes datos a las dependencias de los servicios de información aeronáutica:

- a) información sobre los servicios meteorológicos para la navegación aérea internacional que hayan de incluirse en las publicaciones de información aeronáutica correspondientes;

Nota.— En el Anexo 15, Apéndice 1, Parte 1, GEN 3.5 y Parte 3, AD 2.2, 2.11, 3.2 y 3.11, se dan detalles sobre esta información.

- b) información necesaria para la elaboración de NOTAM o ASHTAM, especialmente en relación con:

- 1) el establecimiento, la suspensión o las modificaciones de importancia en el funcionamiento de los servicios meteorológicos aeronáuticos. Es necesario proporcionar estos datos a la dependencia de los servicios de información aeronáutica con suficiente antelación a su fecha de entrada en vigor para que pueda expedirse un NOTAM de conformidad con lo previsto en el Anexo 15, 5.1.1 y 5.1.1.1;
- 2) el acaecimiento de actividad volcánica; y

Nota.— La información necesaria se indica en el Capítulo 3, 3.3.2 y en el Capítulo 4, 4.8.

- 3) información recibida sobre la emisión accidental de materiales radiactivos a la atmósfera, según lo convenido entre la autoridad meteorológica y las autoridades de aviación civil competentes interesadas; y

Nota.— En el Capítulo 3, 3.4.2 g) se proporciona la información concreta.

- c) la información necesaria para la preparación de circulares de información aeronáutica, especialmente en relación con:

- 1) las modificaciones importantes previstas en los procedimientos, servicios e instalaciones meteorológicos aeronáuticos disponibles; y
- 2) los efectos de determinados fenómenos meteorológicos en las operaciones de las aeronaves.

APÉNDICE 10. ESPECIFICACIONES TÉCNICAS RELATIVAS A LAS NECESIDADES Y UTILIZACIÓN DE LAS COMUNICACIONES

(Véase el Capítulo 11 de este Anexo)

1. REQUISITOS ESPECÍFICOS PARA COMUNICACIONES

1.1 Tiempos de tránsito requeridos para información meteorológica

Recomendación.— *A no ser que se determine otra cosa por acuerdo regional de navegación aérea, los tiempos de tránsito de los mensajes y boletines AFTN que contienen información meteorológica para las operaciones deberían ser inferiores a los indicados a continuación:*

<i>Mensajes SIGMET y AIRMET, información de asesoramiento sobre cenizas volcánicas y ciclones tropicales y aeronotificaciones especiales</i>		5 minutos
<i>Enmiendas en lenguaje claro abreviado de los pronósticos del tiempo significativo y en altitud</i>		5 minutos
<i>Enmiendas de TAF y correcciones a los TAF</i>		5 minutos
<i>METAR</i>	}	<i>de 0 a 900 km (500 NM)</i> 5 minutos
<i>Pronósticos de tipo tendencia TAF</i>		
<i>SPECI</i>		<i>más de 900 km (500 NM)</i> 10 minutos

1.2 Datos reticulares para el ATS y los explotadores

1.2.1 **Recomendación.**— *Cuando se proporcionen los datos en altitud relativos a puntos reticulares en forma digital, para ser utilizados en las computadoras de los servicios de tránsito aéreo, los arreglos para su transmisión deberían ser los convenidos entre las autoridades meteorológicas y la autoridad de los servicios de tránsito aéreo competente.*

1.2.2 **Recomendación.**— *Cuando se pongan a disposición de los explotadores datos en altitud relativos a puntos reticulares en forma digital para la planificación por computadora de los vuelos, los arreglos para su transmisión deberían ser los convenidos entre el centro mundial de pronósticos de área de que se trate, la autoridad meteorológica y los explotadores.*

2. USO DE LAS COMUNICACIONES DEL SERVICIO FIJO AERONÁUTICO

2.1 Boletines meteorológicos en formato alfanumérico

2.1.1 Composición de los boletines

Recomendación.— *Siempre que sea posible, los intercambios de información meteorológica para las operaciones deberían efectuarse mediante boletines refundidos de tipos análogos de información meteorológica.*

2.1.2 Horas de presentación de los boletines

Recomendación.— *Los boletines meteorológicos requeridos para transmisiones regulares deberían depositarse regularmente y a las horas previstas. Los METAR deberían depositarse para su transmisión no más de 5 minutos después del momento de la observación. Los TAF deberían depositarse para su transmisión por lo menos una hora antes de que empiece su período de validez, a menos que se determine otra cosa por acuerdo regional de navegación aérea.*

2.1.3 Encabezamiento de los boletines

Los boletines meteorológicos que contengan información meteorológica para las operaciones y que hayan de transmitirse mediante las instalaciones del servicio fijo aeronáutico, contendrán un encabezamiento que conste de:

- a) un identificador de cuatro letras y de una o dos cifras;
- b) el indicador de lugar de cuatro letras de la OACI, correspondiente a la ubicación geográfica de la oficina meteorológica que expide o compila el boletín meteorológico;
- c) un grupo día-hora; y
- d) de ser necesario, un indicador de tres letras.

Nota 1.— *Las especificaciones detalladas del formato y el contenido del encabezamiento figuran en el Manual sobre el sistema mundial de telecomunicaciones, Volumen I, de la OMM y están reproducidos en el Manual de métodos meteorológicos aeronáuticos (Doc 8896).*

Nota 2.— *Los indicadores de lugar de la OACI figuran en Indicadores de lugar (Doc 7910).*

2.1.4 Estructura de los boletines

Los boletines meteorológicos que contengan información meteorológica para las operaciones y que hayan de transmitirse mediante la red de telecomunicaciones fijas aeronáuticas (AFTN) se colocarán en la parte correspondiente al texto del formato de mensaje AFTN.

2.2 Información elaborada por el sistema mundial de pronósticos de área

2.2.1 Telecomunicaciones para proporcionar la información elaborada por el WAFS

Recomendación.— *Las instalaciones de telecomunicaciones que se utilizan para proporcionar la información elaborada por el sistema mundial de pronósticos de área deberían ser del servicio fijo aeronáutico.*

2.2.2 Requisitos en cuanto a la calidad de los mapas

Recomendación.— *En los casos en que la información elaborada por el sistema mundial de pronósticos de área se difunda en forma de mapa, los mapas recibidos deberían ser de una calidad que permita la reproducción en forma suficientemente legible para el planeamiento y la documentación de vuelo. Los mapas recibidos deberían ser legibles en el 95% de su superficie.*

2.2.3 Requisitos en cuanto a la calidad de las transmisiones

Recomendación.— *Las transmisiones deberían hacerse de modo que se asegure que su interrupción no exceda de 10 minutos durante un período de 6 horas.*

2.2.4 Encabezamiento de los boletines con información elaborada por el WAFS

Los boletines meteorológicos que contengan información elaborada por el WAFS en forma digital que hayan de transmitirse por instalaciones del servicio fijo aeronáutico comprenderán un encabezamiento, según se indica en 2.1.3.

3. USO DE LAS COMUNICACIONES DEL SERVICIO MÓVIL AERONÁUTICO

3.1 Contenido y formato de los mensajes meteorológicos

3.1.1 El contenido y formato de los informes, los pronósticos y la información SIGMET transmitida a las aeronaves, serán compatibles con las disposiciones de los Capítulos 4, 6 y 7 de este Anexo.

3.1.2 El contenido y formato de las aeronotificaciones transmitidas por las aeronaves serán compatibles con las disposiciones del Capítulo 5 de este Anexo y de los *Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Gestión del tránsito aéreo* (PANS-ATM, Doc 4444), Apéndice 1.

3.2 Contenido y formato de los boletines meteorológicos

El contenido esencial de los boletines meteorológicos transmitidos por medio del servicio móvil aeronáutico no sufrirá modificaciones con respecto al del mensaje original.

4. USO DEL SERVICIO DE ENLACE DE DATOS AERONÁUTICOS — D-VOLMET

4.1 Contenido detallado de la información meteorológica disponible para D-VOLMET

4.1.1 Los aeródromos respecto a los cuales han de entregarse METAR, SPECI y TAF para transmitirlos a las aeronaves en vuelo, se determinarán por acuerdo regional de navegación aérea.

4.1.2 Las regiones de información de vuelo respecto a las cuales han de entregarse mensajes SIGMET y AIRMET para transmitirlos a las aeronaves en vuelo, se determinarán por acuerdo regional de navegación aérea.

4.2 Criterios relativos a la información que se requiere para D-VOLMET

4.2.1 **Recomendación.**— *Deberían utilizarse los METAR, SPECI, TAF y los SIGMET, AIRMET válidos más recientes para la transmisión a las aeronaves en vuelo.*

4.2.2 **Recomendación.**— *Los TAF que se incluyen en el servicio D-VOLMET por enlace de datos deberían enmendarse en la medida necesaria para asegurar que, al estar disponibles para su transmisión a las aeronaves en vuelo, reflejen la opinión más reciente de la oficina meteorológica pertinente.*

4.2.3 **Recomendación.**— *Si no hay ningún mensaje SIGMET válido para una región de información de vuelo, en el servicio D-VOLMET por enlace de datos debería incluirse la indicación de “NIL SIGMET”.*

4.3 Formato de la información que se requiere para D-VOLMET

El contenido y el formato de los informes, pronósticos e información SIGMET y AIRMET incluidos en el servicio D-VOLMET se conformará a las disposiciones de los Capítulos 4, 6 y 7 de este Anexo.

5. USO DEL SERVICIO DE RADIODIFUSIÓN AERONÁUTICA — RADIODIFUSIONES VOLMET

5.1 Contenido detallado de la información meteorológica que debe incluirse en las radiodifusiones VOLMET

5.1.1 Los aeródromos respecto a los cuales se haya de incluir METAR, SPECI y TAF en las radiodifusiones VOLMET, el orden en que hayan de transmitirse y las horas de radiodifusión, se determinarán por acuerdo regional de navegación aérea.

5.1.2 Las regiones de información de vuelo para las que los mensajes SIGMET han de incluirse en las radiodifusiones VOLMET regulares, se determinarán por acuerdo regional de navegación aérea. Cuando esto se lleve a cabo, el mensaje SIGMET se transmitirá al comienzo de la radiodifusión o de un espacio de tiempo de cinco minutos.

5.2 Criterios relativos a la información que debe incluirse en las radiodifusiones VOLMET

5.2.1 **Recomendación.**— *Si un informe de un aeródromo no ha llegado a tiempo para su radiodifusión, debería incluirse en la radiodifusión el último informe disponible, junto con la hora de observación.*

5.2.2 **Recomendación.**— *Los TAF incluidos en las radiodifusiones VOLMET regulares deberían enmendarse, según sea necesario, para garantizar que un pronóstico, al ser transmitido, represente la opinión más reciente de la oficina meteorológica de que se trate.*

5.2.3 **Recomendación.**— *Cuando se incluyan los mensajes SIGMET en las radiodifusiones VOLMET regulares, debería transmitirse la indicación de “NIL SIGMET” si no hay un mensaje SIGMET válido para las regiones de información de vuelo de que se trate.*

5.3 Formato de la información que debe incluirse en las radiodifusiones VOLMET

5.3.1 El contenido y formato de los informes, los pronósticos y la información SIGMET incluidos en las radiodifusiones VOLMET se conformarán a las disposiciones de los Capítulos 4, 6 y 7 de este Anexo.

5.3.2 **Recomendación.**— *En las radiodifusiones VOLMET debería utilizarse la fraseología radiotelefónica normalizada.*

Nota.— *La orientación sobre la fraseología radiotelefónica normalizada para utilizar en las radiodifusiones VOLMET figura en el Apéndice 1 del Manual sobre coordinación entre los servicios de tránsito aéreo, los servicios de información aeronáutica y los servicios de meteorología aeronáutica (Doc 9377).*

ADJUNTO A. PRECISIÓN DE LA MEDICIÓN U OBSERVACIÓN, OPERACIONALMENTE CONVENIENTE

*Nota.— La orientación contenida en esta tabla se refiere al Capítulo 4 —
Observaciones e informes meteorológicos, y en especial a 4.1.9.*

<i>Elemento que hay que observar</i>	<i>Precisión de la medición u observación operacionalmente conveniente*</i>
Viento medio en la superficie	Dirección: $\pm 10^\circ$ Velocidad: ± 2 km/h (1 kt) hasta 20 km/h (10 kt) $\pm 10\%$ cuando pase de 20 km/h (10 kt)
Variaciones respecto al viento medio en la superficie	± 4 km/h (2 kt), en términos de componentes longitudinales y laterales
Visibilidad	± 50 m hasta 600 m $\pm 10\%$ entre 600 m y 1 500 m $\pm 20\%$ cuando pase de 1 500 m
Alcance visual en la pista	± 10 m hasta 400 m ± 25 m entre 400 y 800 m $\pm 10\%$ cuando pase de 800 m
Cantidad de nubes	± 1 octa
Altura de las nubes	± 10 m (33 ft) hasta 100 m (330 ft) $\pm 10\%$ cuando pase de 100 m (330 ft)
Temperatura y punto de rocío	$\pm 1^\circ\text{C}$
Valor de la presión (QNH, QFE)	$\pm 0,5$ hPa

* La precisión operacionalmente conveniente no está prevista como requisito operacional; se sobreentiende que es una meta expresada por los explotadores.

Nota.— En la Publicación núm. 8 de la OMM, Guía de instrumentos y métodos de observación meteorológicos, se encuentra orientación sobre las incertidumbres de medición u observación.

ADJUNTO B. PRECISIÓN DE LOS PRONÓSTICOS OPERACIONALMENTE CONVENIENTE

Nota 1.— La orientación contenida en esta tabla se refiere al Capítulo 6 — Pronósticos, y en especial a 6.1.1.

Nota 2.— Si la precisión de los pronósticos permanece dentro de la gama operacionalmente conveniente indicada en la segunda columna, para el porcentaje de casos que figura en la tercera columna, el efecto de los errores en los pronósticos no se considera grave en comparación con los efectos de los errores de navegación y de otras incertidumbres operacionales.

<i>Elemento que ha de pronosticarse</i>	<i>Precisión de los pronósticos operacionalmente conveniente</i>	<i>Porcentaje mínimo de casos dentro de la gama</i>
TAF		
Dirección del viento	$\pm 20^\circ$	80% de los casos
Velocidad del viento	± 10 km/h (5 kt)	80% de los casos
Visibilidad	± 200 m hasta 800 m $\pm 30\%$ entre 800 m y 10 km	80% de los casos
Precipitación	Acaecimiento o no acaecimiento	80% de los casos
Cantidad de nubes	Una categoría por debajo de 450 m (1 500 ft) Acaecimiento o no acaecimiento de BKN u OVC entre 450 m (1 500 ft) y 3 000 m (10 000 ft)	70% de los casos
Altura de las nubes	± 30 m (100 ft) hasta 300 m (1 000 ft) $\pm 30\%$ entre 300 m (1 000 ft) y 3 000 m (10 000 ft)	70% de los casos
Temperatura	$\pm 1^\circ\text{C}$	70% de los casos
PRONÓSTICO DE TENDENCIA		
Dirección del viento	$\pm 20^\circ$	90% de los casos
Velocidad del viento	± 10 km/h (5 kt)	90% de los casos
Visibilidad	± 200 m hasta 800 m $\pm 30\%$ entre 800 m y 10 km	90% de los casos
Precipitación	Acaecimiento o no acaecimiento	90% de los casos
Cantidad de nubes	Una categoría por debajo de 450 m (1 500 ft) Acaecimiento o no acaecimiento de BKN u OVC entre 450 m (1 500 ft) y 3 000 m (10 000 ft)	90% de los casos

<i>Elemento que ha de pronosticarse</i>	<i>Precisión de los pronósticos operacionalmente conveniente</i>	<i>Porcentaje mínimo de casos dentro de la gama</i>
Altura de las nubes	± 30 m (100 ft) hasta 300 m (1 000 ft) ± 30% entre 300 m (1 000 ft) y 3 000 m (10 000 ft)	90% de los casos
PRONÓSTICO DE DESPEGUE		
Dirección del viento	± 20°	90% de los casos
Velocidad del viento	± 10 km/h (5 kt) hasta 50 km/h (25 kt)	90% de los casos
Temperatura	± 1°C	90% de los casos
Presión (QNH)	± 1 hPa	90% de los casos
PRONÓSTICOS DE ÁREA, DE VUELO Y DE RUTA		
Temperatura en altitud	± 2°C [media para 900 km (500 NM)]	90% de los casos
Humedad relativa	± 20%	90% de los casos
Vientos en altitud	± 20 km/h (10 kt) [Módulo de la diferencia vectorial para 900 km (500 NM)]	90% de los casos
Fenómenos meteorológicos significativos en ruta y nubes	Acaecimiento o no acaecimiento	80% de los casos
	Lugar: ± 100 km (60 NM)	70% de los casos
	Extensión vertical: ± 300 m (1000 ft)	70% de los casos
	Nivel de vuelo de la tropopausa: ± 300 m (1000 ft)	80% de los casos
	Nivel máximo del viento: ± 300 m (1000 ft)	80% de los casos

ADJUNTO C. SELECCIÓN DE CRITERIOS APLICABLES A LOS INFORMES DE AERÓDROMO

(La orientación contenida en esta tabla se refiere al Capítulo 4 y al Apéndice 3)

	Viento en la superficie				Visibilidad (VIS)				RVR ¹ B C			Tiempo presente	Nubes					Temperatura	Presión (QNH, QFE)		Información suplementaria
									A	-10 -5			(HORA OBS)	Cantidad							
Especificaciones	Variaciones direccionales ³			Variaciones de velocidad ³	Variaciones direccionales ⁴				Tendencia previa ⁵		Variaciones ⁵	Ningún criterio general aplicable a todos los fenómenos WX (para criterios específicos, véase el Apéndice 3, 4.4.2)	Capas notificadas si hay nubes				Identificación	No existen criterios	Parámetros notificados	Actualizada si cambios > valor convenido	Parámetros que deben incluirse
	≥ 60° y < 180°		≥ 180°	Si exceden de la velocidad media en ≥ 20 km/h (10 kt)	Regla general	Casos especiales VIS mínima ≠ VIS reinante		$\bar{R}_{S(AB)} - \bar{R}_{S(BC)}$		$\bar{R}_1 - \bar{R}_{10}$ > MAX [50 m o 20% × $\bar{R}_{10}$]	Capa más baja		Capa siguiente >	Capa inmediata superior >	CB ⁶ o TCU						
	Velocidad media					VIS mínima < 1 500 m o < 0,5 × VIS reinante	VIS fluctuante y no puede determinarse la VIS reinante	< 100 m	≥ 100 m												
	< 6 km/h (3 kt)	≥ 6 km/h (3 kt)																			
Informe local ordinario y especial	2 min ⁷	2 min	2 min	2 min	1 min	N/A	N/A	1 min	N/A ⁸			Siempre	2/8	4/8	Siempre	CB TCU	QNH QFE ⁹	Si	Todos ¹⁰		
METAR/ SPECI	10 min	10 min	10 min	10 min	10 min	VIS reinante y VIS mínima + dirección	VIS mínima	10 min	Ninguna tendencia observada ("N")	Hacia arriba ("U") o hacia abajo ("D")	1 min	Siempre	2/8	4/8	Siempre	CB TCU	QNH	No	WX reciente y significativo para operaciones y cizalladura del viento ¹²		
Escalas de notificación para todos los mensajes	Dirección en tres cifras redondeada a los 10 grados más próximos				Velocidad en 1 km/h o 1 kt	Si <i>Incremento aplicable</i>			Si <i>Incremento aplicable</i>			Si	<i>Incremento aplicable</i>				Redondeada al grado entero: hacia arriba para decimal 5	En hPa ¹⁵ redondeada hacia abajo para los decimales 1 – 9		N/A	
	(grados 1 – 4 por defecto, grados 5 – 9 por exceso)				Velocidad < 2 km/h (1 kt) indicada con el término CALMO	VIS < 800 m : 50 m 800 m ≤ VIS < 5 000 m : 100 m 5 000 m ≤ VIS < 10 km : 1 km VIS ≥ 10 km : Ninguna, dada como 10 km o cubierta por CAVOK			RVR < 400 m : 25 m 400 ≤ RVR ≤ 800 m : 50 m 800 < RVR < 2 000 m : 100 m ¹³			N/A	(Nivel de referencia: Elevación del aeródromo ¹⁴ o nivel medio del mar para estructuras mar adentro)								

Notas.—

1. Teniendo en cuenta los 10 minutos previos [excepción: si el período de 10 minutos comprende una *marcada discontinuidad* (o sea, el RVR cambia o sobrepasa de 150, 350, 600 u 800 m, durante ≥ 2 minutos), deben utilizarse únicamente los datos posteriores a la discontinuidad]. Se utiliza un esquema convencional para ilustrar las partes del período de 10 minutos anterior a la observación relativas a criterios RVR, o sea, AB, BC y AC.
2. Una capa compuesta de CB y TCU *con una base común* debería notificarse como “CB”.
3. Teniendo en cuenta los 10 minutos previos [excepción: si el período de 10 minutos comprende una *marcada discontinuidad* (o sea, si la dirección cambia de ≥ 30° con una velocidad de ≥ 20 km/h o la velocidad cambia de ≥ 20 km/h, durante ≥ 2 minutos), deben utilizarse únicamente los datos posteriores a la discontinuidad].
4. Al tratarse de más de una dirección, se utiliza la que sea más importante para las operaciones.
5. Sean $\bar{R}_1$ = cualquier valor RVR promedio de 1 minuto durante el período AC, $\bar{R}_{10}$ = valor RVR promedio de 10-minutos durante el período AC, $\bar{R}_{S(AB)}$ = valor RVR promedio de 5-minutos durante el período AB y $\bar{R}_{S(BC)}$ = = valor RVR promedio de 5-minutos durante el período BC.
6. CB (cumulonimbus) y TCU (cumulus en forma de torre = nubes cumulus congestus de gran extensión vertical), si no se han indicado entre las demás capas.
7. El período para determinar los valores medios se indica, cuando corresponda, en el ángulo superior izquierdo.

8. N/A = no aplicable.
9. Debe incluirse QFE, cuando corresponda. La elevación de referencia para la QFE debería ser la elevación del aeródromo, excepto para las pistas de aproximaciones de precisión y las pistas de aproximaciones que no sean de precisión con un umbral de ≥ 2 m (7 ft) por debajo o por encima de la elevación del aeródromo, en cuyo caso el nivel de referencia debería ser la elevación del umbral pertinente.
10. Según se indica en el Apéndice 3, 4.8.
11. Según el *Manual de claves* de la OMM (OMM — Núm. 306), Volumen I.1, Parte A — Claves alfanuméricas, párrafo 15.5.5, “se recomienda que los sistemas de medición de la velocidad del viento sean de tal naturaleza que las ráfagas máximas representen un promedio de 3 segundos”.
12. Asimismo, la temperatura de la superficie del mar y el estado de ese último a partir de estructuras mar adentro de conformidad con el acuerdo regional de navegación aérea.
13. Notifíquese si RVR o VIS < 1 500 m, límites para evaluaciones 50 y 2 000 m.
14. Para aterrizaje en aeródromos con pistas para aproximaciones de precisión y con la elevación del umbral ≤ 15 m por debajo de la elevación del aeródromo, debe adoptarse como referencia la *elevación del umbral*.
15. Midiéndose en 0,1 hPa.

ADJUNTO D. CONVERSIÓN DE LAS INDICACIONES POR INSTRUMENTOS EN VALORES DE ALCANCE VISUAL EN LA PISTA Y DE LA VISIBILIDAD

(Véase el Apéndice 3, 4.3.5 del presente Anexo)

1. La conversión de las indicaciones por instrumentos en valores del alcance visual en la pista y visibilidad se basa en la ley de Koschmieder o en la ley de Allard, según que el piloto espere obtener su orientación visual principal de la pista y de sus señales, o de las luces de pista. Con el fin de normalizar las determinaciones del alcance visual en la pista, en este adjunto se suministra orientación sobre el empleo y la aplicación de los principales factores de conversión que se han de utilizar en estos cálculos.

2. En la ley Koschmieder, uno de los factores que se ha de tener en cuenta es el umbral de contraste del piloto. La constante convenida que se ha de utilizar para este fin es 0,05 (dimensional).

3. En la ley de Allard, el factor correspondiente es el umbral de iluminación. Esta no es una constante, sino una función continua que depende de la luminancia de fondo. La relación convenida que se ha de utilizar en los sistemas por instrumentos con ajuste continuo del umbral de iluminación mediante un sensor de luminancia de fondo, se indica mediante la curva de la Figura D-1. Se prefiere emplear una función continua, que se aproxime a la función escalonada, presentada en la Figura D-1, por su mayor precisión, en lugar de la relación por escalones descrita en el inciso 4.

4. En los sistemas por instrumentos sin ajuste continuo del umbral de iluminación, es conveniente utilizar cuatro valores de umbral de iluminación, situados a intervalos iguales, con las correspondientes gamas de luminancia de fondo que se hayan convenido aunque disminuirá la precisión. Los cuatro valores se indican en la Figura D-1 en forma de función escalonada y, para mayor claridad, se detallan en la Tabla D-1.

Nota 1.— El Manual de métodos para la observación y la información del alcance visual en la pista (Doc 9328), contiene información y textos de orientación sobre las luces que han de utilizarse para calcular el alcance visual en la pista.

Nota 2. — De conformidad con la definición de visibilidad en sentido aeronáutico, la intensidad de las luces por emplear para la evaluación de la visibilidad está en las cercanías de 1 000 cd.

Tabla D-1. Escalones de umbral de iluminación

<i>Condición</i>	<i>Umbral de iluminación (lx)</i>	<i>Luminancia de fondo (cd/m²)</i>
Noche	8×10^{-7}	≤ 50
Valor intermedio	10^{-5}	51 – 999
Día normal	10^{-4}	1 000 – 12 000
Día luminoso (niebla con sol)	10^{-3}	> 12 000

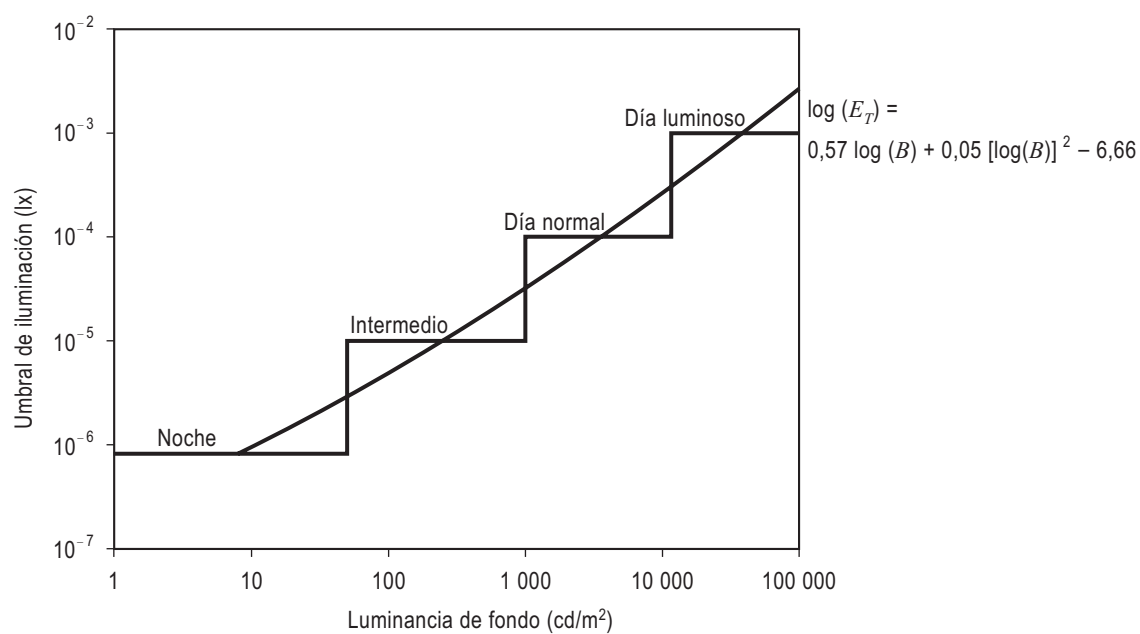


Figura D-1. Relación entre el umbral de iluminación E_T (lx) y la luminancia de fondo B (cd/m²)

— FIN —

PUBLICACIONES TÉCNICAS DE LA OACI

Este resumen explica el carácter, a la vez que describe, en términos generales, el contenido de las distintas series de publicaciones técnicas editadas por la Organización de Aviación Civil Internacional. No incluye las publicaciones especializadas que no encajan específicamente en una de las series, como por ejemplo el Catálogo de cartas aeronáuticas, o las Tablas meteorológicas para la navegación aérea internacional.

Normas y métodos recomendados internacionales. El Consejo los adopta de conformidad con los Artículos 54, 37 y 90 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, y por conveniencia se han designado como Anexos al citado Convenio. Para conseguir la seguridad o regularidad de la navegación aérea internacional, se considera que los Estados contratantes deben aplicar uniformemente las especificaciones de las normas internacionales. Para conseguir la seguridad, regularidad o eficiencia, también se considera conveniente que los propios Estados se ajusten a los métodos recomendados internacionales. Si se desea lograr la seguridad y regularidad de la navegación aérea internacional es esencial tener conocimiento de cualesquier diferencias que puedan existir entre los reglamentos y métodos nacionales de cada uno de los Estados y las normas internacionales. Si, por algún motivo, un Estado no puede ajustarse, en todo o en parte, a determinada norma internacional, tiene de hecho la obligación, según el Artículo 38 del Convenio, de notificar al Consejo toda diferencia o discrepancia. Las diferencias que puedan existir con un método recomendado internacional también pueden ser significativas para la seguridad de la navegación aérea, y si bien el Convenio no impone obligación alguna al respecto, el Consejo ha invitado a los Estados contratantes a que notifiquen toda diferencia además de aquellas que atañan directamente, como se deja apuntado, a las normas internacionales.

Procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS). El Consejo los aprueba para su aplicación mundial. Comprenden, en su mayor parte, procedimientos de operación cuyo grado de desarrollo no se estima suficiente para su adopción como normas o métodos recomendados internacionales, así como también materias de un carácter más permanente que se consideran demasiado

detalladas para su inclusión en un Anexo, o que son susceptibles de frecuentes enmiendas, por lo que los procedimientos previstos en el Convenio resultarían demasiado complejos.

Procedimientos suplementarios regionales (SUPPS). Tienen carácter similar al de los procedimientos para los servicios de navegación aérea ya que han de ser aprobados por el Consejo, pero únicamente para su aplicación en las respectivas regiones. Se publican englobados en un mismo volumen, puesto que algunos de estos procedimientos afectan a regiones con áreas comunes, o se siguen en dos o más regiones.

Las publicaciones que se indican a continuación se preparan bajo la responsabilidad del Secretario General, de acuerdo con los principios y criterios previamente aprobados por el Consejo.

Manuales técnicos. Proporcionan orientación e información más detallada sobre las normas, métodos recomendados y procedimientos internacionales para los servicios de navegación aérea, para facilitar su aplicación.

Planes de navegación aérea. Detallan las instalaciones y servicios que se requieren para los vuelos internacionales en las distintas regiones de navegación aérea establecidas por la OACI. Se preparan por decisión del Secretario General, a base de las recomendaciones formuladas por las conferencias regionales de navegación aérea y de las decisiones tomadas por el Consejo acerca de dichas recomendaciones. Los planes se enmiendan periódicamente para que reflejen todo cambio en cuanto a los requisitos, así como al estado de ejecución de las instalaciones y servicios recomendados.

Circulares de la OACI. Facilitan información especializada de interés para los Estados contratantes. Comprenden estudios de carácter técnico.

© OACI 2007
8/07, S/P1/400

Núm. de pedido AN 3
Impreso en la OACI

