

REPUBLICA DOMINICANA
REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO



RAD 2
REGLAMENTO DEL AIRE



REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO
REGLAMENTO DEL AIRE
RAD 2

TABLA DE CONTROL DE PÁGINAS EFECTIVAS			
No. de Enmienda	Fecha de Aplicación	Páginas Afectadas	Anotado por
1	22/12/2008	-	-
2	11/11/2014	6/35, 7/35, 19/35, 22/35, AP-A 22/23, AP-A 23/23, AP-B 1/2, AP-B 2/2, AP-D 1/5, AP-D 2/5, AP- D 3/5, AP-D 4/5, AP-D 5/5.	Santiago Castro
3	10/01/2017	17/35,18/35	Santiago Castro
4	20/12/2018	AP-D 2/5	Santiago Castro
5	22/02/2023	2/35, AP-D 2/5	Megan De Jesús
6	05/03/2025	12/35, AP-D 2/5	Megan De Jesús

REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO
REGLAMENTO DEL AIRE
RAD 2

TABLA DE CONTROL DE ENMIENDAS

No. de Enmienda	Origen	Temas	Aprobación/ Aplicación
1	Enmiendas 40 y anteriores al Anexo 2	-	22/12/2008
2	Enmiendas 41, 42 , 43 y 44 del Anexo 2 (La enmienda 44 del Anexo 2 aplica para el RAD1, Definiciones y Abreviaturas)	Enmiendas de las señales manuales de emergencia normalizadas para las comunicaciones de emergencia entre el personal de salvamento y extinción de incendios de aeronaves y las tripulaciones de vuelo y/o de cabina; y armonización de los niveles de crucero; variaciones de la velocidad; y aeronaves pilotadas a distancia.	20/10/2014 11/11/2014
3	Enmienda 45 Anexo 2	Procedimientos de variación de velocidad.	25/11/2016 10/01/2017
4	Enmienda 46 Anexo 2	a) estructura para la reglamentación de la expedición de licencias de piloto a distancia y la provisión de un marco mundial para la reglamentación de licencias para los sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS); y b) enmienda de las referencias.	06/12/2018 20/12/2018
5	Modificación Interna	estructura para la reglamentación de la expedición de licencias de piloto;	6/02/2023 22/02/2023
6	Adopción de la Enmienda 48 del Anexo 2	a) definiciones relativas a los planes de vuelo y la presentación de planes de vuelo; y b) certificados relativos a las operaciones con sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS) en el espacio aéreo controlado y en los aeródromos al 26 de noviembre de 2026.	09/02/2025 05/03/2025

“Intencionalmente dejada en blanco”

I n d i c e

Sección “A” – Definiciones y Abreviaturas

- 2.1 Definiciones y Abreviaturas

Sección “B” – Disposiciones Generales

- 2.3 Aplicabilidad Territorial
- 2.5 Cumplimiento
- 2.7 Responsabilidad y Autoridad del Piloto al Mando
- 2.9 Medidas Previas al Vuelo
- 2.11 Uso Ilegal de Alcohol y Sustancias Psicoactivas

Sección “C” – Reglas Generales

- 2.13 Protección de Personas y Propiedad
- 2.15 Prevención de Colisiones
- 2.17 Planes de Vuelo
- 2.19 Señales
- 2.21 Hora
- 2.23 Servicio de Control de Tránsito Aéreo
- 2.25 Procedimientos de Emergencia
- 2.27 Interferencia Ilícita
- 2.29 Interceptación
- 2.31 Mínimas VMC de Visibilidad y Distancia de Nubes

Sección “D” - Reglas de Vuelo Visual

- 2.33 Reglas Aplicables a Todos los Vuelos

Sección “E” - Reglas de Vuelo Por Instrumentos

2.35 Reglas Aplicables a Todos los Vuelos IFR

2.37 Reglas Aplicables a los Vuelos IFR Efectuados dentro del Espacio Aéreo Controlado

2.39 Reglas Aplicables a los Vuelos IFR Efectuados Fuera del Espacio Aéreo Controlado

Apéndices

Apéndice “A” - Señales

Apéndice “B” - Tabla de Niveles de Crucero

Apéndice “C” - Globos Libres No Tripulados

Apéndice “D” - Sistemas de Aeronaves Pilotadas a Distancia

“Intencionalmente dejada en blanco”

Sección “A” – Definiciones y Abreviaturas

2.1 Definiciones y Abreviaturas.

Las Definiciones y Abreviaturas correspondientes al presente Reglamento, se encuentran incluidas en el RAD-1 (Definiciones y Abreviaturas).

Sección “B” – Disposiciones Generales

2.3 Aplicabilidad territorial.

La División de Gestión de Tránsito Aéreo (ATM), División dependiente de la Dirección de Navegación Aérea, del Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC), además de prestar los servicios de tránsito aéreo dentro del territorio Dominicano, prestara estos servicios en las zonas de alta mar, en las cuales la República Dominicana haya aceptado dicha responsabilidad de conformidad con un Acuerdo Regional de Navegación Aérea.

2.5 Cumplimiento.

La operación de aeronaves, tanto en vuelo como en el área de movimiento de los aeródromos, se ajustará a las reglas generales de vuelo y, además, durante el vuelo:

- a) A las Reglas de Vuelo Visual; o
- b) A las Reglas de Vuelo por Instrumentos.

2.7 Responsabilidad y autoridad del piloto al mando.

- a) El piloto al mando de la aeronave, manipule o no los mandos en un momento determinado, será responsable de que la operación de la misma se realice de acuerdo con las disposiciones del presente Reglamento, exceptuando los casos de emergencia que lo hagan irrealizable por razones de seguridad.
- b) El piloto al mando de la aeronave tendrá autoridad decisiva en todo lo relacionado con ella, mientras esté al mando de la misma.

2.9 Medidas previas al vuelo.

a) Antes de iniciar un vuelo, el piloto al mando de la aeronave se familiarizará con toda la información disponible apropiada al vuelo proyectado. Las medidas previas para aquellos vuelos que no se limiten a las inmediaciones de un aeródromo y para todos los vuelos IFR comprenderán el estudio minucioso de los informes y pronósticos meteorológicos de actualidad de que se disponga, cálculo de combustible necesario y preparación del plan a seguir en caso de no poder completarse el vuelo proyectado.

b) El piloto al mando tomará las medidas oportunas para que no se inicie un vuelo a menos que se haya determinado previamente, por todos los medios razonables de que se disponga, que las instalaciones o servicios terrestres y marítimos disponibles, requeridos necesariamente durante ese vuelo y para la operación de la aeronave en condiciones de seguridad sean adecuados, comprendidas las instalaciones y servicios de comunicación y las ayudas para la navegación.

2.11 Uso ilegal de alcohol y sustancias psicoactivas.

El personal aeronáutico y demás empleados cuyas funciones sean críticas desde el punto de vista de la seguridad de la aviación no desempeñarán dichas funciones mientras estén bajo la influencia de sustancias psicoactivas que perjudiquen la actuación humana. Las personas en cuestión deben abstenerse de todo tipo de uso ilegal de ciertas sustancias.

a) Ninguna persona podrá actuar o intentar actuar como miembro de tripulación de una aeronave civil:

- 1) Dentro de las ocho (8) horas siguientes al consumo de cualquier bebida alcohólica;
- 2) Mientras se encuentre bajo la influencia del alcohol;
- 3) Mientras esté usando drogas que afecten las facultades de la persona en cualquier forma contraria a la seguridad; o
- 4) Mientras se tenga una concentración de alcohol de 0.04 o mayor en una muestra de sangre o de aliento. Concentración de alcohol significa gramos de alcohol por decilitro de sangre o gramos de alcohol por 210 litros de aliento.

b) Excepto en una emergencia, ningún piloto de una aeronave civil podrá permitir a una persona que parezca estar intoxicada o demuestre de alguna manera o por indicaciones físicas, que ésta se encuentra bajo la influencia de drogas (excepto un paciente médico bajo adecuado cuidado) ser transportado en esa aeronave.

- c) Un miembro de tripulación deberá hacer lo siguiente:
- 1) Por solicitud de una autoridad competente, someterse a una prueba que indique la concentración de alcohol en la sangre o aliento, cuando:
 - i) El oficial de la ley está autorizado bajo la ley dominicana para efectuar la prueba o para ordenar que se haga la prueba; y
 - ii) El oficial de la ley este solicitando el someterse a pruebas para investigar una sospecha de violación de la Ley Dominicana que gobierne una conducta igual o substancialmente similar prohibida por el párrafo (a)(1), (a)(2), o (a)(4) de esta sub-sección.
 - 2) Siempre y cuando el IDAC tenga una base razonable para creer que una persona puede haber violado el párrafo (a)(1), (a)(2) o (a)(4) de esta sub-sección, esa persona deberá, por solicitud del IDAC, facilitar a la misma, o autorizar a una clínica, hospital, doctor, o cualquier otra persona para entregar al IDAC, los resultados de cada prueba tomada dentro de las cuatro horas después de actuar o intentar actuar como un miembro de la tripulación, que indique una concentración de alcohol en la muestra de sangre o de aliento.
- d) Siempre y cuando el Director General tenga una base razonable para creer que una persona puede haber violado el párrafo (a)(3) de esta sub-sección, esa persona deberá, por solicitud del Director General, facilitar al Director General o autorizar a cualquier clínica, hospital, doctor, u otra persona para entregar al Director General, los resultados de cada prueba tomada dentro de las cuatro (4) horas después de actuar o intentar actuar como un miembro de la tripulación que indique la presencia de cualquier droga en el cuerpo.
- e) Cualquier información de la prueba obtenida por el Director General bajo los párrafos (c) o (d) de esta sub-sección puede ser evaluada para determinar las calificaciones de una persona para cualquier certificación como personal aeronáutico o posibles violaciones del Reglamento Aeronáutico Dominicano y puede usarse como evidencia para cualquier acción legal bajo las leyes dominicanas.

Sección “C” – Reglas Generales

2.13 Protección de personas y propiedad.

a) Operación negligente o temeraria de aeronaves.

Ningún Piloto podrá operar una aeronave de manera negligente o temeraria, de forma tal que pueda poner en peligro vidas y/o propiedades en la superficie.

b) Alturas mínimas.

Todo piloto al mando de aeronaves no volará sobre edificios, en ciudades, pueblos, o lugares habitados, o sobre un conglomerado de personas al aire libre, a menos que vuelen a una altura que permita en un caso de emergencia, efectuar un aterrizaje sin peligro excesivo para las personas o la propiedad que se encuentren en la superficie, exceptuando los casos en que sea necesario para despegar o aterrizar o cuando se tenga permiso del IDAC.

c) Niveles de Crucero.

Los niveles de crucero a que ha de efectuarse un vuelo o parte de él se referirán a:

- 1) Niveles de vuelo, para los vuelos que se efectúen a un nivel igual o superior al nivel de vuelo más bajo utilizable o, cuando corresponda, para los vuelos que se efectúen por encima de la altitud de transición;
- 2) Altitudes, para los vuelos que se efectúen por debajo del nivel de vuelo más bajo utilizable o, cuando corresponda, para los vuelos que se efectúen a la altitud de transición o por debajo de ella.

d) Lanzamiento de Objetos o Rociado.

El piloto al mando no hará ningún lanzamiento de objeto ni rociado alguno desde una aeronave en vuelo, salvo las condiciones prescritas por el IDAC en el RAD 91, Sub-Sección 91.15, y según lo indique la información o autorización de la autoridad ATS.

e) Remolques.

- 1) Ningún piloto de una aeronave puede remolcar a otra ni, a otro objeto, a no ser de acuerdo con los requisitos prescritos por el IDAC en el RAD 91, sub-secciones 91.309, 91.311 y de acuerdo a la información o autorización de la autoridad ATS.
- 2) Ningún piloto de aeronave puede soltar el cable de remolque después deliberar el planeador o el objeto remolcado, de modo tal que pueda dañar o poner en peligro la vida o propiedades de terceros en la superficie.

f) Descensos en Paracaídas.

Salvo en casos de emergencia, ningún piloto al mando puede permitir dentro del territorio Dominicano que persona alguna ejecute un salto en paracaídas desde una aeronave, a no ser de acuerdo con lo prescrito por el RAD 105 y de conformidad a la información o autorización pertinentes de la autoridad ATS.

g) Vuelo Acrobático.

Ningún piloto al mando de una aeronave realizará vuelos acrobáticos sin autorización del IDAC y los mismos deberán realizarse de acuerdo al RAD 91, sub-sección 91.303, y a la información o autorización pertinente de la dependencia ATS correspondiente.

h) Vuelos en Formación.

Ningún piloto volará en formación excepto mediante arreglo previo entre los pilotos al mando de las aeronaves participantes y para vuelos en formación en el espacio aéreo controlado, se harán de conformidad con las condiciones siguientes:

- 1) La formación opera como una única aeronave por lo que respecta a la navegación y la notificación de posición
- 2) La separación entre las aeronaves que participan en el vuelo será responsabilidad del jefe de vuelo y de los pilotos al mando de las demás aeronaves participantes e incluirá períodos de transición cuando las aeronaves estén maniobrando para alcanzar su propia separación dentro de la formación y durante las maniobras para iniciar y romper dicha formación
- 3) Cada aeronave se mantendrá a una distancia de no más de 1Km. (0.5 NM) y a 30 m. (100 pies) verticalmente con respecto a la aeronave jefe.

i) Aeronave pilotada a distancia.

Las aeronaves pilotadas a distancia deben utilizarse de modo que se reduzca al mínimo el peligro para las personas, bienes u otras aeronaves, y de conformidad con las condiciones establecidas en el Apéndice D.

j) Globos Libres no Tripulados.

Los globos libres no tripulados deben utilizarse de modo que se reduzca al mínimo el peligro a otras aeronaves, a las personas o propiedades en superficie y de conformidad con las condiciones establecidas en la Sección D del RAD 101 y las descritas en el Apéndice C de este Reglamento.

k) Zonas Prohibidas y Restringidas.

Ningún piloto al mando de una aeronave volará en una zona prohibida o restringida, cuyos detalles se hayan publicado debidamente en la AIP o cuyas prohibiciones y restricciones se han publicado mediante NOTAM, a no ser que se ajuste a las condiciones de las restricciones o que tenga permiso del IDAC.

2.15 Prevención de colisiones.

Las siguientes reglas no eximirá al piloto al mando de la obligación de proceder en la forma más eficaz para evitar una colisión, lo que incluye llevar a cabo las maniobras anticolisión necesarias basándose en los avisos de resolución proporcionados por el equipo ACAS.

a) Proximidad.

Ningún piloto al mando de una aeronave volará tan cerca de otra de modo que pueda ocasionar peligro de colisión.

b) Derecho de Paso.

- 1) La aeronave que tenga el derecho de paso mantendrá su rumbo y velocidad.
- 2) El piloto al mando de la aeronave que esté obligada a mantenerse fuera de la trayectoria de otra, de acuerdo a lo prescrito en el acápite B, en los numerales 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 y 10, de esta sub-sección, evitará pasar por encima, por debajo o por delante de ella, a menos que, lo haga a suficiente distancia y que tenga en cuenta el efecto de la estela turbulenta de la aeronave.

REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO
REGLAMENTO DEL AIRE
RAD 2

- 3) Aproximación de frente. Cuando dos (2) aeronaves se aproximen de frente, o casi de frente, y haya peligro de colisión, ambos pilotos al mando de dichas aeronaves alterarán su rumbo hacia la derecha.
- 4) Convergencia. Cuando dos (2) aeronaves converjan a un nivel aproximadamente igual, la que tenga a la otra a su derecha, cederá el paso, con las siguientes excepciones:
 - i) Los aerodinos propulsados mecánicamente cederán el paso a los dirigibles, planeadores y globos;
 - ii) Los dirigibles cederán el paso a los planeadores y globos;
 - iii) Los planeadores cederán el paso a los globos;
 - iv) Las aeronaves propulsadas mecánicamente cederán el paso a las que vayan remolcando a otras o a algún objeto.
- 5) Alcance. Se denomina aeronave que alcanza, la que se aproxima a otra por detrás, siguiendo una línea que forme un ángulo menor de setenta (70°) con el plano de simetría de la que va delante, es decir, que está en tal posición con respecto a la otra aeronave que, de noche, no podría ver ninguna de sus luces de navegación a la izquierda (babor) o a la derecha (estribor). Todo piloto al mando de una aeronave que sea alcanzada por otra, tendrá el derecho de paso, y el piloto al mando de la aeronave que la alcance ya sea ascendiendo, descendiendo o en vuelo horizontal, se mantendrá fuera de la trayectoria de la primera, cambiando su rumbo hacia la derecha. Ningún cambio subsiguiente en la posición relativa de ambas aeronaves, eximirá de esta obligación al piloto al mando de la aeronave que esté alcanzando a la otra, hasta que la haya pasado y dejado atrás por completo.
- 6) Aterrizaje
 - i) Todo piloto al mando de las aeronaves en vuelo, y también los de las que estén operando en tierra o agua, cederán el paso a las aeronaves que estén aterrizando o en las fases finales de una aproximación para aterrizar;
 - ii) Cuando dos (2) o más aerodinos se aproximen a un aeródromo para aterrizar, el piloto al mando del que esté a mayor nivel cederá el paso a los que estén más bajos, pero estos últimos no se valdrán de esta regla ni para cruzar por delante de otro que esté en la fase final de una aproximación para aterrizar, ni para alcanzarlo. No obstante, los aerodinos propulsados mecánicamente cederán el paso a los planeadores;
 - iii) Aterrizaje de emergencia. Todo piloto al mando de la aeronave que se dé cuenta, que otra se ve obligada a aterrizar, le cederá el paso.

REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO
REGLAMENTO DEL AIRE
RAD 2

- 7) Despegue. Todo piloto al mando de una aeronave en rodaje en el área de maniobras de un aeródromo cederá el paso a las aeronaves que estén despegando o por despegar.
 - 8) Movimiento de las aeronaves en la superficie. En el caso de que exista peligro de colisión entre dos (2) aeronaves en rodaje en el área de movimiento de un aeródromo, se aplicará lo siguiente:
 - i) Cuando dos (2) aeronaves se aproximen de frente, o casi de frente, ambas se detendrán o de ser posible, alterarán su rumbo hacia la derecha para mantenerse a suficiente distancia;
 - ii) Cuando dos (2) aeronaves se encuentren en un rumbo convergente, la que tenga a la otra a su derecha cederá el paso;
 - iii) Toda aeronave que sea alcanzada por otra, tendrá el derecho de paso y la aeronave que la alcance se mantendrá a suficiente distancia de la trayectoria de la otra aeronave.
 - 9) Cuando una aeronave esté en rodaje en el área de maniobras, el piloto se detendrá y se mantendrá a la espera en todos los puntos de espera de la pista, a menos que la torre de control de aeródromo le autorice de otro modo.
 - 10) Cuando una aeronave esté en rodaje en el área de maniobras, el piloto se detendrá y se mantendrá a la espera en todas las barras de parada iluminadas y podrá proseguir cuando se apaguen estas luces.
- c) Luces que deben ostentar las aeronaves.
- 1) Salvo a lo dispuesto en la sub-sección 2.15, acápite C, numeral 5, entre la puesta y la salida del sol, o durante cualquier otro período que pueda prescribir el IDAC, las aeronaves en vuelo ostentarán:
 - i) Luces anticolidión cuyo objeto será el de llamar la atención hacia la aeronave; y
 - ii) Luces de navegación cuyo objeto, será el de indicar la trayectoria relativa de la aeronave a los observadores y no se ostentarán otras luces, si éstas pueden confundirse con las luces antes mencionadas.
 - 2) Salvo a lo dispuesto en la sub-sección 2.15, acápite C, numeral 5, entre la puesta y la salida del sol, o durante cualquier otro período que pueda prescribir el IDAC, todas las aeronaves que se encuentren u operen en el área de movimiento de un aeródromo:
 - i) Ostentarán luces de navegación cuyo objeto será el de indicar la trayectoria relativa de la aeronave a los observadores y no ostentarán otras luces si éstas pueden confundirse con las luces antes mencionadas.

- ii) A no ser que estén paradas y debidamente iluminadas por otro medio, ostentarán luces con el fin de indicar las extremidades de su estructura.
 - iii) Ostentarán luces destinadas a destacar su presencia.
 - iv) Cuando sus motores estén en funcionamiento, ostentarán luces anticolidión que indiquen este hecho.
- 3) Salvo a lo dispuesto en la sub-sección 2.15, acápite C, numeral 5, las aeronaves en vuelo, dotadas de las luces anticolidión prescrita en el numeral 1, llevarán encendidas dichas luces en todo período de tiempo.
- 4) Salvo a lo dispuesto en la sub-sección 2.15, acápite C, numeral 5, las aeronaves que:
- i) Operen en el área de movimiento de un aeródromo y estén dotadas de las luces anticolidión necesarias, llevarán encendidas las luces anticolidión necesarias para satisfacer los requisitos en el numeral 2 (iii), en todo período de tiempo;
 - ii) Que se encuentren en el área de movimiento de un aeródromo, llevarán encendidas las luces anticolidión necesarias para satisfacer los requisitos del numeral 2 (iv) en todo período de tiempo.
- 5) Se permitirá a los pilotos apagar o reducir la intensidad de cualquier luz de destellos de a bordo para satisfacer los requisitos prescritos en la sub-sección 2.15, acápite C, numerales 1, 2, 3 y 4, si es seguro o probable que:
- i) Afecten adversamente el desempeño satisfactorio de sus funciones;
 - ii) Expongan a un observador externo a un deslumbramiento perjudicial;

d) Vuelos Simulados por Instrumentos.

No se volará ninguna aeronave en condiciones simuladas de vuelo por instrumentos, a menos que:

- 1) La aeronave esté provista de doble mando en completo funcionamiento.
- 2) Un piloto calificado ocupe un puesto de mando para actuar como piloto de seguridad, respecto a la persona que vuele por instrumentos en condiciones simuladas. El piloto de seguridad tendrá suficiente visibilidad, tanto hacia delante, como hacia los costados de la aeronave, o un observador competente que esté en comunicación con el piloto de seguridad ocupará un puesto en la aeronave desde el cual su campo visual complemente adecuadamente el del piloto de seguridad.

e) Operaciones en un Aeródromo, sobre el mismo y sus cercanías.

Todos los pilotos de las aeronaves que operen en un aeródromo o en sus cercanías, tanto si se hallan o no en una zona de tránsito de aeródromo:

- 1) Observarán el tránsito de aeródromo a fin de evitar colisiones.
- 2) Se ajustarán al circuito de tránsito formado por otras aeronaves en vuelo, o lo evitarán.
- 3) Harán todos los virajes hacia la izquierda al aproximarse para aterrizar y después del despegue, a menos que la dependencia ATS competente autorice u ordene lo contrario.
- 4) Aterrizarán y despegarán en la dirección del viento, a menos que, sea preferible otra dirección por razones de seguridad, de configuración de la pista, o de procedimientos de tránsito aéreo.

f) Operaciones Acuáticas.

- 1) Cuando se aproximen dos aeronaves o una aeronave y una embarcación y exista peligro de colisión, los pilotos al mando de las aeronaves procederán teniendo muy en cuenta las circunstancias y condiciones del caso, inclusive las limitaciones propias de cada una de ellas.
- 2) Convergencia. Cuando un piloto al mando de una aeronave tenga a su derecha otra aeronave o embarcación, cederá el paso para mantenerse a suficiente distancia.
- 3) Aproximación de frente. Cuando un piloto al mando de aeronave se aproxime de frente o casi de frente a otra, o a una embarcación, variará su rumbo hacia la derecha para mantenerse a suficiente distancia.
- 4) Alcance. Todo piloto al mando de aeronave o embarcación que sea alcanzado por otra tiene derecho de paso, y la que da alcance cambiará su rumbo para mantenerse a suficiente distancia.
- 5) Amaraje y despegue. Todo piloto al mando de una aeronave que amare o despegue del agua se mantendrá, en cuanto sea factible, alejado de todas las embarcaciones y evitará obstruir su navegación.
- 6) Luces que deben ostentar las aeronaves en el agua. Entre la puesta y la salida del sol, o durante cualquier otro período entre la puesta y la salida del sol, todo piloto al mando de una aeronave que se halle en el agua ostentará las luces prescritas por el Reglamento Internacional para la prevención de abordajes en el mar (revisado en 1972), a menos que sea imposible, en cuyo caso ostentará luces cuyas características y posición sean lo más parecidas posible a las que exige el Reglamento Internacional.

2.17 Planes de vuelo.

Nota.— Los procedimientos relativos a los planes de vuelo y los servicios conexos figuran en los PANS-ATM (Doc 4444)

a) Presentación de plan de vuelo.

- 1) La información referente al vuelo proyectado o a parte del mismo, que ha de suministrarse a las dependencias de los Servicios de Tránsito Aéreo, se dará en forma de plan de vuelo.
- 2) El piloto al mando o el despachador de vuelo, según corresponda, presentarán un plan de vuelo antes de realizar:
 - i) Cualquier vuelo o parte del mismo al que tenga que prestarse servicio de control de tránsito aéreo;
 - ii) Cualquier vuelo IFR dentro del espacio aéreo con servicio de asesoramiento;
 - iii) Cualquier vuelo dentro de áreas designadas o a lo largo de rutas designadas, cuando así lo requiera la autoridad ATS competente para facilitar el suministro de servicios de información de vuelo, de alerta y de búsqueda y salvamento;
 - iv) Cualquier vuelo dentro de áreas designadas o a lo largo de rutas designadas, cuando así lo requiera la autoridad ATS competente para facilitar la coordinación con las dependencias militares o con las dependencias de los servicios de tránsito aéreo competentes en Estados adyacentes, a fin de evitar la posible necesidad de interceptación para fines de identificación;
 - v) Todo vuelo a través de fronteras internacionales.
- 3) El piloto al mando, o el despachador de vuelo si se están realizando operaciones bajo el RAD 121, A menos que la autoridad ATS competente prescriba otra cosa, se presentará un plan de vuelo a una oficina de notificación de los servicios de tránsito aéreo antes de la salida, por escrito, facsímile, o se transmitirá por radio a la dependencia de los servicios de tránsito aéreo competente.
- 4) El piloto al mando, o el despachador de vuelo si se están realizando operaciones bajo el RAD 121, debe presentar un plan de vuelo para un vuelo, al que haya de suministrarse servicio de control o de asesoramiento de tránsito aéreo, por lo menos, sesenta (60) minutos antes de la salida, o, si se presenta durante el vuelo, en un momento en que exista la seguridad de que lo recibirá la dependencia apropiada de los servicios de tránsito aéreo, por lo menos, diez (10) minutos antes de la hora en que se calcule que la aeronave llegará:
 - i) Al punto previsto de entrada en un área de control o en un área con servicio de asesoramiento; o
 - ii) Al punto de cruce con una aerovía o con una ruta con servicio de asesoramiento.

b) Contenido del Plan de Vuelo.

El plan de vuelo contendrá información respecto a los conceptos siguientes:

- 1) Identificación de aeronave.
- 2) Reglas de vuelo y tipo de vuelo.
- 3) Número y tipo (s) de aeronave (s) y categoría de estela turbulenta.
- 4) Equipo (com. y nav.).
- 5) Aeródromo de salida: En los planes de vuelo presentados durante el vuelo, la información suministrada respecto a este concepto, será una indicación del lugar de donde puede obtenerse, en caso necesario la información suplementaria relativa al vuelo.
- 6) Hora prevista de fuera calzos: En los planes de vuelo presentados durante el vuelo, la información que se ha de suministrar respecto a este concepto, será la hora sobre el primer punto de la ruta a que se refiere el plan de vuelo.
- 7) Velocidad (es) de crucero.
- 8) Nivel (es) de crucero.
- 9) Ruta que ha de seguirse.
- 10) Aeródromo de destino y duración total prevista.
- 11) Aeródromo (s) de alternativa.
- 12) Autonomía.
- 13) Número total de personas a bordo.
- 14) Equipo de emergencia y de supervivencia.
- 15) Otros datos.

c) Modo de Completar el Plan de Vuelo.

- 1) Cualquiera que sea el objeto para la cual se presente, el plan de vuelo contendrá la información que corresponda sobre los conceptos pertinentes hasta aeródromo (s) de alternativa, inclusive, respecto a toda la ruta o parte de la misma para la cual se haya presentado el plan de vuelo.
- 2) El plan de vuelo contendrá, además, otra información sobre conceptos prescritos por la autoridad ATS competente o cuando la persona que preste el plan de vuelo lo considere necesario.

d) Cambios en el Plan de Vuelo.

- 1) A reserva de lo dispuesto en la sub-sección 2.23, acápite b, numeral 5, de este Reglamento, todos los cambios de un plan de vuelo presentado para un vuelo IFR o para un vuelo VFR que se realice como vuelo controlado, deber ser notificado por el piloto al mando o despachador de vuelo, según corresponda, lo antes posible a la dependencia correspondiente de los servicios de tránsito aéreo. Para otros vuelos VFR, los cambios importantes del plan de vuelo deben notificarse lo antes posible a la dependencia correspondiente de los servicios de tránsito aéreo.
- 2) Si la información presentada antes de la salida respecto a la autonomía o al número total de personas transportadas a bordo, es inexacta al momento de la salida, constituye un cambio en el plan de vuelo y como tal, deberá ser notificada por el piloto al mando o despachador de vuelo según corresponda.

e) Expiración del Plan de Vuelo.

- 1) A menos que la autoridad ATS competente prescriba otra cosa, el piloto al mando dará aviso de llegada, personalmente, por radiotelefonía, o por enlace de datos, tan pronto como sea posible después del aterrizaje a la dependencia ATS del aeródromo de llegada, después de todo vuelo respecto al cual se haya presentado un plan de vuelo que comprenda la totalidad del vuelo o la parte restante de un vuelo hasta el aeródromo de destino.
- 2) Cuando el piloto al mando o despachador de vuelo haya presentado un plan de vuelo únicamente respecto a una parte del vuelo distinta de la parte restante del vuelo hasta el punto de destino debe cancelarse, cuando sea necesario, mediante un informe apropiado a la correspondiente dependencia de los servicios de tránsito aéreo.
- 3) Cuando no haya dependencia de los servicios de tránsito aéreo en el aeródromo de llegada, el aviso de llegada se dará, cuando se requiera, a la dependencia más cercana del control de tránsito aéreo, lo antes posible después de aterrizar y por los medios más rápidos de que se disponga.
- 4) Cuando se sepa que los medios de comunicación en el aeródromo de llegada son inadecuados y no se disponga en tierra de otros medios para el despacho de mensajes de llegada, el piloto al mando de la aeronave transmitirá inmediatamente antes de aterrizar, si es posible, un mensaje similar al de un informe de llegada, cuando se requiera tal aviso. Normalmente, esta transmisión se hará a la estación aeronáutica que sirva a la dependencia de los Servicios de Tránsito Aéreo encargada de la región de información de vuelo en la cual opere la aeronave.

- 5) Los informes de llegada contendrán los siguientes elementos de información:
- i) Identificación de la aeronave;
 - ii) Aeródromo de salida;
 - iii) Aeródromo de destino (solamente si el aterrizaje no se efectuó en el aeródromo de destino);
 - iv) Aeródromo de llegada;
 - v) Hora de llegada.
- 6) El plan de vuelo presentado expirará una (1) hora después de la hora propuesta de salida si no se ha notificado enmienda de ésta a la dependencia de los servicios de tránsito aéreo correspondiente.

2.19 Señales.

- a) Al observar o recibir cualesquiera de las señales indicadas en el Apéndice A de este Reglamento, la aeronave obrará de conformidad con la interpretación que de la señal.
- b) Cuando se utilicen Las señales del Apéndice A, tendrán el significado que en el mismo se indica. Se utilizarán solamente para los fines indicados, y no se usará ninguna otra señal que pueda confundirse con ellas.
- c) Un señalero será responsable de proporcionar a las aeronaves en forma clara y precisa, señales normalizadas para maniobrar en tierra, utilizando las señales que se indican en el Apéndice A.
- d) Nadie guiará una aeronave a menos que esté debidamente instruido, cualificado, y aprobado por el IDAC para realizar tales funciones.
- e) El señalero utilizará un chaleco de identificación fluorescente para permitir que la tripulación de vuelo determine que se trata de la persona responsable de la operación de maniobra en tierra.
- f) Todo el personal de tierra que participe en la provisión de señales utilizará, en las horas diurnas, toletes, palas de tipo raqueta de tenis o guantes, todos ellos con los colores fluorescentes. Por la noche, o en condiciones de mala visibilidad, se utilizarán toletes iluminados.

2.21 Hora.

- a) El piloto al mando y demás personal de la División de Gestión de Tránsito Aéreo (ATM) del IDAC utilizará el tiempo universal coordinado (UTC), que deberá expresarse en horas y minutos y, cuando se requiera, en segundos, del día de 24 horas que comienza a medianoche.
- b) El piloto al mando verificará la hora con una dependencia de los servicios de tránsito aéreo, antes de la iniciación de un vuelo controlado y en cualquier otro momento del vuelo que sea necesario.
- c) Cuando se utiliza en la aplicación de comunicaciones por enlace de datos, la hora será exacta, con una tolerancia de un segundo respecto al UTC.

2.23 Servicio de control de tránsito aéreo.

- a) Autorizaciones del Control de Tránsito Aéreo.
 - 1) Antes de realizar un vuelo controlado o una parte de un vuelo como controlado, el piloto al mando obtendrá la autorización del control de tránsito aéreo. Dicha autorización se solicitará presentando el plan de vuelo a una dependencia ATS.
 - 2) Una autorización puede afectar sólo parte del plan de vuelo actualizado, según se indique en el límite de autorización o por referencia a maniobras determinadas tales como rodaje, aterrizaje o despegue.
 - 3) Si una autorización expedida por el control de tránsito aéreo no es satisfactoria para un piloto al mando de una aeronave, éste puede solicitar su enmienda y, si es factible, se expedirá una autorización enmendada.
 - 4) Las autorizaciones del control de tránsito aéreo tienen como única finalidad separar y acelerar el tránsito aéreo y se basan en las condiciones conocidas del tránsito que afecten la seguridad en la operación de una aeronave. Estas autorizaciones incluyen no solamente las aeronaves en vuelo y en el área de maniobras, sobre las cuales se está ejerciendo control, sino también todo el movimiento de vehículos y demás obstáculos no instalados permanentemente en el área de maniobras que se esté usando.
 - 5) Las autorizaciones del control de tránsito aéreo deben ser emitidas con bastante anticipación para garantizar que sean transmitidas a la aeronave con tiempo suficiente para cumplir con ellas.
 - 6) Las autorizaciones expedidas por el controlador de tránsito aéreo se refieren solamente a las condiciones del tránsito y del aeródromo y no eximen al Piloto al mando de ninguna responsabilidad en caso de que viole las reglas y reglamentos aplicables.
 - 7) Siempre que el piloto al mando de una aeronave haya solicitado una autorización que implique prioridad, se someterá a la dependencia ATS correspondiente, si ésta lo solicita, un informe explicando la necesidad de dicha prioridad.

b) Observancia del Plan de Vuelo Actualizado.

- 1) Salvo a lo dispuesto en la sub-sección 2.23, acápite b, numeral (8), todo piloto al mando de una aeronave se ajustará al plan de vuelo actualizado o a la parte aplicable de un plan de vuelo actualizado para un vuelo controlado dentro de las tolerancias definidas en la subsección 2.23, párrafos b) 2) y 5), a menos que, haya solicitado un cambio y conseguido autorización de la dependencia apropiada de Control de Tránsito Aéreo, o que se presente una situación de emergencia que exija tomar medidas inmediatas por parte del piloto al mando de la aeronave, en cuyo caso, tan pronto como lo permitan las circunstancias, después de aplicadas dichas medidas, se informará a la dependencia correspondiente ATS de las medidas tomadas y del hecho de que dichas medidas se debieron a una situación de emergencia.
- 2) A menos que la dependencia ATS autorice o disponga otra cosa, los vuelos controlados serán operados por el piloto al mando, de la siguiente manera:
 - i) Cuando se efectúen en una ruta ATS establecida, a lo largo del eje definido de esa ruta.
 - ii) Cuando se efectúen en otra ruta, directamente entre las instalaciones de navegación y/o los puntos que definen esa ruta.
- 3) Las divergencias serán notificadas a la dependencia ATS competente, por parte del Piloto al Mando.
- 4) Con sujeción al requisito principal que figura en el numeral 2 de este acápite, durante la ejecución de un vuelo controlado, una aeronave que se opere a lo largo de un tramo de una ruta ATS definido por referencia a radiofaros omnidireccionales VHF (VOR), cambiará para su guía de navegación primaria, de la instalación por detrás de la aeronave a la que se encuentre por delante de la misma y ese cambio se efectuará en el punto de cambio o tan cerca de éste como sea posible desde el punto de vista operacional, si dicho punto de cambio se ha establecido.
- 5) Desviaciones respecto al plan de vuelo actualizado: En el caso de que un vuelo controlado se desvíe de su plan de vuelo actualizado, el piloto al mando hará lo siguiente:
 - i) Desviación respecto a la derrota: si la aeronave se desvía de la derrota, el Piloto al Mando tomará medidas inmediatamente para rectificar su rumbo con objeto de volver a la derrota lo antes posible.
 - ii) Desviación respecto al número de Mach/a la velocidad aerodinámica verdadera asignados por el ATC: se notificará inmediatamente a la correspondiente dependencia de servicios de tránsito aéreo.
 - iii) Desviación respecto a un número de Mach/una velocidad aerodinámica verdadera: si el número de Mach/la velocidad aerodinámica verdadera, sostenidos a nivel de crucero, varían $\pm$ Mach 0,02 o más, o $\pm$ 19 km/h ($\pm$ 10 kt)

REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO
REGLAMENTO DEL AIRE
RAD 2

o mas para la velocidad aerodinámica verdadera, respecto al plan de vuelo actualizado, se informara de ello a la dependencia correspondiente de los servicios de transito aéreo.

- iv) Cambio de la hora prevista: salvo cuando la ADS-C esté activada y en condiciones de servicio en un espacio aéreo en que se proporcionen servicios ADS-C, si la hora prevista de llegada al próximo punto de notificación aplicable, al límite de región de información de vuelo o al aeródromo de destino, el que esté antes, cambia en más de dos (2) minutos con respecto a la notificada anteriormente a los servicios de tránsito aéreo, o con relación a otro período de tiempo que haya prescrito la autoridad ATS competente o que se base en acuerdos regionales de navegación aérea, la tripulación de vuelo notificará a la dependencia ATS correspondiente lo antes posible.
- 6) Cuando se proporcionen servicios ADS-C, y esté activada esta última, el piloto al mando informará automáticamente a la dependencia de servicios de tránsito aéreo, por enlace de datos, cuando tenga lugar un cambio que sea superior a los valores de umbral establecidos en el contrato ADS relacionado con un evento.
- 7) Solicitudes de cambios: Las solicitudes relativas a cambios en el plan de vuelo actualizado deberán contener la información que se indica a continuación:
 - i) Cambios de nivel de crucero: Identificación de la aeronave; nuevo nivel de crucero solicitado y número de Mach/velocidad aerodinámica verdadera de crucero a este nivel; horas previstas revisadas (cuando proceda) en los puntos de notificación o sobre los límites de las regiones de información de vuelo subsiguientes.
 - ii) Cambio de número de Mach/velocidad aerodinámica verdadera: identificación de la aeronave; número de Mach/velocidad aerodinámica verdadera solicitados
 - iii) Cambio de ruta:
 - A) Sin modificación de punto de destino: identificación de la aeronave; reglas de vuelo; descripción de la nueva ruta de vuelo, incluso los datos relacionados con el plan de vuelo empezando con la posición desde la cual se inicia el cambio de ruta solicitado; horas previstas revisadas; cualquier otra información pertinente.
 - B) Con modificación del punto de destino: identificación de la aeronave; reglas de vuelo, descripción de la ruta de vuelo revisada hasta el nuevo aeródromo de destino, incluso los datos relacionados con el plan de vuelo empezando con la posición desde la cual se inicia el cambio de ruta solicitado; horas previstas revisadas; aeródromo (s) de alternativa; cualquier otra información pertinente.
- 8) Deterioro de las Condiciones Meteorológicas hasta quedar por debajo de VMC. Cuando sea evidente que no será factible el vuelo en condiciones VMC, de conformidad con su plan de vuelo actualizado, el vuelo VFR que se realice como controlado, el piloto al mando, deberá:

REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO
REGLAMENTO DEL AIRE
RAD 2

- i) Solicitar una autorización enmendada que le permita continuar en VMC hasta el punto de destino o hasta un aeródromo de alternativa, o salir del espacio aéreo dentro del cual se necesita una autorización ATC.
- 9) Las dependencias ATS expedirán las autorizaciones que sean necesarias para satisfacer los objetivos de prevenir colisiones, acelerar y mantener el movimiento ordenado del tránsito aéreo.
- 10) Para vuelos en las proximidades de los aeródromos, la posición de las aeronaves en el plano vertical debe ser expresada por el piloto al mando en altitudes cuando estén a la altitud de transición o por debajo de ella y en niveles de vuelo cuando estén al nivel de transición o por encima de éste.
- 11) Al atravesar la capa de transición, la posición de la aeronave en el plano vertical debe ser expresada por el piloto al mando en niveles de vuelo durante el ascenso y en altitudes durante el descenso.
- 12) Para los vuelos en ruta, la posición vertical de la aeronave será expresada por el Piloto al Mando en:
 - i) Niveles de vuelo en el nivel más bajo de vuelo utilizable o por encima éste;
 - ii) Altitudes por debajo del nivel más bajo de vuelo utilizable.
- 13) Indicación de la categoría pesada de estela turbulenta. Los pilotos al mando de aeronaves de la categoría pesada de estela turbulenta, incluirán la palabra “Pesada”, inmediatamente después del distintivo de llamada de la aeronave, para hacer el contacto inicial entre dicha aeronave y la dependencia ATS correspondiente.
- 14) Posible renovación en vuelo de la autorización. Si antes de la salida se prevé que, dependiendo de la autonomía de combustible y a reserva de la renovación en vuelo de la autorización, en algún punto de la ruta, el piloto al mando pudiera tomar la decisión de dirigirse a otro aeródromo de destino, éste deberá notificar de ello a las dependencias de control de tránsito aéreo pertinentes, mediante la inclusión en el plan de vuelo de la información relativa a la ruta revisada (si se conoce) y al nuevo aeródromo de destino.
- 15) Todo piloto al mando de una aeronave que opere en un aeródromo controlado no efectuará rodaje en el área de maniobras sin autorización de la torre de control del aeródromo y cumplirá las instrucciones que le dé dicha dependencia.

- ii) Si no puede obtener una autorización de conformidad con el punto (i) anterior, continuar el vuelo VMC y notificar a la dependencia ATC correspondiente las medidas que toma, ya sea salir del espacio aéreo de que se trate, o aterrizar en el aeródromo apropiado más próximo.
- iii) Si vuela dentro de una zona de control, solicitar autorización para continuar como vuelo VFR ESPECIAL.
- iv) Solicitar autorización para volar de acuerdo con las reglas de vuelo por instrumentos.

c) Informes de Posición.

- 1) A menos que sea eximido por la autoridad ATS competente y bajo las condiciones especificadas por esa autoridad, el piloto al mando de un vuelo controlado deberá notificar a esa dependencia, tan pronto como sea posible, la hora y nivel a que se pasa cada uno de los puntos de notificación obligatoria designados, así como cualquier otro dato que sea necesario. Analógicamente, los informes de posición deberán enviarse en relación con puntos de notificación adicionales, cuando lo soliciten las dependencias ATS correspondientes. A falta de puntos de notificación designados, los informes de posición se darán a intervalos que fije la autoridad ATS competente.
- 2) El piloto al mando de un vuelo controlado que notifique su posición a la dependencia ATS mediante comunicaciones por enlace de datos, proporcionará informes de posición vocales únicamente cuando así se solicite.

d) Terminación del Control.

Salvo cuando aterricen en un aeródromo controlado, el piloto al mando de un vuelo controlado tan pronto como deje de estar sujeto al servicio de Control de Tránsito Aéreo, notificará este hecho a la dependencia ATC correspondiente.

e) Comunicaciones.

- 1) Todo piloto al mando de una aeronave que opere como vuelo controlado en la FIR de República Dominicana, debe mantener la guardia de escucha continua y establecer comunicaciones en ambos sentidos con las dependencias de los servicios de tránsito aéreo.

REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO
REGLAMENTO DEL AIRE
RAD 2

- 2) Falla de Comunicaciones. Si la falla de las comunicaciones impide cumplir con lo dispuesto en el numeral (1) de éste acápite, el piloto al mando de la aeronave observará los procedimientos de falla de comunicaciones orales del RAD 10, Volumen II, sub-sección 10.245, aquellos de los procedimientos siguientes que sean apropiados. La aeronave intentará comunicarse con la dependencia de control de tránsito aéreo pertinente utilizando todos los demás medios disponibles. Además, la aeronave, cuando forme parte del tránsito de aeródromo en un aeródromo controlado, se mantendrá vigilante para atender a las instrucciones que puedan darse por medio de señales visuales.
- 3) Cuando el piloto al mando de una aeronave no pueda mantener comunicación en ambos sentidos con una estación aeronáutica en las frecuencias designadas se tomarán las medidas que siguen:
- i) Si opera en condiciones meteorológicas de vuelo visual:
 - A) Proseguirá su vuelo en condiciones meteorológicas de vuelo visual; aterrizará en el aeródromo apropiado, más cercano; notificará su llegada por el medio más rápido a la dependencia apropiada de control del tránsito aéreo.
 - B) Completará un vuelo IFR conforme a lo establecido en (ii), numeral 3, acápite e, si lo considera conveniente.
 - ii) Si opera en condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos o cuando las condiciones sean tales que no parezca posible terminar el vuelo de acuerdo con lo prescrito en (i) anterior:
 - A) En el espacio aéreo en que no se utilice RADAR para el control de tránsito aéreo, mantendrá la última velocidad y nivel asignados, o la altitud mínima de vuelo, si ésta es superior, por un período de 20 minutos desde el momento en que la aeronave deje de notificar su posición al pasar por un punto de notificación obligatoria, y después de ese período de 20 minutos ajustará el nivel y velocidad conforme al plan de vuelo presentado.
 - B) En el espacio aéreo en el que se utilice RADAR para el control del tránsito aéreo, mantendrá el último nivel y velocidad asignados, o la altitud mínima de vuelo, si ésta es superior, por un período de siete minutos desde el momento en que:
 - AA) Se alcance el último nivel asignado o la altitud mínima de vuelo; o
 - AB) Se regule el transpondedor en el código 7600; o
 - AC) La aeronave deje de notificar su posición al pasar por un punto de notificación obligatoria;lo que ocurra más tarde, y a partir de ese momento, ajustará el nivel y la velocidad conforme al plan de vuelo presentado;

- C) Cuando reciba guía vectorial radar o efectúe un desplazamiento indicado por ATC utilizando la navegación de área (RNAV) sin un límite especificado, volverá a la ruta del plan de vuelo actualizado al alcanzar el siguiente punto significativo, a más tardar, teniendo en cuenta la altitud mínima de vuelo que corresponda;
 - D) Proseguirá según la ruta del plan de vuelo actualizado hasta la ayuda para la navegación que corresponda y que haya sido designada para servir al aeródromo de destino, y, cuando sea necesario para asegurar que se satisfagan los requisitos señalados en (E), la aeronave se mantendrá en circuito de espera sobre esta ayuda hasta iniciar el descenso.
 - E) Iniciará el descenso desde la ayuda para la navegación especificada en (D), a la última hora prevista de aproximación recibida y de la que se haya acusado recibo, o la más cerca posible de dicha hora; si no se ha recibido y acusado recibo de la hora prevista de aproximación, iniciará en descenso a la hora prevista de llegada resultante del plan de vuelo actualizado o lo más cerca posible de dicha hora.
 - F) Realizará un procedimiento normal de aproximación por instrumentos, especificado para la ayuda de navegación designada.
 - G) Aterrizará, de ser posible, dentro de los 30 minutos siguientes a la hora prevista de llegada especificada en (E) o de la hora prevista de aproximación de que últimamente se haya acusado recibo, lo que resulte más tarde.
- 4) En cuanto se sepa que la comunicación en ambos sentidos ha fallado, todos los datos pertinentes que describan las medidas tomadas por la dependencia de control de tránsito aéreo o las instrucciones que cualquier caso de emergencia justifique, se transmitirán a ciegas, para conocimiento de las aeronaves interesadas, en las frecuencias disponibles en que se suponga que escucha la aeronave, incluso en las frecuencias radiotelefónicas de las radioayudas para la navegación de las ayudas para la aproximación. También se dará información sobre:
- i) Condiciones meteorológicas favorables para seguir el procedimiento de perforación de nubes en áreas donde pueda evitarse la aglomeración de tránsito.
 - ii) Condiciones meteorológicas en aeródromos apropiados.

- 5) Se darán todos los datos que se estimen pertinentes a las demás aeronaves que se encuentren cerca de la posición presunta de la aeronave que tenga la falla.
- 6) En cuanto se sepa que una aeronave que opera en su área de responsabilidad sufre una evidente falla de radiocomunicaciones, la dependencia ATS transmitirá información relativa a la falla de comunicaciones a todas las dependencias ATS interesadas, a lo largo de la ruta de vuelo. El centro de control de área en cuya área esté situado el aeródromo de destino tomará medidas para obtener información sobre el aeródromo o aeródromos de alternativa y demás información pertinente especificada en el plan de vuelo presentado, si no se dispone de tal información.
- 7) Si las circunstancias indican que un vuelo controlado que sufre falla de comunicaciones desea dirigirse a alguno de los aeródromos de alternativa especificados en el plan de vuelo presentado, la dependencia ATS correspondiente informará a las otras dependencias de control de tránsito aéreo que sirvan a los aeródromos de alternativa y a cualquier otra dependencia de control de tránsito aéreo que pudiera resultar afectada por una posible desviación, acerca de las circunstancias de la falla, y se les pedirá que traten de establecer comunicación con la aeronave en el momento en que ésta pueda hallarse dentro del alcance de las comunicaciones. Esto regirá especialmente cuando, por acuerdo con el operador aéreo o con un representante designado, se haya transmitido a ciegas un permiso a la aeronave en cuestión para condiciones meteorológicas en el aeródromo de aterrizaje previsto sean tales que se considere probable la desviación hacia un aeródromo de alternativa.
- 8) Cuando una dependencia ATC reciba información de que una aeronave, después de una falla de comunicaciones, las ha vuelto a establecer o ha aterrizado, lo notificará a la dependencia de los servicios de tránsito aéreo en cuya área operaba la aeronave al ocurrir la falla, así como a las demás dependencias ATS interesadas a lo largo de la ruta de vuelo, dándoles todos los datos necesarios para que sigan ejerciendo el control si la aeronave continúa en vuelo.
- 9) Si la aeronave no ha comunicado dentro de los treinta minutos siguientes a:
 - i) La hora prevista de llegada suministrada por el piloto;
 - ii) La hora prevista de llegada calculada por el centro de control de área;
 - iii) La última hora prevista de aproximación de que haya acusado recibo.

La más tardía, se transmitirá la información necesaria relativa a la aeronave a los operadores aéreos o a sus representantes designados, y a los pilotos al mando a quienes pueda interesar, y se reanudará el control normal si así lo desean. Es de responsabilidad del operador de la aeronave o de sus representantes designados y de los pilotos al mando, determinar si se reanudarán las operaciones normales o si se tomarán otras medidas.

2.25 Procedimientos de emergencia.

a) La diversidad de las circunstancias en que ocurre cada caso de emergencia, impide el establecimiento de procedimientos detallados y exactos que se han de seguir. En cada caso las dependencias ATS mantendrán la máxima coordinación. Para indicar que se encuentra en estado de emergencia una aeronave equipada con un transpondedor SSR hará funcionar ese equipo en el Modo A, código 7700, a menos que haya sido instruido de otra forma. Se dará prioridad sobre otras aeronaves a la aeronave que se sepa o se sospeche se encuentra en estado de emergencia.

b) Descenso de emergencia. Cuando se tenga noticia de que una aeronave está realizando un descenso de emergencia a través de otro tránsito, se tomarán inmediatamente todas las medidas posibles para salvaguardar a todas las aeronaves afectadas. Cuando se crea necesario, las dependencias de control de tránsito aéreo difundirán enseguida un mensaje de emergencia por la frecuencia correspondiente o si no fuese posible, pedirán a las estaciones de comunicaciones apropiadas que lo transmitan inmediatamente.

c) Medidas que debe tomar el piloto de mando. Cada piloto al mando de aeronave que reciba tales transmisiones abandonará las áreas especificadas, manteniéndose a la escucha en la frecuencia de radio apropiada, para recibir nuevos permisos de la dependencia de control de tránsito aéreo.

d) Medidas subsiguientes por parte de la dependencia de control de tránsito aéreo. Inmediatamente después de haberse difundido el mensaje de emergencia, el centro de control de área, la oficina de control de aproximación o la torre de control de aeródromos interesados, transmitirán nuevos permisos a las aeronaves afectadas respecto a los procedimientos adicionales que deban seguir durante el descenso de emergencia y después de él.

2.27 Interferencia ilícita.

a) Todo piloto al mando de una aeronave que esté siendo objeto de actos de interferencia ilícita debe notificar a la dependencia ATS correspondiente de este hecho, toda circunstancia significativa relacionada con el mismo y cualquier desviación del plan de vuelo actualizado que las circunstancias hagan necesaria, a fin de permitir a la dependencia ATS dar prioridad a la aeronave y reducir al mínimo los conflictos de tránsito que puedan surgir con otras aeronaves.

b) A menos que la situación a bordo de la aeronave le dicte otro modo de proceder, el piloto al mando debería tratar de continuar el vuelo a lo largo de la derrota asignada o al nivel de crucero asignado, por lo menos hasta que pueda comunicarse con una dependencia ATS o esté dentro de su cobertura radar.

c) Cuando una aeronave objeto de un acto de interferencia ilícita deba apartarse de la derrota asignada o del nivel de crucero asignado, sin poder establecer contacto radiotelefónico con el ATS, el piloto al mando de ser posible:

- 1) Tratará de radiodifundir advertencias en la frecuencia VHF de urgencia y en otras frecuencias apropiadas, a menos que la situación a bordo de la aeronave le dicte otro modo de proceder. De ser conveniente y si las circunstancias lo permiten, también debería recurrir para ello a otro equipo como, por ejemplo, transpondedores de a bordo, enlaces de datos, etc.
- 2) Continuará el vuelo de conformidad con los procedimientos especiales para las contingencias en vuelo, cuando dichos procedimientos hayan sido establecidos y promulgados en el Doc. 7030 “Procedimientos suplementarios regionales”.
- 3) Si no se hubieran establecido procedimientos regionales aplicables al caso, continuará el vuelo a un nivel que por los vuelos IFR:
 - i) 150 m (500 ft) en una zona en que se aplican mínimos de separación vertical de 300 m (1 000 ft); o
 - ii) 300 m (1000 ft) en una zona en que se aplican mínimos de separación vertical de 600 m (2000 ft).
- 4) En las aeronaves equipadas con transpondedor SSR, el piloto al mando hará funcionar el equipo en el modo A en el código 7500 para indicar específicamente que está siendo objeto de interferencia ilícita. La aeronave puede hacer funcionar el respondedor por breve tiempo en el Modo A, código 7700 para indicar que está amenazada por un grave e inminente peligro y que necesita ayuda inmediata.

d) Si una aeronave es objeto de interferencia ilícita, el piloto al mando intentará aterrizar lo antes posible en el aeródromo apropiado más cercano o en un aeródromo asignado para ese propósito por el IDAC, a menos que la situación a bordo de la aeronave le dicte otro modo de proceder.

2.29 Interceptación.

a) En caso de interceptación de una aeronave civil, su piloto al mando, cumplirá con las normas que se establecen en este Reglamento, interpretando y respondiendo a las señales visuales en la forma especificada en el Apéndice A, Sección B. Como la interceptación de aeronaves civiles representa en todos los casos un riesgo posible, a ésta solamente debería recurrirse en última instancia y debe ser correctamente empleada y comprendida por el piloto al mando de las aeronaves civiles y militares. Si se determina emprender una interceptación deberá limitarse a determinar la identidad de la aeronave, a menos que sea necesario hacerla regresar a su derrota planeada, dirigirla más allá de los límites del espacio aéreo de la República Dominicana, guiarla fuera de la zona prohibida, restringida o peligrosa o darle instrucciones para que aterrice en un aeródromo designado. Los vuelos de aeronaves civiles no serán objeto de prácticas de interceptación.

- b) Las aeronaves civiles no serán objeto de prácticas de interceptación.
- c) Si se puede establecer contacto por radio, la dependencia ATS, proporcionará por radiotelefonía al piloto al mando de la aeronave interceptada la guía para la navegación y toda la información correspondiente.
- d) En el caso en que la dependencia ATS o la aeronave interceptora exija al piloto al mando de una aeronave interceptada que aterrice en el territorio de la República Dominicana, el aeródromo designado a esos efectos será adecuado al seguro aterrizaje del tipo de aeronave en cuestión.
- e) El piloto al mando de una aeronave que sea interceptada por otra aeronave:
- 1) Seguirá inmediatamente las instrucciones dadas por la aeronave interceptora, interpretando y respondiendo a las señales visuales de conformidad con las especificaciones del Apéndice A de éste Reglamento.
 - 2) Lo notificará inmediatamente, si es posible, a la dependencia de los servicios de tránsito aéreo apropiada.
 - 3) Tratará inmediatamente de comunicarse por radio con la aeronave interceptora o con la dependencia de control de interceptación apropiada, efectuando una llamada general en la frecuencia de emergencia de 121,5 MHz indicando la identidad de la aeronave interceptada y la índole del vuelo y, si no se ha establecido contacto y es posible, repitiendo esta llamada en la frecuencia de emergencia de 243 MHz;
 - 4) Si está equipada con respondedor SSR, seleccionará inmediatamente el Código 7700, en Modo A, a no ser que reciba otras instrucciones de la dependencia ATS apropiada.
- f) Si alguna instrucción recibida por radio de cualquier fuente estuviera en conflicto con las instrucciones dadas por el piloto al mando de la aeronave interceptora mediante señales visuales, el piloto al mando de la aeronave interceptada requerirá aclaración inmediata mientras continúa cumpliendo con las instrucciones visuales dadas por el piloto al mando de la aeronave interceptora.

REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO
REGLAMENTO DEL AIRE
RAD 2

g) Si alguna instrucción recibida por radio de cualquier fuente, estuviera en conflicto con las instrucciones dadas por radio por el piloto al mando de la aeronave interceptora, el piloto al mando de la aeronave interceptada requerirá aclaración inmediata mientras continúa cumpliendo con las instrucciones dadas por radio por el piloto al mando de la aeronave interceptora.

h) Radiocomunicación durante la interceptación. Si durante la interceptación, la dependencia ATS o el piloto al mando de la aeronave interceptora, hubiera establecido contacto por radio, pero no fuera posible comunicarse en un idioma común, éstos deberán intentar proporcionar las instrucciones, acusar recibo de las instrucciones y transmitir toda otra información indispensable mediante las frases y pronunciaciones que figuran en la tabla siguiente, transmitiendo dos veces cada frase:

Frases para uso de aeronaves INTERCEPTORAS			Frases para uso de aeronaves INTERCEPTADAS		
<i>Frase</i>	<i>Pronunciación</i>	<i>Significado</i>	<i>Frase</i>	<i>Pronunciación</i>	<i>Significado</i>
CALL SIGN	<u>KOL SAIN</u>	¿Cuál es su distintivo de llamada?	CALL SIGN (distintivo de llamada) ²	<u>KOL SAIN</u> (distintivo de llamada)	Mi distintivo de llamada es (distintivo de llamada)
FOLLOW	<u>FOLLOU</u>	Sígame	WILCO	<u>UUL - CO</u>	Cumpliré instrucciones
DESCEND	<u>DISSEND</u>	Descienda para aterrizar	CAN NOT	<u>CAN NOT</u>	Imposible cumplir
YOU LAND	<u>YU LAND</u>	Aterrice en este aeródromo	REPEAT	<u>RI-PIT</u>	Repita instrucciones
PROCEED	<u>PROSIID</u>	Puede proseguir	AM LOST	<u>AM LOST</u>	Posición desconocida
			MAYDAY	<u>MEIDEI</u>	Me encuentro en peligro
			HIJACK ³	<u>JAI CHAK</u>	He sido objeto de apoderamiento ilícito
			LAND (lugar)	LAND (lugar)	Permiso para aterrizar en (lugar)
			descend	<u>DISSEND</u>	Permiso para descender

i) Maniobras de interceptación. A fin de evitar todo riesgo durante las maniobras de la aeronave que intercepte una aeronave civil, el piloto al mando de la aeronave interceptora tomará debidamente en cuenta las limitaciones de performance de las aeronaves civiles, y evitará volar tan cerca de la aeronave interceptada que pueda haber peligro de colisión, y evitará cruzar la trayectoria de vuelo de la aeronave o ejecutar cualquier otra maniobra de tal modo que la estela turbulenta pueda ser peligrosa, especialmente si la aeronave interceptada es liviana.

j) Los pilotos al mando de las aeronaves interceptoras equipadas con transpondedor de RADAR secundario de vigilancia (SSR) suprimirán la transmisión de información de presión/ altitud (en respuestas en Modo C o en el campo AC de las respuestas en Modo S) dentro de una distancia de por lo menos 37 Km. (20 NM) de la aeronave interceptada , para evitar que el ACAS de la aeronave interceptada use avisos de resolución con respecto a la interceptora, mientras que quedará disponible la información de avisos de tránsito del ACAS.

k) Maniobras para la identificación visual. Para las maniobras de la aeronave interceptora cuyo objetivo sea identificar visualmente una aeronave civil se efectuará el método siguiente:

Fase I. El piloto al mando de la aeronave interceptora deberá aproximarse a la aeronave interceptada por detrás. El piloto al mando de la aeronave interceptora principal, o la única aeronave interceptora, deberán normalmente situarse a la izquierda (a babor), ligeramente por encima y por delante de la aeronave interceptada, dentro del campo de visión del El piloto al mando de ésta e inicialmente a no menos de 300 m de la aeronave. El piloto al mando de cualquier otra aeronave participante deberá quedar bien apartado de la aeronave interceptada, preferiblemente por encima y por detrás. Una vez establecidas la velocidad y la posición, el piloto al mando de la aeronave deberá, si fuera necesario, proseguir con la Fase II del procedimiento.

Fase II. El piloto al mando de la aeronave interceptora principal, o la única aeronave interceptora, deberán comenzar a aproximarse lentamente a la aeronave interceptada, al mismo nivel, sin aproximarse más de lo absolutamente necesario, para obtener la información que se necesita. El piloto al mando de la aeronave interceptora principal, o la única aeronave interceptora, deberá tomar precauciones para evitar el sobresalto de la tripulación de vuelo o de los pasajeros de la aeronave interceptada, teniendo siempre presente que las maniobras consideradas como normales para una aeronave interceptora pueden ser consideradas como peligrosas para los pasajeros y la tripulación de una aeronave civil. El piloto al mando de cualquier otra aeronave participante deberá continuar bien apartada de la aeronave interceptada. Una vez completada la identificación, El piloto al mando de la aeronave interceptora deberá retirarse de la proximidad de la aeronave interceptada, como se indica en la Fase III.

Fase III. El piloto al mando de la aeronave interceptora principal, o la única aeronave interceptora, deberán cambiar de dirección lentamente desde la aeronave interceptada, ejecutando un descenso poco pronunciado. El piloto al mando de toda otra aeronave participante deberá permanecer bien apartado de la aeronave interceptada y reunirse con la aeronave interceptora principal.

REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO
REGLAMENTO DEL AIRE
RAD 2

l) Maniobras para la guía de la navegación. Si después de las maniobras de identificación de las Fases I y II anteriores, se considera necesario intervenir en la navegación de la aeronave interceptada, El piloto al mando de la aeronave interceptora principal, o la única aeronave interceptora, deberá normalmente situarse a la izquierda (a babor), ligeramente por encima y por delante de la aeronave interceptada, para permitir que el piloto al mando de esta última vea las señales visuales dadas.

m) Es indispensable que el piloto al mando de la aeronave interceptora esté seguro de que el piloto al mando de la otra aeronave se ha dado cuenta de que está siendo interceptada y ha reconocido las señales enviadas. Si, después de reiterados intentos de atraer la atención del piloto al mando de la aeronave interceptada utilizando la señal de la Serie 1 del Apéndice A, Sección B, los esfuerzos resultan infructuosos, pueden utilizarse para este fin otros métodos de señalización, incluso como último recurso el efecto visual del posquemador a reserva de que no se plante una situación peligrosa para la aeronave interceptada.

n) Se admite que ocasionalmente las condiciones meteorológicas o topográficas pueden obligar al piloto al mando de la aeronave interceptora principal, o la única aeronave interceptora, a colocarse a la derecha (a estribor), ligeramente por encima y por delante de la aeronave interceptada. En estos casos, el piloto al mando de la aeronave interceptora debe poner mucho cuidado en que el piloto al mando de la aeronave interceptada la tenga a la vista en todo momento.

o) Guiado de una aeronave interceptada. La dependencia ATS correspondiente o el piloto al mando de la aeronave interceptora deberán proporcionar por radiotelefonía al piloto al mando de la aeronave interceptada la guía de navegación y la información correspondiente, siempre que pueda establecerse contacto por radio.

p) Cuando la dependencia ATS o el piloto al mando de la aeronave interceptora proporcionen guía de navegación al piloto al mando de una aeronave interceptada, debe procurarse que la visibilidad no sea inferior a la correspondiente a condiciones meteorológicas de vuelo visual y que las maniobras exigidas a dicha aeronave no constituyan peligros que se sumen a los ya existentes en caso de que haya disminuido su rendimiento operacional.

q) En el caso excepcional en que se la dependencia ATS o el piloto al mando de la aeronave interceptora exijan al piloto al mando de una aeronave interceptada que aterrice en el territorio de la República Dominicana, debe cuidarse que:

- 1) El aeródromo designado sea adecuado para el aterrizaje sin peligro del tipo de aeronave de que se trate, especialmente si el aeródromo no se utiliza normalmente para las operaciones de transporte aéreo civil.
- 2) El terreno que le rodee sea adecuado para las maniobras de circuito, aproximación frustrada.
- 3) La aeronave interceptada tenga suficiente combustible para llegar al aeródromo.
- 4) Si la aeronave interceptada es una aeronave de transporte civil, el aeródromo tenga una pista cuya longitud sea equivalente por lo menos a 2 500 m al nivel medio del mar y cuya resistencia sea suficiente para soportar la aeronave.
- 5) Siempre que sea posible, el aeródromo designado sea uno de los descritos detalladamente en la correspondiente publicación de información aeronáutica.

r) Cuando la dependencia ATS o el piloto al mando de la aeronave interceptora exijan al piloto al mando de una aeronave civil que aterrice en un aeródromo que no le sea familiar, es indispensable otorgarle tiempo suficiente de modo que se prepare para el aterrizaje, teniendo presente que el Piloto al Mando de la aeronave civil es el único que puede juzgar la seguridad de la operación de aterrizaje en relación con la longitud de la pista y la masa de la aeronave en ese momento.

s) Es particularmente importante que la dependencia ATS o el piloto al mando de la aeronave interceptora proporcionen por radiotelefonía al piloto al mando de la aeronave interceptada toda la información necesaria para facilitar una aproximación y aterrizaje seguros.

t) Señales visuales aire -a- aire. Las señales visuales que han de utilizar los pilotos al mando de la aeronave interceptora y la interceptada, son las establecidas en el Apéndice A, Sección B de este Reglamento. Es esencial que los pilotos al mando de la aeronave interceptora y la aeronave interceptada apliquen estrictamente estas señales e interpreten correctamente las señales dadas por la otra aeronave, y que el piloto al mando de la aeronave interceptora ponga especial atención a cualquier señal dada por el piloto al mando de la aeronave interceptada para indicar que se encuentra en situación de peligro o emergencia.

REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO
REGLAMENTO DEL AIRE
RAD 2

2.31 Mínimas VMC de visibilidad y distancia de nubes.

Las mínimas VMC de visibilidad y distancia de las nubes se indican en la tabla siguiente:

Banda de altitud	Clase de espacio aéreo	Visibilidad de vuelo	Distancia de las nubes
A 3 050 m (10 000 ft) AMSL o por encima	A*** D G	8 km	1 500 m horizontalmente 300 m (1 000 ft) verticalmente
Por debajo de 3 050 m (10 000 ft) AMSL y por encima de 900 m (3 000 ft) AMSL, o por encima de 300m (1 000 ft) sobre el terreno, de ambos valores el mayor	A*** D G	5 km	500 m Horizontalmente 300 m (1 000 ft) verticalmente
A 900 m (3 000 ft) AMSL o por debajo, o a 300 m(1 000 ft) sobre el terreno, de ambos valores el mayor	A*** D	5 km	1 500 m horizontalmente 300 m (1000ft) verticalmente
	G	5 km**	Libre de nubes y con la

** Cuando así lo prescriba el IDAC:

pueden permitirse visibilidades de vuelo reducidas a no menos de 1 500 m, para los vuelos que se realicen:

a) velocidades que en las condiciones de visibilidad predominantes den oportunidad adecuada para observar el tránsito, o cualquier obstáculo, con tiempo suficiente para evitar una colisión; o en circunstancias en que haya normalmente pocas probabilidades de encontrarse con tránsito, por ejemplo, en áreas de escaso volumen de tránsito y para efectuar trabajos aéreos a poca altura.

b) Los HELICÓPTEROS pueden estar autorizados a volar con una visibilidad de vuelo inferior a 1500 m si maniobran a una velocidad que dé oportunidad adecuada para observar el tránsito, o cualquier obstáculo, con tiempo suficiente para evitar una colisión.

*** Las mínimas VMC en el espacio aéreo de Clase A se incluyen a modo de orientación para los pilotos y no suponen la aceptación de vuelos VFR en el espacio aéreo de Clase A.

Sección “D” - Reglas de Vuelo Visual

2.33 Reglas aplicables a todos los vuelos VFR.

a) Salvo cuando operen con carácter de vuelos VFR especial, en la zona de control de República Dominicana, ningún piloto al mando iniciará un vuelo que haya de efectuarse de acuerdo con las reglas de vuelo visual, a no ser que el piloto al mando de la aeronave vuele en condiciones de visibilidad y distancia de nubes que sean iguales o superiores a las indicadas en la sub-sección 2.31.

b) Los Helicópteros pueden estar autorizados a volar con una visibilidad de vuelo inferior a mil quinientos (1500) m (4,800) pies ó 1(MN) si el piloto al mando maniobra a una velocidad que dé oportunidad adecuada para observar el tránsito, o cualquier obstáculo, con tiempo suficiente para evitar una colisión.

c) Excepto cuando lo autorice la dependencia de control de tránsito aéreo, los vuelos VFR no despegarán, ni aterrizarán en ningún aeródromo dentro de una zona de control, ni entrarán en la zona de tránsito de aeródromo o en el circuito de tránsito de dicho aeródromo:

- 1) Si la base de nubes es inferior a cuatrocientos cincuenta (450) m. (1,500 pies); y
- 2) Si la visibilidad en tierra es inferior a cinco (5) KM.

d) A menos que lo autorice la dependencia ATS, los vuelos VFR no operarán:

- 1) Por encima del nivel de vuelo 200.
- 2) A velocidades supersónicas y transónicas.

e) La Dependencia ATS no otorgará autorización para vuelos VFR por encima del FL 290 en áreas donde se aplica una separación vertical mínima de 300 m (1 000 pies) por encima de dicho nivel de vuelo.

f) Excepto cuando sea necesario para el despegue o el aterrizaje, o cuando tenga permiso del IDAC, los vuelos VFR no se efectuarán:

- 1) Sobre aglomeraciones de edificios en ciudades, pueblos o lugares habitados, o sobre una reunión de personas al aire libre a una altura menor de trescientos (300) m (1000 pies) sobre el obstáculo más alto situado dentro de un radio de seiscientos (600) m desde la aeronave.
- 2) En cualquier otra parte distinta de la especificada en el punto anterior, a una altura menor de ciento cincuenta (150) m (500 pies) sobre tierra o agua.
- 3) Los helicópteros pueden ser operados a menos de los mínimos prescritos en (1), en operaciones de emergencia y (2) de este Artículo, si la operación se lleva a cabo sin peligro para personas o propiedades en la superficie. Además, el Piloto que opere un helicóptero, cumplirá con las rutas y alturas específicamente prescritas para helicópteros por el Instituto Dominicano de Aviación Civil.

g) A no ser que se indique de otro modo en las autorizaciones de control de tránsito aéreo o por disposición de la autoridad ATS competente, los vuelos VFR en vuelo horizontal de crucero cuando operen por encima de novecientos (900)m (3000 pies) con respecto al terreno o al agua, o de un plano de comparación más elevado, según especifique la autoridad ATS competente, se efectuarán a una altitud de vuelo apropiada a la derrota, como se especifica en la tabla de altitudes/niveles que se prescribe en el Apéndice B.

h) Todo vuelo VFR observará las disposiciones de la sub-sección 2.23 de este reglamento, “servicios de control de tránsito aéreo”, cuando:

- 1) Se realicen en el espacio aéreo de Clase D, como está prescrito en la AIP.
- 2) Formen parte del tránsito de aeródromo en aeródromos controlados.
- 3) Operen con carácter de vuelo VFR especial.

i) Todo piloto al mando de una aeronave que opere VFR, mantendrá continuamente comunicaciones aeroterrestres vocales constantes en la radiofrecuencia apropiada de la dependencia ATS que suministre el servicio de información de vuelo, e informará su posición a la misma dependencia cuando sea necesario.

j) Todo piloto al mando de una aeronave que esté operando bajo las reglas de vuelo VFR y desee cambiar para ajustarse a las reglas de vuelo por instrumentos:

- 1) Comunicará los cambios necesarios que hayan de efectuarse en su plan de vuelo actualizado, a la dependencia de los servicios de tránsito aéreo.
- 2) Deberá obtener autorización ATC antes de proseguir en IFR.

Sección “E” - Reglas de Vuelo Por Instrumentos

2.35 Reglas aplicables a todos los vuelos IFR.

a) Equipo de las aeronaves. Todas las aeronaves estarán dotadas de instrumentos y equipos de navegación apropiados a la ruta que hayan de volar. Además, deberán estar dotadas de equipo transpondedor en modo C.

b) Niveles mínimos. Excepto cuando sea necesario para el despegue o el aterrizaje, o cuando lo autorice expresamente la autoridad ATS competente, los vuelos IFR se efectuarán a un nivel que no sea inferior a:

1) Las altitudes mínimas establecidas.

En operaciones sobre áreas designadas como montañosas a altitudes de seiscientos (600) m (2000 pies) sobre el obstáculo más alto dentro de una distancia horizontal de ocho (8) Km. (5 MN) con respecto a la posición estimada de la aeronave en vuelo.

2) En cualquier otro caso, a una altitud de trescientos (300) m (1,000 pies) por encima del obstáculo más alto dentro de una distancia horizontal de ocho (8) Km. (5MN) con respecto a la posición estimada de la aeronave en vuelo.

c) Cambio de Vuelo IFR a VFR.

1) Todo piloto al mando de una aeronave que decida cambiar de las reglas de vuelo por instrumentos a las de vuelo visual, notificará específicamente, a la dependencia ATS apropiada, que se cancela el vuelo IFR y comunicará los cambios que hayan de efectuarse en su plan de vuelo.

2) Cuando el piloto al mando de una aeronave que opera con las reglas de vuelo por instrumentos, encuentre condiciones VMC, no cancelará su plan de vuelo IFR a menos que, se prevean condiciones VMC consecutivas y se pretenda continuar VMC.

3) La dependencia de control de tránsito aéreo correspondiente, podrá negar el cambio de vuelo IFR a VFR por condición de tránsito.

4) Cuando la dependencia de ATS tenga información de que es probable que se encuentren condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos a lo largo de la ruta de vuelo, esos datos deberán notificarse a los pilotos al mando que desearan pasar de reglas IFR a reglas VFR.

2.37 Reglas aplicables a los vuelos IFR efectuados dentro del espacio aéreo controlado.

- a) Todo vuelo IFR observará las disposiciones de los servicios de control de tránsito aéreo, de la sub-sección 2.23.
- b) Todo vuelo IFR se efectuará al nivel de crucero apropiado a la derrota tal como se especifica en:
 - 1) La tabla de niveles de crucero que se prescribe en el Apéndice B, de este reglamento.
 - 2) En concordancia con los acuerdos operacionales entre dependencias del control de tránsito aéreo.

2.39 Reglas aplicables a los vuelos IFR efectuados fuera del espacio aéreo controlado.

- a) Niveles de crucero. Un vuelo IFR que opere en vuelo horizontal de crucero fuera del espacio aéreo controlado se efectuará al nivel de crucero apropiado a su derrota, tal como se especifica en:
 - 1) La tabla de niveles de crucero del Apéndice B, excepto cuando la autoridad ATS competente especifique otra cosa respecto a los vuelos que se efectúan a una altitud igual o inferior a 900 m (3 000 ft) sobre el nivel medio del mar;
 - 2) Una tabla modificada de niveles de crucero, cuando así se prescriba de conformidad con el Apéndice B, para vuelos por encima del FL 410.
- b) Informes de Posición. Un vuelo IFR que opere fuera del espacio aéreo controlado y al que la autoridad ATS competente exija que:
 - 1) Presente un plan de vuelo;
 - 2) Mantenga comunicaciones aeroterrestres vocales por el canal apropiado y establezca comunicación en ambos sentidos, según sea necesario, con la dependencia de servicios de tránsito aéreo que suministra el servicio de información de vuelo, notificará la posición de acuerdo con lo especificado en la sub-sección 2.23 Acápites (c) de este Reglamento, para vuelos controlados.

REGLAMENTO DEL AIRE
RAD 2
“APÉNDICES”

APENDICE “A”

SEÑALES

1. SEÑALES DE SOCORRO Y DE URGENCIA

1.1 Señales de Socorro

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

- a) Una señal transmitida por radiotelegrafía, o por cualquier otro medio para hacer señales, consistente en el grupo SOS (- - - - -) del Código Morse.
- b) Una señal emitida por radiotelefonía, consistente en la palabra MAYDAY.
- c) Cohetes o bombas que proyecten luces rojas, lanzadas uno a uno a cortos intervalos.
- d) Una luz de bengala roja con paracaídas.

1.2 Señales de Urgencia

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

- a) Apagando y encendiendo sucesivamente los faros de aterrizaje.
- b) Apagando y encendiendo sucesivamente las luces de navegación, de forma tal que se distingan de las luces de navegación de destellos.

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

- a) Una señal hecha por radiotelegrafía o por cualquier otro método de señales consistente en el grupo XXX;
- b) Una señal transmitida por radiotelefonía consistente en la enunciación de las palabras PAN, PAN.
- c) Un mensaje de urgencia por enlace de datos para transmitir el sentido de las palabras PAN, PAN.

REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO
REGLAMENTO DEL AIRE
RAD 2

2. SENALES QUE HAN DE UTILIZAR EN CASO DE INTERCEPTACION

2.1 Señales iniciadas por la aeronave interceptora y respuesta de la aeronave interceptada

Serie	Señales de la aeronave INTERCEPTORA	Significado	Respuesta de la aeronave INTERCEPTADA	Significado
1	DÍA o NOCHE C Alabea la aeronave y encender y apagar las luces de navegación a intervalos irregulares (y luces de aterrizaje en el caso de un helicóptero) desde una posición ligeramente por encima y por delante y, normalmente, a la izquierda de la aeronave interceptada (o a la derecha si la aeronave interceptada es un helicóptero) y, después de recibir respuesta, efectuar un viraje horizontal lento, normalmente a la izquierda (o a la derecha en el caso de un helicóptero) hacia el rumbo deseado. <i>Nota 1.— Las condiciones meteorológicas o del terreno pueden obligar a la aeronave interceptora a invertir las posiciones y el sentido del viraje citados anteriormente en la Serie 1.</i> <i>Nota 2.— Si la aeronave interceptada no puede mantener la velocidad de la aeronave interceptora, se prevé que esta última efectúe una serie de circuitos de hipódromo y alabea la aeronave cada vez que pase a la aeronave interceptada.</i>	Usted ha sido interceptado. Sígame.	DÍA o NOCHE C Alabea la aeronave, encender y apagar las luces de navegación a intervalos irregulares, y seguir a la aeronave interceptora. <i>Nota.— En el Capítulo 3, 3.8, se prescriben las medidas complementarias que debe tomar la aeronave interceptada.</i>	Comprendido, lo cumpliré.
2	DÍA o NOCHE C Alejarse bruscamente de la aeronave interceptada, haciendo un viraje ascendente de 90° o más, sin cruzar la línea de vuelo de la aeronave interceptada.	Pro siga.	DÍA o NOCHE C Alabea la aeronave.	Comprendido, lo cumpliré.
3	DÍA o NOCHE C Desplegar el tren de aterrizaje (si es replegable) llevando continuamente encendidos los faros de aterrizaje y sobrevolar la pista en servicio o, si la aeronave interceptada es un helicóptero, sobrevolar la zona de aterrizaje de helicóptero. En el caso de helicópteros, el helicóptero interceptor hace una aproximación para el aterrizaje, y permanece en vuelo estacionario cerca de la zona de aterrizaje.	Aterrice en este aeródromo.	DÍA o NOCHE C Desplegar el tren de aterrizaje (si es replegable), llevando continuamente encendidos los faros de aterrizaje, seguir a la aeronave interceptora y, si después de sobrevolar la pista en servicio o la zona de aterrizaje del helicóptero se considera que se puede aterrizar sin peligro, proceder al aterrizaje.	Comprendido, lo cumpliré.

2.2 Señales iniciadas por la aeronave interceptada y respuesta de la aeronave interceptora

Serie	Señales de la aeronave INTERCEPTADA	Significado	Respuesta de la aeronave INTERCEPTORA	Significado
4	DÍA o NOCHE C Replegar el tren de aterrizaje (de ser replegable) y encender y apagar los faros de aterrizaje sobrevolando la pista en servicio o la zona de aterrizaje de helicópteros a una altura de más de 300 m (1 000 ft) pero sin exceder de 600 m (2 000 ft) (en el caso de un helicóptero, a una altura de más de 50 m (170 ft) pero sin exceder de 100 m (330 ft) sobre el nivel del aeródromo, y continuar volando en circuito sobre la pista en servicio o la zona de aterrizaje de helicópteros. Si no está en condiciones de encender y apagar los faros de aterrizaje, encienda y apague cualesquiera otras luces disponibles.	El aeródromo que usted ha designado es inadecuado.	DÍA o NOCHE C Si se desea que la aeronave interceptada siga a la aeronave interceptora hasta un aeródromo de alternativa, la aeronave interceptora repliega el tren de aterrizaje (de ser replegable) y utiliza las señales de la Serie 1, prescritas para las aeronaves interceptoras. Si se decide dejar en libertad a la aeronave interceptada, la aeronave interceptora utilizará las señales de la Serie 2, prescritas para las aeronaves interceptoras.	Comprendido, sígame. Comprendido, prosiga.
5	DÍA o NOCHE C Encender y apagar repetidamente todas las luces disponibles a intervalos regulares, pero de manera que se distingan de las luces de destellos.	Imposible cumplir.	DÍA o NOCHE C Utilice las señales de la Serie 2, prescritas para las aeronaves interceptoras.	Comprendido.
6	DÍA o NOCHE C Encender y apagar todas las luces disponibles a intervalos irregulares.	En peligro.	DÍA o NOCHE C Utilice las señales de la Serie 2, prescritas para las aeronaves interceptoras.	Comprendido.

REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO
REGLAMENTO DEL AIRE
RAD 2

3. SEÑALES VISUALES EMPLEADAS PARA ADVERTIR A UNA AERONAVE NO AUTORIZADA QUE SE ENCUENTRA VOLANDO EN UNA ZONA RESTRINGIDA, PROHIBIDA O PELIGROSA, O QUE ESTÁ A PUNTO DE ENTRAR EN ELLA.

De día y de noche, una serie de proyectiles disparados desde el suelo a intervalos de 10 segundos, que al explotar produzcan luces o estrellas rojas y verdes, indicarán a toda aeronave no autorizada que está volando en una zona restringida, prohibida o peligrosa, o que está a punto de entrar en ella y que la aeronave ha de tomar las medidas necesarias para remediar la situación.

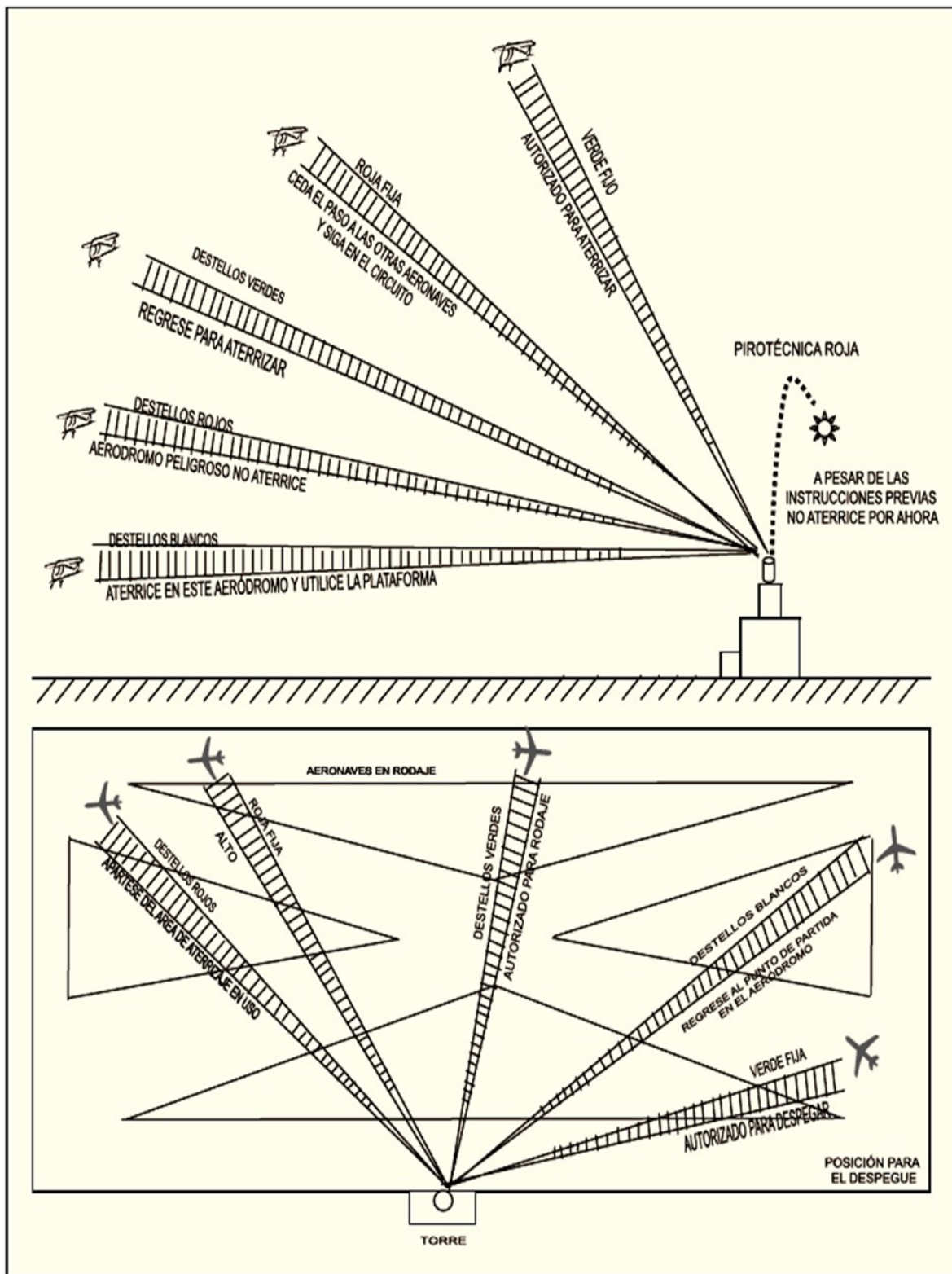
4. SENALES PARA EL TRANSITO DE AERÓDROMO

4.1 Señales con luces corrientes y con luces pirotécnicas

4.1.1 Instrucciones

Luz		Desde el control de aeródromo:	
		A las aeronaves en vuelo	A las aeronaves en tierra
Dirigida hacia la aeronave de que se trata (véase la Figura 12.1)	Verde fija	Autorizado para aterrizar	Autorizado para despegar
	Roja fija	Ceda el paso a las otras aeronaves y siga en el circuito	Alto
	Serie de diseños verdes	Regrese para aterrizar*	Autorizado para rodaje
	Serie de diseños rojos	Aeródromo peligroso, no aterrice	Apártese del Área de aterrizaje en uso.
	Serie de diseños blancos	Aeródromo en este aeródromo y dirijase a la plataforma*	Regrese al punto de partida en el aeródromo
Luz pirotécnica roja		A pesar de las Instrucciones previas, no aterrice por ahora.	
* a su debido tiempo se le dará permiso para aterrizar y para el rodaje.			

REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO
REGLAMENTO DEL AIRE
RAD 2



4.1.2 Acuse de recibo por parte de la aeronave

a) En vuelo:

1.- Durante las horas de luz diurna:

--alabeando:

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

2.- Durante las horas de oscuridad:

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

b) En tierra:

1.- durante las horas de luz diurna:

--moviendo los alerones o el timón de dirección.

2.- durante las horas de oscuridad:

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

4.2 Señales visuales en tierra

4.2.1 Prohibición de aterrizaje

Un panel cuadrado, rojo y horizontal, con diagonales amarillas (Figura 1.2), cuando esté colocado en un área de señales, indica que están prohibidos los aterrizajes y que es posible que dure dicha prohibición.



Figura 1.2

4.2.2 Necesidad de precauciones especiales durante la aproximación y el aterrizaje

Un panel cuadrado, rojo y horizontal, con una diagonal amarilla (Figura 1.3), cuando esté colocado en un área de señales, Indica que, debido al mal estado del área de maniobras por cualquier otra razón tomarse precauciones especiales durante la aproximación para aterrizar, o durante el aterrizaje.



Figura A1-3

4.2.3 Uso de pistas y de calles de rodaje

Una señal blanca y horizontal en forma de pesas (Figura 1.4), cuando esté colocada en un área de señales, indica que las aeronaves deben aterrizar, despegar y rodar únicamente en las pistas y en las calles de rodaje.



Figura 1.4

- 4.2.3.1 La misma señal blanca y horizontal en forma de pesas descrita en 4.23.1 pero con una barra negra perpendicular al eje de las pesas a través de cada una de sus porciones circulares (figura 1.5), cuando esté colocada en un área de señales, indica que las aeronaves deben aterrizar y despegar únicamente en las pistas, pero que las demás maniobras no necesitan limitarse a las pistas ni a las calles de rodaje.



Figura 1.5

4.2.4 Pistas o calles de rodaje cerradas al tránsito

Cruces de un solo color que contraste, amarillo o blanco (Figura 1.6), colocadas horizontalmente en las pistas y calles de rodaje o partes de las mismas, indican que el área no es utilizable para el movimiento de aeronaves.



Figura 1.6

4.2.5 Instrucciones para el aterrizaje y el despegue

- 4.2.5.1 Una T de aterrizaje, horizontal, de color blanco o anaranjado (Figura 1.7) indica la dirección que ha de seguir la aeronave para aterrizar y despegar, lo que hará en una dirección paralela al brazo de la T y hacia su travesaño.

Nota.- Cuando se utiliza de noche, la T de aterrizaje está iluminada o bordeada de luces de color blanco.

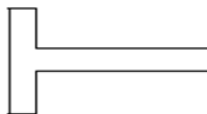


Figura 1.7

- 4.2.5.2 Un grupo de dos cifras (Figura 1.8) colocado verticalmente en la torre de control del aeródromo, o cerca de ella, indica a las aeronaves que están en el área de maniobras la dirección de despegue expresada en decenas de grados, redondeando el número al entero más próximo al rumbo magnético de que se trate.



Figura A1-8

4.2.6 Tránsito hacia la derecha

Una flecha hacia la derecha y de color llamativo en un área de señales, u horizontalmente en el extremo de una pista o en el de una franja en uso (figura 1.9), indica que los virajes deben efectuarse hacia la derecha antes del aterrizaje y después del despegue.

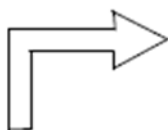


Figura 1.9

4.2.7 Oficina de información de los Servicios de Tránsito Aéreo

La letra C, en negro, colocada verticalmente sobre un fondo amarillo (Figura 1.10) indica el lugar que se encuentra la oficina de notificación de los Servicios de Tránsito Aéreo.



Figura 1.10

4.2.8 Planeadores en vuelo

Una doble cruz blanca, colocada horizontalmente (Figura 1.11), en el área de señales, indica que el aeródromo es utilizado por planeadores y que se están realizando vuelos de esta naturaleza.

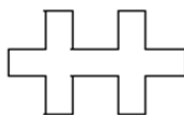


Figura 1.11

5. SEÑALES PARA MANIOBRAR EN TIERRA

5.1 Del señalero a la aeronave

Nota 1.- Estas señales se han ideado para que las haga el señalero, con sus manos iluminadas si es necesario para facilitar la observación por parte del Piloto y mirando hacia la aeronave desde un punto:

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

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

Nota 2.- El significado de la señal sigue siendo el mismo ya se empleen palos, toletes iluminados o linternas.

Nota 3.- Los motores de las aeronaves se numeran, para el señalero situado frente a la aeronave, de derecha a izquierda (es decir, el motor núm. 1 es el motor externo de babor).

Nota 4.- Las señales que llevan un asterisco (*) están previstas para utilizarlas cuando se trate de helicópteros en vuelo estacionario.

Antes de utilizar las señales siguientes, el señalero se asegurará que el área a la cual ha de guiarse una aeronave está libre de objetos que esta última, de no ser así, podría golpear al cumplir con 3, 4, 1.

Nota.- La forma de muchas aeronaves es tal que no siempre puede vigilarse visualmente desde el puesto de pilotaje la trayectoria de los extremos de las alas, motores y otras extremidades, mientras la aeronave maniobra en tierra.

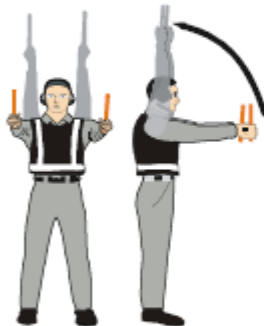
REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO
REGLAMENTO DEL AIRE
RAD 2



1. Encargado de señales/guía

Con la mano derecha por encima de la cabeza y el tolete apuntando hacia arriba, mueva el tolete de la mano izquierda señalando hacia abajo acercándolo al cuerpo.

Nota.— Esta señal hecha por una persona situada en el extremo del ala de la aeronave sirve para indicar al piloto, señalero u operador de maniobras de empuje que el movimiento de aeronave en un puesto de estacionamiento o fuera de él quedaría sin obstrucción.



2. Identificación de puerta

Levante los brazos totalmente extendidos por encima de la cabeza con los toletes apuntando hacia arriba.



**3. Prosiga hasta el siguiente señalero
o como lo indique la torre
o el control de tierra**

Apunte con ambos brazos hacia arriba; mueva y extienda los brazos hacia afuera y a los lados del cuerpo y señale con los toletes en la dirección del próximo señalero o zona de rodaje.

REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO
REGLAMENTO DEL AIRE
RAD 2



4. Avance de frente

Doble los brazos extendidos a la altura de los codos y mueva los toletes hacia arriba y abajo desde la altura del pecho hacia la cabeza.



5 a). Viraje a la izquierda
(desde el punto de vista del piloto)

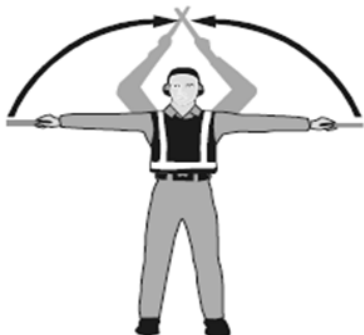
Con el brazo derecho y el tolete extendidos a un ángulo de 90° respecto del cuerpo, haga la señal de avanzar con la mano izquierda. La rapidez con que se mueve el brazo indica al piloto la velocidad del viraje.



5 b). Viraje a la derecha
(desde el punto de vista del piloto)

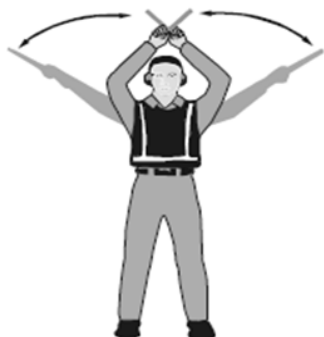
Con el brazo izquierdo y el tolete extendidos a un ángulo de 90° respecto del cuerpo, haga la señal de avanzar con la mano derecha. La rapidez con que se mueve el brazo indica al piloto la velocidad del viraje.

REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO
REGLAMENTO DEL AIRE
RAD 2



6 a). Alto normal

Brazos totalmente extendidos con los toletes a un ángulo de 90° con respecto al cuerpo, llevándolos lentamente por encima de la cabeza hasta cruzar los toletes.



6 b). Alto de emergencia

Extienda abruptamente los brazos con los toletes por encima de la cabeza, cruzando los toletes.



7 a). Accione los frenos

Levante la mano ligeramente por encima del hombro con la palma abierta. Asegurándose de mantener contacto visual con la tripulación de vuelo, cierre el puño. No se mueva hasta que la tripulación de vuelo haya acusado recibo de la señal.

REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO
REGLAMENTO DEL AIRE
RAD 2



7 b). Suelta los frenos

Levante la mano ligeramente por encima del hombro con el puño cerrado. Asegurándose de mantener contacto visual con la tripulación de vuelo, abra la mano. No se mueva hasta que la tripulación de vuelo haya acusado recibo de la señal.



8 a). Calzos puestos

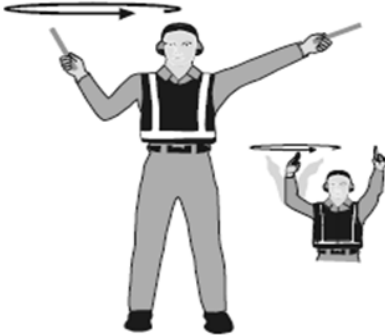
Con los brazos y toletes totalmente extendidos por encima de la cabeza, mueva los toletes hacia adentro horizontalmente hasta que se toquen. Asegúrese de que la tripulación de vuelo ha acusado recibo.



8 b). Calzos fuera

Con los brazos y toletes totalmente extendidos por encima de la cabeza, mueva los toletes hacia afuera horizontalmente. No quite los calzos hasta que la tripulación de vuelo lo autorice.

REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO
REGLAMENTO DEL AIRE
RAD 2



9. Ponga los motores en marcha

Levante el brazo derecho al nivel de la cabeza con el tolete señalando hacia arriba e inicie un movimiento circular con la mano; al mismo tiempo, con el brazo izquierdo levantado por encima del nivel de la cabeza, señale al motor que ha de ponerse en marcha.



10. Pare los motores

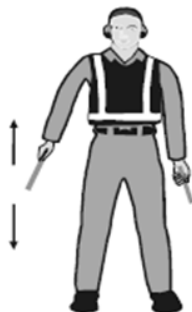
Extienda el brazo con el tolete hacia adelante del cuerpo a nivel del hombro; mueva la mano y el tolete por encima del hombro izquierdo y luego por encima del hombro derecho, como si cortara la garganta.



11. Disminuya la velocidad

Mueva los brazos extendidos hacia abajo, subiendo y bajando los toletes de la cintura a las rodillas.

REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO
REGLAMENTO DEL AIRE
RAD 2



12. Disminuya la velocidad del motor
o los motores del lado que se indica

Con los brazos hacia abajo y los toletes hacia el suelo, mueva de arriba abajo el tolete *derecho* o *izquierdo* según deba disminuirse la velocidad del motor o motores de la *izquierda* o de la *derecha*, respectivamente.



13. Retroceda

Gire hacia delante los brazos frente al cuerpo y a la altura de la cintura. Para detener el movimiento hacia atrás de la aeronave, use las señales 6 a) o 6 b).



14 a). Virajes durante la marcha atrás
(para virar cola a estribor)

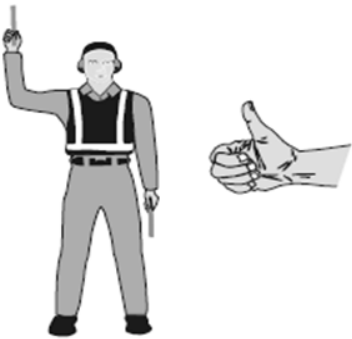
Con el brazo izquierdo apunte hacia abajo con el tolete y lleve el brazo derecho desde la posición vertical, por encima de la cabeza, hasta la horizontal delantera, repitiéndose el movimiento del brazo derecho.

REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO
REGLAMENTO DEL AIRE
RAD 2



14 b). Virajes durante la marcha atrás
(para virar cola a babor)

Con el brazo derecho apunte hacia abajo con el tolete y se lleve el brazo izquierdo desde la posición vertical, por encima de la cabeza, hasta la horizontal delantera, repitiéndose el movimiento del brazo izquierdo.



15. Afirmativo/todo listo

Levante el brazo derecho a nivel de la cabeza con el tolete apuntando hacia arriba o muestre la mano con el pulgar hacia arriba; el brazo izquierdo permanece al lado de la rodilla.

Nota.— Esta señal también se utiliza como señal de comunicación técnica o de servicio.



***16. Vuelo estacionario**

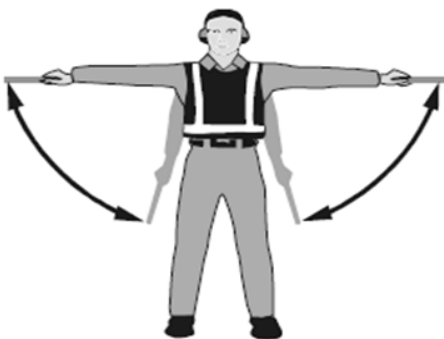
Brazos y toletes totalmente extendidos a un ángulo de 90° respecto del cuerpo.

REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO
REGLAMENTO DEL AIRE
RAD 2



***17. Ascienda**

Brazos y toletes totalmente extendidos a un ángulo de 90° respecto del cuerpo y, con las palmas hacia arriba, mueva las manos hacia arriba. La rapidez del movimiento indica la velocidad de ascenso.



***18. Descienda**

Brazos y toletes totalmente extendidos a un ángulo de 90° respecto del cuerpo y, con las palmas hacia abajo, mueva las manos hacia abajo. La rapidez del movimiento indica la velocidad de descenso.



***19 a). Desplácese en sentido horizontal
hacia la izquierda
(desde el punto de vista del piloto)**

Brazo extendido horizontalmente a un ángulo de 90° respecto del lado derecho del cuerpo. Mueva el otro brazo en el mismo sentido con movimiento de barrido.

REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO
REGLAMENTO DEL AIRE
RAD 2



***19 b). Desplácese en sentido horizontal hacia la derecha (desde el punto de vista del piloto)**

Brazo extendido horizontalmente a un ángulo de 90° respecto del lado izquierdo del cuerpo. Mueva el otro brazo en el mismo sentido con movimiento de barrido.



***20. Aterrice**

Brazos cruzados con los toletes hacia abajo delante del cuerpo.



21. Mantenga posición/espere

Brazos totalmente extendidos con toletes hacia abajo a un ángulo de 45° respecto del cuerpo. Manténganse en esta posición hasta que la aeronave sea autorizada para realizar la próxima maniobra.

REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO
REGLAMENTO DEL AIRE
RAD 2



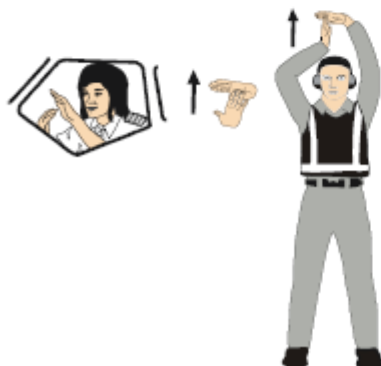
22. Despacho de la aeronave

Salude con el ademán habitual, usando la mano derecha o el tolete, para despachar la aeronave. Mantenga el contacto visual con la tripulación de vuelo hasta que la aeronave haya comenzado a rodar.



**23. No toque los mandos
(señal de comunicación
técnica o de servicio)**

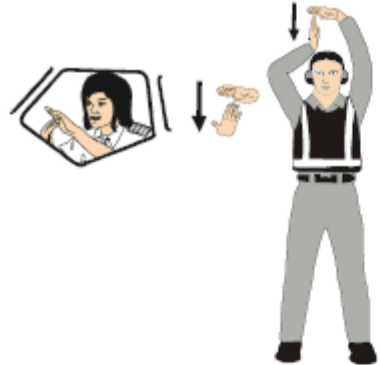
Extienda totalmente el brazo derecho por encima de la cabeza y cierre el puño o mantenga el tolete en posición horizontal, con el brazo izquierdo al costado a la altura de la rodilla.



**24. Conecte alimentación eléctrica de tierra
(señal de comunicación técnica o de servicio)**

Brazos totalmente extendidos por encima de la cabeza; abra la mano izquierda horizontalmente y mueva los dedos de la derecha para tocar la palma abierta de la izquierda (formando una "T"). Por la noche, pueden también utilizarse toletes iluminados para formar la "T" por encima de la cabeza.

REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO
REGLAMENTO DEL AIRE
RAD 2



25. Desconecte alimentación eléctrica
(señal de comunicación técnica o de servicio)

Brazos totalmente extendidos por encima de la cabeza con los dedos de la mano derecha tocando la palma abierta horizontal de la izquierda (formando una "T"); luego aparte la mano derecha de la izquierda. **No** desconecte la electricidad hasta que lo autorice la tripulación de vuelo. Por la noche, también pueden usarse toletes iluminados para formar la "T" por encima de la cabeza.



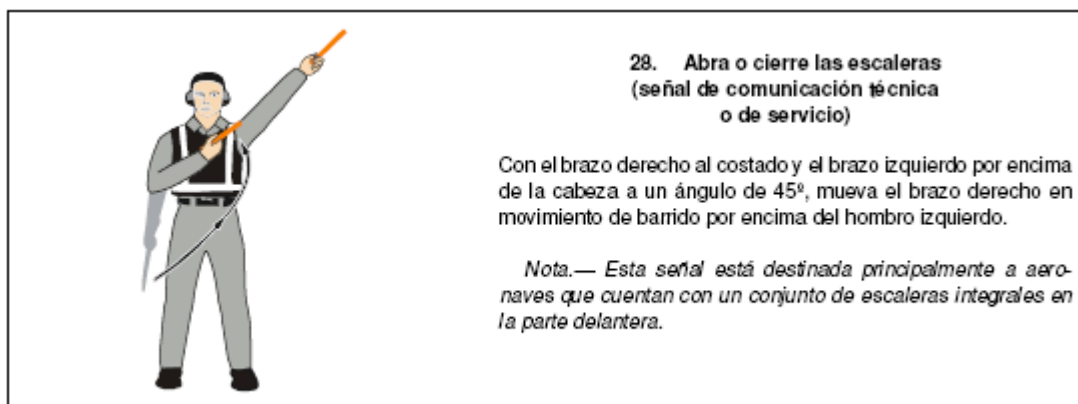
26. Negativo
(señal de comunicación técnica o de servicio)

Mantenga el brazo derecho horizontal a 90° respecto del cuerpo y apunte hacia abajo con el tolete o muestre la mano con el pulgar hacia abajo; la mano izquierda permanece al costado a la altura de la rodilla.



27. Establézcase comunicación mediante interfono
(señal de comunicación técnica o de servicio)

Extienda ambos brazos a 90° respecto del cuerpo y mueva las manos para cubrir ambas orejas.



5.2 Del piloto de una aeronave al señalero

Nota 1. Estas señales están previstas para que las haga un piloto en su puesto, con las manos bien visibles para el señalero, e iluminadas según sea necesario para facilitar la observación por el señalero.

Nota 2. Los motores de la aeronave se numeran en relación con el señalero que está mirando a la aeronave, desde su derecha a su izquierda (es decir, el motor núm. 1 es el motor externo de babor).

5.2.1 Frenos

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

- a) Frenos accionados: Levantar brazo y mano, con los dedos extendidos, horizontalmente delante del rostro, luego cerrar la mano.
- b) Frenos sueltos: Levantar el brazo, con el puño cerrado, horizontalmente delante del rostro, luego extender los dedos.

5.2.2 Calzos

- a) Poner calzos: Brazos extendidos, palmas hacia fuera, moviendo las manos hacia dentro cruzándose por delante del rostro.
- b) Fuera calzos: Manos cruzadas delante del rostro, palmas hacia fuera, moviendo los brazos hacia fuera.

5.2.3 Preparado para poner en marcha los motores

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

5.3 Señales de comunicación técnica o de servicio

5.3.1 Las señales manuales se utilizarán sólo cuando no sea posible la comunicación verbal con respecto a las señales de comunicación técnica o de servicio.

5.3.2 Los señaleros se cerciorarán de que la tripulación de vuelo ha acusado recibo con respecto a las señales de comunicación técnica o de servicio.

Nota. — Las señales de comunicación técnica o de servicio se incluyen en el Apéndice A para normalizar el uso de señales manuales utilizadas para comunicarse con las tripulaciones de vuelo durante el movimiento de la aeronave relacionado con funciones de servicio técnico o servicio de escala

6. SEÑALES MANUALES DE EMERGENCIA NORMALIZADAS

Las señales manuales siguientes se fijan como el mínimo necesario para comunicaciones de emergencia entre el comandante del incidente ARFF, los bomberos ARFF y la tripulación de vuelo y/o de cabina de la aeronave del incidente. Las señales manuales de emergencia ARFF deberían hacerse desde el lado delantero izquierdo de la aeronave para la tripulación de vuelo.

Nota. — Para una comunicación más eficaz con la tripulación de cabina, los bomberos ARFF pueden hacer las señales manuales de emergencia desde otras posiciones.

	
1. Se recomienda evacuar	
Se recomienda la evacuación basándose en la evaluación de la situación externa por el comandante del incidente ARFF.	
Brazo extendido manteniéndolo horizontal con la mano levantada al nivel de los ojos. Haga un movimiento de llamada con el antebrazo inclinándolo hacia atrás. El otro brazo permanece inmóvil pegado al cuerpo.	
De noche — lo mismo pero con toletes.	

REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO
REGLAMENTO DEL AIRE
RAD 2

2. Se recomienda parar



Parar la evacuación en curso recomendada. Parar el movimiento de la aeronave u otra actividad en curso.

Brazos frente a la cabeza, cruzados en las muñecas.

De noche — lo mismo pero con toletes.

3. Emergencia bajo control



No hay indicios exteriores de peligro o "emergencia terminada".

Brazos extendidos hacia afuera y hacia abajo a 45°. Mueva los brazos hacia adentro por debajo de la cintura simultáneamente hasta que se crucen en las muñecas y después extiéndalos hacia afuera hasta la posición inicial (señal de "safe" del árbitro de béisbol).

De noche — lo mismo pero con toletes.

4. Fuego/incendio



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

De noche — lo mismo pero con toletes.

REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO
REGLAMENTO DEL AIRE
RAD 2

APÉNDICE “B”

TABLAS DE NIVELES DE CRUCERO

ÁREAS DONDE SE APLICA LA RVSM — PIES

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

DERROTA**											
De 000° a 179° ***						De 180° a 359° ***					
Vuelos IFR			Vuelos VFR			Vuelos IFR			Vuelos VFR		
FL	Pies	Nivel	FL	Pies	Nivel	FL	Pies	Nivel	FL	Pies	Nivel
010	1 000	300	—	—	—	020	2 000	600	—	—	—
030	3 000	900	035	3 500	1 050	040	4 000	1 200	045	4 500	1 350
050	5 000	1 500	055	5 500	1 700	060	6 000	1 850	065	6 500	2 000
070	7 000	2 150	075	7 500	2 300	080	8 000	2 450	085	8 500	2 600
090	9 000	2 750	095	9 500	2 900	100	10 000	3 050	105	10 500	3 200
110	11 000	3 350	115	11 500	3 500	120	12 000	3 650	125	12 500	3 800
130	13 000	3 950	135	13 500	4 100	140	14 000	4 250	145	14 500	4 400
150	15 000	4 550	155	15 500	4 700	160	16 000	4 900	165	16 500	5 050
170	17 000	5 200	175	17 500	5 350	180	18 000	5 500	185	18 500	5 650
190	19 000	5 800	195	19 500	5 950	200	20 000	6 100	205	20 500	6 250
210	21 000	6 400	215	21 500	6 550	220	22 000	6 700	225	22 500	6 850
230	23 000	7 000	235	23 500	7 150	240	24 000	7 300	245	24 500	7 450
250	25 000	7 600	255	25 500	7 750	260	26 000	7 900	265	26 500	8 100
270	27 000	8 250	275	27 500	8 400	280	28 000	8 550	285	28 500	8 700
290	29 000	8 850				300	30 000	9 150			
310	31 000	9 450				320	32 000	9 750			
330	33 000	10 050				340	34 000	10 350			
350	35 000	10 650				360	36 000	10 950			
370	37 000	11 300				380	38 000	11 600			
390	39 000	11 900				400	40 000	12 200			
410	41 000	12 500				430	43 000	13 100			
450	45 000	13 700				470	47 000	14 350			
490	49 000	14 950				510	51 000	15 550			
etc.	etc.	etc.				etc.	etc.	etc.			

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

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

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

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

REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO
REGLAMENTO DEL AIRE
RAD 2

ÁREAS DONDE NO SE APLICA LA RVSM — PIES

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

DERROTA*											
De 000° a 179° **						De 180° a 359° **					
Vuelos IFR			Vuelos VFR			Vuelos IFR			Vuelos VFR		
Nivel			Nivel			Nivel			Nivel		
FL	Pies	Metros	FL	Pies	Metros	FL	Pies	Metros	FL	Pies	Metros
010	1 000	300	—	—	—	020	2 000	600	—	—	—
030	3 000	900	035	3 500	1 050	040	4 000	1 200	045	4 500	1 350
050	5 000	1 500	055	5 500	1 700	060	6 000	1 850	065	6 500	2 000
070	7 000	2 150	075	7 500	2 300	080	8 000	2 450	085	8 500	2 600
090	9 000	2 750	095	9 500	2 900	100	10 000	3 050	105	10 500	3 200
110	11 000	3 350	115	11 500	3 500	120	12 000	3 650	125	12 500	3 800
130	13 000	3 950	135	13 500	4 100	140	14 000	4 250	145	14 500	4 400
150	15 000	4 550	155	15 500	4 700	160	16 000	4 900	165	16 500	5 050
170	17 000	5 200	175	17 500	5 350	180	18 000	5 500	185	18 500	5 650
190	19 000	5 800	195	19 500	5 950	200	20 000	6 100	205	20 500	6 250
210	21 000	6 400	215	21 500	6 550	220	22 000	6 700	225	22 500	6 850
230	23 000	7 000	235	23 500	7 150	240	24 000	7 300	245	24 500	7 450
250	25 000	7 600	255	25 500	7 750	260	26 000	7 900	265	26 500	8 100
270	27 000	8 250	275	27 500	8 400	280	28 000	8 550	285	28 500	8 700
290	29 000	8 850	300	30 000	9 150	310	31 000	9 450	320	32 000	9 750
330	33 000	10 050	340	34 000	10 350	350	35 000	10 650	360	36 000	10 950
370	37 000	11 300	380	38 000	11 600	390	39 000	11 900	400	40 000	12 200
410	41 000	12 500	420	42 000	12 800	430	43 000	13 100	440	44 000	13 400
450	45 000	13 700	460	46 000	14 000	470	47 000	14 350	480	48 000	14 650
490	49 000	14 950	500	50 000	15 250	510	51 000	15 550	520	52 000	15 850
etc.	etc.	etc.	etc.	etc.	etc.	etc.	etc.	etc.	etc.	etc.	etc.

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

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

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

APÉNDICE “C”

GLOBOS LIBRES NO TRIPULADOS

Clasificación de los globos libres no tripulados.

- (1) Ligero: globo libre no tripulado que lleva una carga útil de uno o más bultos de una masa combinada de menos de 4 Kg. Salvo que se considere “pesado” de conformidad con (3)(b), (3)(c) o (3)(d); o
- (2) Mediano: globo libre no tripulado que lleva una carga útil de dos o más bultos de una masa combinada de 4 Kg. o más, pero inferior a 6 Kg., salvo que se considere “pesado” de conformidad con (3)(b), (3)(c) o (3)(d).
- (3) Pesado: globo libre no tripulado que lleva una carga útil que:
 - a) Tiene una masa combinada de 6 Kg. o más
 - b) Incluye un bulto de 3 Kg. o más
 - c) Incluye un bulto de 2 Kg. o más de una densidad de más de 13 g/cm
 - d) Utiliza una cuerda u otro elemento para suspender la carga útil que requiere una fuerza de impacto de 230 N o más para separar la carga útil suspendida del globo.

Nota 1.- La densidad a que se hace referencia en (3) (c) se determina dividiendo la masa total, en gramos, del bulto de carga útil por el área, expresada en centímetros cuadrados, de su superficie más pequeña.

(OACI/A2/3.1.9/Apéndice 4/1)

Nota 2.- Véase la Figura A4-1.

REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO
REGLAMENTO DEL AIRE
RAD 2

CARACTERÍSTICAS		MASA DE LA CARGA ÚTIL (kilogramos)					
		1	2	3	4	5	6 o más
CUERDA u OTRO ELEMENTO DE SUSPENSIÓN		PESADO					
230 N o MÁS							
CADA BULTO DE CARGA ÚTIL	DENSIDAD más de 13 g/cm ²	LIGERO					
	DENSIDAD Menos de 13 g/cm ²						
CÁLCULO DE LA DENSIDAD MASA (g) Área de la superficie más pequeña (cm²)		MEDIANO					
MASA COMBINADA (Si la suspensión, la densidad o la masa de cada bulto no influyen)							

Figura A4-1. Clasificación de globos libres no tripulados

Reglas generales de utilización

- (1) Ningún globo libre no tripulado se utilizará sin autorización apropiada del Instituto Dominicano de Aviación Civil.
- (2) Ningún globo libre no tripulado, que no sea un globo ligero utilizado exclusivamente para fines meteorológicos y operado del modo prescrito por el Instituto Dominicano de Aviación Civil, se utilizará encima del territorio de otro Estado sin la autorización de dicho Estado. Esta autorización deberá obtenerse antes del lanzamiento del globo si existieran probabilidades razonables, al proyectarse la operación, de que el globo pueda derivar hacia el espacio aéreo del territorio de dicho Estado.
- (3) Dicha autorización puede obtenerse para una serie de globos o para un tipo determinado de vuelos repetidos, por ejemplo, vuelos de globos de investigación atmosférica.
- (4) Los globos libres no tripulados se utilizarán de conformidad con las condiciones establecidas por el Instituto Dominicano de Aviación Civil y el Estado o los Estados sobre los que puedan pasar.
- (5) No se utilizará un globo libre no tripulado de modo que el impacto del mismo, o de cualquiera de sus partes, comprendida su carga útil con la superficie de la tierra, provoque peligro a las personas o los bienes no vinculados a la operación.
- (6) No se podrá utilizar un globo libre no tripulado pesado sobre alta mar sin coordinación previa con la autoridad ATS correspondiente.

Limitaciones de utilización y requisitos en materia de equipo.

- (1) No se deberá utilizar un globo libre no tripulado pesado sin la autorización de la autoridad ATS correspondiente, a un nivel o a través de un nivel inferior a la altitud de presión de 18 000 m (60 000 pies), en el que:
 - a. Haya más de 4 optas de nubes u oscurecimiento.
 - b. La visibilidad horizontal sea inferior a 8 Km.
- (2) Los globos libres no tripulados pesados o medianos no deberán ser lanzados de modo que vuelen a menos de 300 m (1000 pies) por encima de zonas urbanas densas, poblaciones o caseríos, o personas reunidas al aire libre que no estén vinculadas con la operación.
- (3) No deberá utilizarse un globo libre no tripulado pesado, a menos que:
 - a. Esté equipado con un mínimo de dos dispositivos o sistemas para interrumpir el vuelo de la carga útil, automático o accionado por control remoto, que funcionen independientemente el uno del otro.
 - b. Tratándose de globos de polietileno, de presión nula, se utilicen por lo menos dos métodos, sistemas, dispositivos o combinaciones de los mismos, que funcionen independientemente los unos de los otros para interrumpir el vuelo de la envoltura del globo.

REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO
REGLAMENTO DEL AIRE
RAD 2

Nota: Los globos de superpresión no necesitan estos dispositivos, ya que ascienden rápidamente después de haber lanzado la carga a útil y explotan sin necesidad de un dispositivo o sistema para perforar la envoltura del globo. Un globo superpresión es una envoltura simple, no extensible, capaz de soportar una diferencia de presión más alta al interior que al exterior. Este globo se infla de modo que la presión del gas, menor durante la noche, también pueda extender totalmente la envoltura. Un globo a superpresión de este tipo se mantendrá esencialmente a un nivel constante hasta que se difunda demasiado gas hacia el exterior.

- c. La envoltura del globo esté equipada con uno o varios dispositivos que reflejen las señales radar, o con materiales reflectantes que produzcan un eco en el equipo radar de superficie que funciona en la gama de frecuencias de 200 MHz a 2700 MHz, y/o el globo esté equipado con dispositivos que permitan su seguimiento continuo por el operador, más allá del radar instalado en tierra.
- (4) No se utilizarán globos libres no tripulados pesados en áreas en las que se utilicen equipos SSR terrestres, a menos que dichos globos estén dotados de un transpondedor de radar secundario de vigilancia, con capacidad para informar altitud, que funcione continuamente en un código asignado, o que cuando sea necesario pueda poner en funcionamiento la estación de seguimiento.
- (5) Los globos libres no tripulados equipados con una antena de arrastre que exija una fuerza mayor de 230 N para quebrarse en cualquier punto, no podrá utilizarse a menos que la antena tenga gallardetes o banderines de color colocados a intervalos no mayores de 15 m.
- (6) No se utilizarán globos libres no tripulados pesados a una altitud de presión inferior a 18 000 m (60 000 pies) entre la puesta y la salida del sol o cualquier otro período entre la puesta y la salida del sol (rectificado según la altitud de operación) que estipule la autoridad ATS competente, a menos que el globo, sus accesorios y carga útil, sin perjuicio de que puedan separarse durante el vuelo, estén iluminados.
- (7) Un globo libre no tripulado pesado que esté equipado con un dispositivo de suspensión (que no sea un paracaídas abierto de colores sumamente visibles) y de una longitud mayor de 15 m, no podrá utilizarse entre la salida y la puesta del sol a una altitud de presión inferior a 18 000 m (60 000 pies), a menos que el dispositivo de suspensión ostente colores en bandas alternadas sumamente visibles o lleve gallardetes de colores.

Interrupción del vuelo.

El Operador de un globo libre no tripulado pesado pondrá en funcionamiento los dispositivos apropiados para interrumpir los vuelos estipulados en los incisos (3) (a) y (3) (b) anteriores, cada vez que:

- (1) Se sepa que las condiciones meteorológicas no satisfacen a las mínimas estipuladas para la operación.
- (2) Un desperfecto o cualquier otra razón haga que la operación resulte peligrosa para el tránsito aéreo o las personas o bienes que se encuentran en la superficie.
- (3) Pueda entrar sin autorización en el espacio aéreo de otro Estado.

Notificación de Vuelo

- (1) Se efectuará la notificación previa al vuelo previsto de un globo libre no tripulado de categoría mediana o pesada, a la dependencia correspondiente de ATS en un plazo no mayor de siete días antes de la fecha prevista para el vuelo.
- (2) La notificación del vuelo previsto contendrá la información siguiente:
 - a. Identificación del vuelo del globo o clave del proyecto.
 - b. Clasificación y descripción del globo.
 - c. Código SSR o frecuencia NDB, según corresponda.
 - d. Nombre y número de teléfono del Operador.
 - e. Lugar del lanzamiento.
 - f. Hora prevista del lanzamiento (u hora de comienzo y conclusión de lanzamientos múltiples).
 - g. Número de globos que se lanzarán e intervalo previsto entre cada lanzamiento (en caso de lanzamientos múltiples).
 - h. Dirección de ascenso prevista.
 - i. Nivel o niveles de crucero (altitud de presión).
 - j. Tiempo que se calcula transcurrirá hasta pasar por la altitud de presión de 18 000 m (60 000 pies), o llegar al nivel de crucero si éste es de 18 000 m (60 000 pies), o menor, y punto en el que se prevé que se alcanzará. Si la operación consiste en lanzamientos continuos, se indicarán las horas previstas a las que el primero y el último de la serie alcanzarán el nivel apropiado (por ejemplo, 122136Z-130330Z).

REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO
REGLAMENTO DEL AIRE
RAD 2

- k. La fecha y la hora de terminación del vuelo y la ubicación prevista de la zona de impacto / recuperación. En el caso de globos que llevan a cabo vuelos de larga duración, por lo cual no pueden preverse con exactitud la fecha y hora de terminación de los vuelos, se utilizará la expresión “larga duración”. En caso de haber más de un lugar de impacto o recuperación, cada uno de ellos deberá detallarse junto con la correspondiente hora prevista para el impacto. Si se tratara de una serie de impactos continuos, se indicarán las horas previstas para el primero y el último de la serie (por ejemplo, 070330Z-072300Z).
- (3) Toda modificación en la información previa al lanzamiento notificada de conformidad con este Artículo será comunicada a la dependencia ATS que corresponda, por lo menos 6 horas antes de la hora prevista para el lanzamiento o, en el caso de investigaciones de perturbaciones solares o cósmicas en los que la premura del tiempo es vital, por lo menos 30 minutos antes de la hora prevista para el comienzo de la operación.
- (4) Inmediatamente después que se haya lanzado un globo libre tripulado mediano o pesado, el Operador notificará a la dependencia ATS correspondiente, lo siguiente:
- a. Identificación del vuelo del globo.
 - b. Lugar del lanzamiento.
 - c. Hora efectiva del lanzamiento.
 - d. Hora prevista a la que se pasará la altitud de presión de 18 000 m (60 000 pies) (o la hora prevista a la que se alcanzará el nivel de crucero si éste es inferior a 18 000 m (60 000 pies) y el punto en el que se alcanzará.
 - e. Toda modificación en la información notificada previamente de conformidad con (2) (g) y (2) (h).
- (5) El Operador notificará a la dependencia ATS correspondiente, apenas sepa que el vuelo previsto de un globo libre no tripulado mediano o pesado, que se hubiera notificado previamente de conformidad con la parte uno (1) anterior, ha sido anulado.

Consignación de la posición e informes

- (1) El Operador de un globo libre no tripulado pesado que se halle a una altitud no superior a 18 000 m (60 000 pies), seguirá la trayectoria de vuelo y enviará informes sobre la posición del mismo que soliciten los servicios de tránsito aéreo. A menos que éstos soliciten informes sobre la posición del globo a intervalos más frecuentes, el Operador consignará la posición cada dos horas.
- (2) El Operador de un globo libre no tripulado pesado que esté desplazándose por encima de una altitud de presión de 18 000 m (60 000 pies) deberá verificar la progresión del vuelo del globo y enviar los informes sobre la posición del mismo que soliciten los servicios de tránsito aéreo. A menos que éstos soliciten informes sobre la posición del globo a intervalo más frecuente, el Operador consignará la posición cada 24 horas.

REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO
REGLAMENTO DEL AIRE
RAD 2

- (3) Si no se puede consignar la posición de conformidad con (1) o (2) el Operador notificará inmediatamente a la dependencia ATS correspondiente. Esta notificación deberá incluir el último registro de posición. La dependencia ATS correspondiente deberá ser notificada inmediatamente cuando se restablezca el seguimiento del globo.
- (4) Una hora antes del comienzo del descenso proyectado de un globo libre no tripulado pesado, el Operador enviará a la dependencia ATS correspondiente la siguiente información referente al globo:
 - a. Posición geográfica en que se encuentre en ese momento.
 - b. Nivel al que se encuentre en ese momento (altitud de presión).
 - c. Hora prevista de penetración en la capa correspondiente a la altitud de presión de 18 000 m (60000 pies), si fuera el caso.
 - d. Hora y punto de impacto en tierra prevista.
- (5) El Operador de un globo libre no tripulado pesado o mediano notificará a la dependencia ATS correspondiente el momento en que la operación ha concluido.

APÉNDICE “D”.

SISTEMAS DE AERONAVES PILOTADAS A DISTANCIA

(Nota.— Véase la Sección C, 2.13 i) del RAD 2)

1. Reglas generales de utilización

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

1.2 Ninguna RPA se utilizará sobre el territorio de otro Estado sin la autorización especial concedida por el Estado donde se efectuará el vuelo. Esta autorización puede formularse como acuerdos entre los Estados en cuestión.

1.3 No podrá utilizarse una RPA sobre alta mar sin coordinación previa con la autoridad ATS correspondiente.

1.4 La autorización y coordinación a que se refieren 1.2 y 1.3 deberán obtenerse y efectuarse antes del despegue si existieran probabilidades razonables, al proyectarse la operación, de que la aeronave pueda ingresar al espacio aéreo en cuestión.

1.5 Los RPAS se utilizarán de conformidad con las condiciones establecidas por el Estado de matrícula y, de ser diferente, el Estado del explotador, y el Estado o los Estados sobre los cuales se efectuará el vuelo.

1.6 Los planes de vuelo se presentarán de conformidad con la Sección C de este RAD.

1.7 Los RPAS cumplirán con los requisitos de performance y de equipo a bordo exigidos para el espacio aéreo específico donde se efectuará el vuelo.

2. Otorgamiento de certificados y licencias

Nota 1.— En el Apéndice C de la Resolución A38-12 de la Asamblea se dispone que hasta que no entren en vigor las normas internacionales relativas a determinadas categorías, clases o tipos de aeronaves, los certificados expedidos o convalidados de conformidad con los reglamentos nacionales por el Estado contratante en que está matriculada la aeronave serán reconocidos por los demás Estados contratantes en caso de vuelos sobre sus territorios, incluyendo aterrizajes y despegues.

2.1 Un RPAS será aprobado, teniendo en cuenta las interdependencias de los componentes, de conformidad con los reglamentos nacionales y de forma que concuerde con las disposiciones de los RAD afines. Además:

- a) una RPA contará con un certificado de aeronavegabilidad expedido de conformidad con los reglamentos nacionales y de forma que concuerde con las disposiciones del Reglamento Aeronáutico Dominicano; y
- b) los componentes conexos de un RPAS especificados en el diseño de tipo serán certificados y mantenidos de conformidad con los reglamentos nacionales y de forma que concuerden con las disposiciones de los RAD afines.

2.2 Hasta el 25 de noviembre de 2026, el operador dispondrá de un certificado de operador de RPAS expedido de conformidad con los reglamentos nacionales y que concuerde con las disposiciones del Reglamento Aeronáutico Dominicano.

2.3 A partir del 3 de noviembre de 2022, los pilotos a distancia obtendrán sus licencias, o se les validarán sus licencias, de conformidad con las disposiciones del Reglamento Aeronáutico Dominicano Licencias y Certificados: Pilotos, Instructores de Vuelo e Instructores de Teoría Aeronáutica (RAD 61).

3. Solicitud de autorización

3.1 La solicitud de autorización estipulada en 1.2 se efectuará ante las autoridades competentes del Estado o de los Estados en que operará la RPA en un plazo no menor de siete días antes de la fecha prevista para el vuelo a menos que el Estado lo especifique de otro modo.

3.2 A menos que el Estado o los Estados determinen otra cosa, la solicitud de autorización incluirá lo siguiente:

- a) nombre e información de contacto del explotador;
- b) características de la RPA (tipo de aeronave, masa máxima certificada de despegue, número de motores, envergadura);
- c) copia del certificado de matrícula;
- d) identificación que utilizará la aeronave para radiotelefonía, si corresponde;
- e) copia del certificado de aeronavegabilidad;
- f) copia del certificado de explotador de RPAS;
- g) copia de la licencia de piloto(s) a distancia;
- h) copia de la licencia de estación de radio de la aeronave, si corresponde;
- i) descripción de la operación prevista (que incluya el tipo de operación o el propósito), reglas de vuelo, operación con visibilidad directa visual (VLOS), si corresponde, fecha del vuelo (s) previsto(s), punto de partida, destino, velocidades de crucero, niveles de crucero, ruta que ha de seguirse, duración/frecuencia del vuelo;
- j) requisitos de despegue y aterrizaje;
- k) características de performance de la RPA, incluyendo:
 - 1) velocidades de utilización;
 - 2) velocidades de ascenso máximas y típicas;
 - 4) velocidades de viraje máximas y típicas;
 - 5) otros datos pertinentes relativos a la performance (p. ej., limitaciones relativas al viento, engelamiento, precipitación); y

REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO
REGLAMENTO DEL AIRE
RAD 2

- 6) autonomía máxima de la aeronave;
- l) capacidades de comunicaciones, navegación y vigilancia:
 - 1) frecuencias y equipo de comunicaciones de seguridad operacional aeronáutica, incluyendo:
 - i) comunicaciones ATC, incluidos los medios de comunicación alternativos;
 - ii) enlaces de mando y control (C2) incluyendo los parámetros de performance y área de cobertura operacional designada;
 - iii) comunicaciones entre el piloto a distancia y el observador RPA, si corresponde;
 - 2) equipo de navegación; y
 - 3) equipo de vigilancia (p. ej. transpondedor SSR, ADS-B emisión);
- m) capacidades de detectar y eludir;
- n) procedimientos de emergencia, incluyendo:
 - 1) fallas de comunicaciones con el ATC;
 - 2) falla C2; y
 - 3) falla de comunicaciones piloto a distancia/observador RPA, si corresponde;
- o) número y emplazamiento de las estaciones de pilotaje a distancia así como procedimientos de transferencia entre las estaciones de pilotaje a distancia, si corresponde;
- p) documento que certifica la homologación acústica de conformidad con las disposiciones del RAD 36, si corresponde;
- q) confirmación de cumplimiento con las normas de seguridad nacional de manera que concuerde con las disposiciones del RAD 17, que incluya medidas de seguridad pertinentes a la operación de RPAS, si corresponde;
- r) información/descripción relativa a la carga útil; y
- s) prueba de cobertura adecuada de seguro/responsabilidad civil.

REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO
REGLAMENTO DEL AIRE
RAD 2

3.3 Cuando los certificados u otros documentos indicados en 3.2 se expiden en un idioma distinto del inglés, se incluirá una traducción a dicho idioma.

3.4 Después de obtenerse la autorización del Estado o Estados correspondiente(s), se completará la notificación y coordinación con los servicios de tránsito aéreo de conformidad con los requisitos del Estado o los Estados.

Nota.— Una solicitud de autorización no satisface el requisito de presentar un plan de vuelo ante las dependencias de los servicios de tránsito aéreo.

3.5 Los cambios que se efectúen en la autorización se someterán a consideración del Estado o los Estados correspondiente(s). Si los cambios son aprobados, el explotador notificará a todas las autoridades competentes.

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