

REPUBLICA DOMINICANA
REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO



RAD 10 - VOLUMEN II
PROCEDIMIENTOS DE COMUNICACIONES



REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO
PROCEDIMIENTOS DE COMUNICACIONES
RAD 10 VOLUMEN II

TABLA DE CONTROL DE ENMIENDAS

No. de Enmienda	Origen	Temas	Aprobación/ Aplicación
1	Enmiendas 83, 84, 85, 87 y 88 del Anexo 10 (Estas Enmiendas no afectan el RAD 10 Vol. II)	-	20/10/2014 04/11/2014
2	Enmienda 89 del Anexo 10 y Modificaciones Internas (Esta Enmienda y Modificaciones no afectan el RAD 10 Vol. II)	-	30/09/2015 19/10/2015
3	Enmienda 90 del Anexo 10		25/11/2016 10/01/2017
4	Enmienda 91 del Anexo 10 Vol. II		13/11/2018 20/12/2018
5	Enmienda 92 Anexo 10 Vol. II		18/11/2020 09/12/2020
6	Enmienda 93 Anexo 10 Vol. II		05/02/2025 05/03/2025
7	Enmienda 94 Anexo 10 Vol. II	a) actualización de los requisitos de la familia de protocolos de internet (IPS) para la red de telecomunicaciones aeronáuticas (ATN); y b) servicios de información meteorológica espacial.	16/10/2025 10/12/2025

“Intencionalmente dejada en blanco”

Índice

Sección “A” – Generalidades

- 10.1 Definiciones y abreviaturas.
- 10.3 Autoridad responsable del servicio de los procedimientos de comunicaciones.

Sección “B” - Disposiciones Administrativas Relativas al Servicio Internacional de Telecomunicaciones Aeronáuticas

- 10.5 División del servicio.
- 10.7 Telecomunicaciones – acceso.
- 10.9 Horas de servicio.
- 10.11 Supervisión.
- 10.13 Transmisiones superfluas.
- 10.15 Interferencia.

Sección “C” - Procedimientos Generales del Servicio Internacional de Telecomunicaciones Aeronáuticas

- 10.17 Generalidades.
- 10.19 Prórroga del servicio y cierre de la estación.
- 10.21 Aceptación, transmisión y entrega de mensajes.
- 10.23 Sistema horario.
- 10.25 Registro de comunicaciones.
- 10.27 Uso de abreviaturas y códigos.
- 10.29 Cancelación de mensajes.
- 10.30 Identificador único de vuelo a escala mundial (GUFI)

Sección “D” - Servicio Fijo Aeronáutico (AFS)

- 10.31 Generalidades.
- 10.33 Contenido permitido en los mensajes del servicio fijo aeronáutico.
- 10.35 Canales meteorológicos operacionales y redes de telecomunicaciones meteorológicas operacionales.
- 10.37 Red de telecomunicaciones fijas aeronáuticas (AFTN).
- 10.39 Orden de prioridad.
- 10.41 Encaminamiento de los mensajes.

REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO
PROCEDIMIENTOS DE COMUNICACIONES
RAD 10 VOLUMEN II

- 10.43 Supervisión del tráfico de mensajes.
- 10.45 Mensajes cursados por vía indebida.
- 10.47 Falla de las comunicaciones.
- 10.49 Conservación de los registros del tráfico de la AFTN durante largos periodos.
- 10.51 Conservación de los registros del tráfico de la AFTN durante cortos periodos.
- 10.53 Formato de los mensajes.
- 10.55 Origen.
- 10.57 Texto.
- 10.59 Sistema de distribución predeterminada para mensajes de la AFTN.
- 10.61 Servicios de tratamiento de mensajes ATS (ATSMHS).
- 10.63 Formato IA-5.
- 10.65 Comunicaciones entre centros (ICC).

Sección “E” - Servicio Móvil Aeronáutico—Comunicaciones Orales

- 10.67 Generalidades.
- 10.69 Procedimientos de radiotelefonía.
- 10.71 Establecimiento y seguridad de las comunicaciones.
- 10.73 Frecuencias que han de usarse.
- 10.75 Establecimiento de comunicaciones.
- 10.77 Transferencia de comunicaciones VHF.
- 10.79 Falla de comunicaciones orales.
- 10.81 Procedimientos relativos a las comunicaciones radiotelefónicas de socorro y de urgencia.
- 10.83 Comunicaciones relativas a actos de interferencia ilícita

Sección “F” - Servicio de Radionavegación Aeronáutica

- 10.85 Generalidades.

Sección “G” - Servicio de Radiodifusión Aeronáutica

- 10.87 Generalidades.
- 10.89 Procedimientos de radiodifusión telefónica.

**REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO
PROCEDIMIENTOS DE COMUNICACIONES
RAD 10 VOLUMEN II**

Sección “H” - Servicio Móvil Aeronáutico—Comunicaciones por Enlace de Datos
10.91 Reservada.

Adjuntos del RAD 10—Volumen II

Adjunto “A” - Texto de orientación para la transmisión de mensajes largos por la AFTN.

Sección “A” - Generalidades

10.1 Definiciones y abreviaturas.

Las definiciones y abreviaturas correspondientes a la Sección de los Servicios de Información de Vuelo (FIS) se encuentran incluidas en el RAD 1, Definiciones y Abreviaturas.

10.3 Autoridad responsable del servicio de los procedimientos de comunicaciones.

El Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC), es responsable de ofrecer el Servicio Internacional de Telecomunicaciones Aeronáuticas, a través de la Sección de los Servicios de Información de Vuelo (FIS), de manera que la navegación aérea cuente con las telecomunicaciones y radioayudas necesarias para la seguridad, regularidad y eficiencia de la navegación aérea internacional.

Sección “B” - Disposiciones Administrativas Relativas al Servicio Internacional de Telecomunicaciones Aeronáuticas

10.5 División del servicio. El servicio de telecomunicaciones aeronáuticas se divide en cuatro partes:

- a) Servicio Fijo Aeronáutico. (AFS)
- b) Servicio Móvil Aeronáutico. (Radio Control)
- c) Servicio de Radionavegación Aeronáutica. (Radio Ayuda para la Navegación: VOR, NDB, DME, ILS).
- d) Servicio de Radiodifusión Aeronáutica. (Servicio Automático de Información. Terminal (ATIS), condiciones del Aeródromo.

10.7 Telecomunicaciones – acceso.

La Sección de los Servicios de Información de Vuelo (FIS), incluyendo los sistemas de la Red de Telecomunicaciones Aeronáuticas (ATN), estarán protegidas por el IDAC contra el acceso físico no autorizado.

10.9 Horas de servicio.

- a) La Sección de los Servicios de Información de Vuelo (FIS), deberá notificar que su horario de servicio es de 24 horas diarias, los siete días de la semana, a los organismos de telecomunicaciones aeronáuticas que hayan designado las demás administraciones de otros Estados interesados para recibir esta información.
- b) Cualquier cambio en las horas normales de servicio será notificado por la Sección de los Servicios de Información de Vuelo (FIS), antes de que tal cambio tenga efecto, a los organismos de telecomunicaciones aeronáuticas que hayan designado las demás administraciones interesadas de otros Estados para recibir esta información. Dichos cambios se divulgarán también, siempre que sea necesario y factible, en los NOTAM.
- c) Si una estación del Servicio Internacional de Telecomunicaciones de otro Estado o un Operador Aéreo solicita cambios en el horario de servicio, tal solicitud se formulará tan pronto como sea posible, después de enterarse de la necesidad del cambio, la Sección de los Servicios de Información de Vuelo (FIS), informará al Operador Aéreo o estación que haya solicitado el cambio del resultado de su petición, tan pronto como sea posible.
- d) El IDAC es responsable de hacer cumplir las horas normales de servicio de la Sección de los Servicios de Información de Vuelo (FIS).

10.11 Supervisión.

- a) El IDAC es responsable de asegurar que el Servicio Internacional de Telecomunicaciones Aeronáuticas se preste de acuerdo con lo dispuesto en los procedimientos contenidos en este Reglamento.
- b) En caso de que una estación cometa infracciones graves, o reiteradas, la Sección de los Servicios de Información de Vuelo (FIS), al comprobarlas deberá hacer las notificaciones correspondientes a la autoridad del Estado que dependa dicha estación de acuerdo a la subsección 10.11, Volumen II.
- c) El IDAC deberá intercambiar información con estaciones de otros Estados respecto al funcionamiento de los Sistemas de Comunicaciones, radionavegación, operación y mantenimiento, fenómenos no comunes que afecten a las transmisiones, etc.

10.13 Transmisiones superfluas.

El IDAC cuidará de que ninguna estación, haga transmisiones intencionadas de señales, mensajes o datos, innecesarias o anónima.

10.15 Interferencia.

A fin de evitar interferencias perjudiciales, la Dirección de Navegación Aérea, antes de autorizar los experimentos y ensayos de cualquier estación, dispondrá que se adopten todas las precauciones posibles, tales como selección de frecuencia y de horario, reducción y, de ser posible, la supresión de la irradiación. Cualquier interferencia perjudicial motivada por ensayos y experimentos se eliminará tan pronto como sea posible.

Sección “C” - Procedimientos Generales del Servicio Internacional de Telecomunicaciones Aeronáuticas

10.17 Generalidades.

Los procedimientos descritos en esta Sección “C” de este Reglamento tienen carácter general y se aplicarán, donde corresponda, a las demás Secciones del mismo.

10.19 Prórroga del servicio y cierre de la estación.

- a) La Estación del Servicio Internacional de Telecomunicaciones Aeronáuticas prolongarán sus horas normales de servicio según se requiera para atender el tráfico necesario de las operaciones de vuelo.
- b) En caso de que se disponga de mas de una Estación del Servicio Internacional de Telecomunicaciones, y se decida cerrar alguna de ellas, antes de hacer esto, se participara de esta intención a todas las demás estaciones con que este en comunicación directa, confirmando que no es necesaria la prolongación de su servicio y se notificará la hora de su reapertura, cuando sea distinta de la acostumbrada.
- c) En caso de que se disponga de más de una Estación del Servicio Internacional de Telecomunicaciones, y una de estas este funcionando regularmente en una Red con circuito común, deberá notificar su intención de cerrar, a la estación de control, si la hubiere, o a todas las estaciones de la Red. Luego continuará la escucha durante dos minutos y si no recibe llamada alguna durante dicho período, podrá terminar el servicio.
- d) La Estación del Servicio Internacional de Telecomunicaciones Aeronáuticas deberá funcionar continuamente y encargarse del tráfico de mensajes de socorro, emergencia, interferencia ilícita o interceptación, y su horario normal de servicio será de 24 horas para poder prestar el apoyo necesario a esas comunicaciones.

10.21 Aceptación, transmisión y entrega de mensajes.

- a) Solamente aquellos mensajes comprendidos dentro de las categorías especificadas en el literal “a” de la sub-sección 10.37 de este volumen, se aceptarán para su transmisión por el Servicio de Telecomunicaciones Aeronáuticas.
 - 1) La responsabilidad de determinar si un mensaje es aceptable, incumbirá a la estación donde se origina el mensaje.
 - 2) Una vez que el mensaje se considere aceptable, se transmitirá, retransmitirá y entregará de conformidad con la clasificación de prioridad y sin discriminación o demora indebida.

REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO
PROCEDIMIENTOS DE COMUNICACIONES
RAD 10 VOLUMEN II

b) La Sección de los Servicios de Información de Vuelo (FIS), solo aceptará para su transmisión los mensajes dirigidos a las estaciones que formen parte del Servicio Internacional de Telecomunicaciones Aeronáuticas, excepto cuando se hayan hecho arreglos especiales con el IDAC.

- 1) Se permitirá aceptar como un solo mensaje el dirigido a dos o más destinatarios, ya sea en la misma estación o en diferentes estaciones, pero con sujeción a lo dispuesto en el literal “a” .

c) Los mensajes de FPL entregados para su retransmisión por los Operadores Aéreos serán aceptados únicamente si son presentados a la estación AIS/ARO, en la forma aquí prescrita, un representante autorizado de la empresa o si se reciben de esta por un circuito autorizado.

d) La Sección de los Servicios de Información de Vuelo (FIS), deberá entregar los mensajes a los Operadores Aéreos, mediante acuerdo entre el IDAC y las empresas interesadas.

e) La Sección de los Servicios de Información de Vuelo (FIS), será responsable de la entrega de los mensajes al(os) destinatario(s) que se encuentren dentro de los límites del(los) aeródromo(s) a que sirva dicha estación en cuestión y, fuera de esos límites, solamente al(los) destinatario(s) que se haya convenido mediante arreglos especiales entre el IDAC y las autoridades correspondientes.

f) Los mensajes serán entregados por la Sección de los Servicios de Información de Vuelo (FIS) en forma escrita, a menos que, a través de acuerdos establecidos entre las partes interesadas, se disponga otra manera.

- 1) En los casos en que se usen sistemas telefónicos o de altavoces y no se disponga de instalaciones de grabación para la entrega de los mensajes, podría suministrarse, tan pronto como sea posible, una copia escrita como confirmación de entrega.

g) Los mensajes del Servicio Móvil Aeronáutico, procedentes de aeronaves en vuelo, que necesiten ser retransmitidos por la Red de Telecomunicaciones Fijas Aeronáuticas para su entrega, serán preparados nuevamente por la Sección de los Servicios de Información de Vuelo (FIS), en la forma de mensaje establecida en este Reglamento, antes de transmitirlos.

- 1) Los mensajes del Servicio Móvil Aeronáutico, procedentes de una aeronave en vuelo, que tengan que transmitirse en el Servicio Fijo Aeronáutico, con excepción de los circuitos de la AFTN, serán preparados también nuevamente por la Sección de los Servicios de Información de Vuelo (FIS) en la forma prescrita en éste literal “g”, excepto cuando de conformidad con lo dispuesto en esta sub-sección, se hayan hecho previamente otros arreglos entre el IDAC y el Operador Aéreo interesado, respecto a la distribución preestablecida de los mensajes procedentes de aeronaves.
- 2) Los mensajes (incluso las aeronotificaciones) sin ninguna dirección concreta, que contengan información meteorológica, recibidos de una aeronave en vuelo, serán enviados por la Sección de los Servicios de Información de Vuelo (FIS), sin demora a la oficina meteorológica correspondiente al punto en que se reciban.

- 3) Los mensajes (incluso las aeronotificaciones) sin ninguna dirección concreta, que contengan información de los servicios de tránsito aéreo, recibidos de una aeronave en vuelo, serán enviados por la Sección de los Servicios de Información de Vuelo (FIS), sin demora a la dependencia de los servicios de tránsito aéreo correspondiente a la estación de telecomunicaciones que reciba el mensaje.
- 4) Cuando se registre el texto de aeronotificaciones en forma AIREP, deberán ser utilizadas, por la Sección de los Servicios de Información de Vuelo (FIS), siempre que sea posible, las premisas convencionales aprobadas por la OACI para este objeto.

10.23 Sistema horario.

- a) La Sección de los Servicios de Información de Vuelo (FIS), deberá utilizar el tiempo universal coordinado (UTC). La medianoche se designará como las 2400, para indicar el fin del día y las 0000 para su principio.
- b) Los grupos de fecha hora, constarán de seis cifras, de las cuales las dos primeras representarán el día del mes y las cuatro últimas la hora y minutos en UTC.

10.25 Registro de comunicaciones.

- a) Generalidades
 - 1) La Sección de los Servicios de Información de Vuelo (FIS), deberá llevar un registro de Telecomunicaciones, escrito y automático.
 - i) El registro de Telecomunicaciones de la Sección de los Servicios de Información de Vuelo (FIS), deberá servir de protección si se efectuara una investigación de las actividades del operador en servicio, dicho registro podrá ser requerido como prueba legal.
 - ii) La Sección de los Servicios de Información de Vuelo (FIS), debe registrar los mensajes cuando los reciban, pero si durante una emergencia, la anotación manual continuada originase demoras en las comunicaciones, podrá interrumpirse temporalmente el registro de los mensajes y hacerse en la primera oportunidad.
- b) En los registros escritos, la Sección de los Servicios de Información de Vuelo (FIS), deberá hacer las anotaciones solamente por los Operadores que estén de servicio, con la excepción de que podrán certificar en el registro la exactitud de las anotaciones hechas por los Operadores, otras personas que tengan conocimiento de los hechos relacionados con las mismas.
- c) Todas las anotaciones serán completas, claras, correctas e inteligibles. No se harán en el registro marcas o anotaciones superfluas.

REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO
PROCEDIMIENTOS DE COMUNICACIONES
RAD 10 VOLUMEN II

d) En los registros escritos, de la Sección de los Servicios de Información de Vuelo (FIS), cualquier corrección que sea necesaria se hará solamente por la persona que originalmente hizo la anotación. La corrección se efectuará trazando una sola línea a mano o a máquina sobre la anotación incorrecta, agregando las iniciales de la persona que hace la corrección y hora y fecha en que se hizo. La anotación correcta se hará en la línea siguiente a la última anotación.

e) Los registros de Telecomunicaciones, escritos o automáticos, se conservarán por un término de 30 días, por lo menos. En caso de necesitarse con motivo de alguna averiguación o investigación, se retendrán todos los registros por períodos de mayor duración, hasta que se compruebe que ya no serán necesarios.

f) La Sección de los Servicios de Información de Vuelo (FIS), deberá anotar en sus registros escritos la información siguiente:

- 1) Nombre del organismo encargado de la operación de la estación;
- 2) Identificación de la estación;
- 3) Fecha;
- 4) Hora de apertura y cierre de la estación;
- 5) Firma de cada operador y hora en que comienza y termina su servicio;
- 6) Excepto en las estaciones retransmisoras mecánicas intermedias, en que no es necesario cumplir con lo dispuesto en esta sub-sección, un registro de cada comunicación, transmisión de prueba o intento de establecimiento de comunicación, que indique el texto de la comunicación, hora en que terminó ésta, estación o estaciones con que se comunicó y frecuencia utilizada. Podrá omitirse el texto de la comunicación en el registro cuando se disponga de copias de los mensajes cursados y formen éstas parte de dicho registro;
- 7) Todas las comunicaciones de socorro y medidas tomadas respecto a las mismas;
- 8) Una breve descripción de las condiciones en que se efectúan las comunicaciones y dificultades, incluso interferencias perjudiciales tales anotaciones deberán incluir, siempre que sea posible, la hora en que se experimentó la interferencia, su carácter, radiofrecuencia e identificación de la señal que la produjo;
- 9) Una breve descripción de la interrupción de las comunicaciones debida a la falla del equipo u otras averías, indicando la duración de dicha interrupción y medidas tomadas para remediarlas; la información adicional que el operador estime útil como parte de las anotaciones sobre el funcionamiento de la estación.
- 10) La información adicional que el operador estime útil como parte de las anotaciones sobre el funcionamiento de la estación.

10.27 Uso de abreviaturas y códigos.

- a) La Sección de los Servicios de Información de Vuelo (FIS), deberá emplear abreviaturas y códigos siempre que sean apropiados y su uso simplifique y facilite las comunicaciones.
- b) Cuando el texto de los mensajes contenga abreviaturas y códigos distintos de los aprobados por la OACI, el remitente, si así lo exigiera la estación que recibe el mensaje, pondrá a disposición de esa estación el descifrado de las abreviaturas y códigos empleados.

10.29 Cancelación de mensajes.

Los mensajes deberán ser cancelados solamente por la Sección de los Servicios de Información de Vuelo (FIS), cuando la cancelación este autorizada por el remitente.

10.30 Identificador único de vuelo a escala mundial (GUF)

- a) Quien origine un plan de vuelo preliminar (PFP) o eFPL asignará un único GUF a un vuelo para el que se vaya a presentar el plan de vuelo. 6
- b) Quien origine un PFP o eFPL se asegurará de que todos los mensajes FF-ICE presentados para un vuelo se identifiquen con el mismo GUF.
- c) Al proporcionar una respuesta a un mensaje FF-ICE, una dependencia de servicios FF-ICE identificará el vuelo de que se trate utilizando el GUF contenido en el mensaje.
- d) Una dependencia de servicios FF-ICE rechazará un mensaje FF-ICE si el mensaje incluye un GUF idéntico al de otro vuelo conocido por dicha dependencia.
- e) El formato de un GUF incluirá una identificación única de la entidad que generó el GUF.
- f) Quien origine un PFP o eFPL se cerciorará de que el GUF asignado al vuelo no duplique ningún otro GUF presentado por dicho originador en los últimos 10 años.

Sección “D” - Servicio Fijo Aeronáutico (AFS)

10.31 Generalidades.

El Servicio Fijo Aeronáutico (AFS) comprenderá los siguientes sistemas y aplicaciones utilizados para las comunicaciones tierra-tierra (es decir, entre puntos fijos o de punto a multipunto) del Servicio de Telecomunicaciones Aeronáuticas:

- a) Circuitos y redes orales directas ATS;
- b) Circuitos Meteorológicos operacionales, redes y sistemas de radiodifusión;
- c) La Red de Telecomunicaciones Fijas Aeronáuticas (AFTN);
- d) Los servicios de tratamiento de mensajes de los servicios de tránsito aéreo (ATS); y
- e) Las comunicaciones entre centros (ICC).

10.33 Contenido permitido en los mensajes del servicio fijo aeronáutico.

- a) En los Mensajes de texto del Servicio Fijo Aeronáutico se permiten los caracteres siguientes:

- 1) Letras: ABCDEFGHIJKLMNOPQRSTUVWXYZ
- 2) Cifras: 1 2 3 4 5 6 7 8 9 0
- 3) Otros signos:
 - i) - (guión)
 - ii) ? (Signo de interrogación)
 - iii) : (Dos puntos)
 - iv) ((Se abre paréntesis)
 - v)) (Se cierra paréntesis)
 - vi) . (Punto y aparte, punto)
 - vii) , (Coma, coma de indicación de decimales)
 - viii) ‘ (apóstrofe)
 - ix) = (doble guión o signo igual)
 - x) / (Raya de fracción)
 - xi) + (Signo más)

- b) La Sección de los Servicios de Información de Vuelo (FIS), no deberá emplear en los mensajes caracteres distintos a los arriba enumerados, a menos que sea absolutamente indispensable para la comprensión del texto. Cuando se usen, se deletrearán completamente.

- c) El texto de los mensajes será redactado por la Sección de los Servicios de Información de

Vuelo (FIS), en lenguaje claro o en abreviaturas y códigos, según se prescribe en la sub-sección 10.27, literal “b”, de este volumen. El remitente evitará el empleo de lenguaje claro cuando sea posible reducir la extensión del texto mediante el uso de abreviaturas y códigos apropiados. No se emplearán palabras o frases que no sean necesarias, tales como expresiones de cortesía.

10.35 Canales meteorológicos operacionales y redes de telecomunicaciones meteorológicas operacionales.

El IDAC se asegurará de que los procedimientos de los Canales Meteorológicos Operacionales y los procedimientos de las Redes de Telecomunicaciones Meteorológicas Operacionales serán compatibles con los procedimientos de la Red de Telecomunicaciones Fijas Aeronáuticas (AFTN) o del sistema de tratamiento de mensajes (AMHS) del ATS.

Nota.— “Compatible” debe interpretarse como el modo de operación que garantice que la información intercambiada a través de los canales meteorológicos operacionales también pueda intercambiarse a través de la AFTN o el AMHS sin que ello afecte negativamente el funcionamiento de la AFTN o el AMHS y viceversa.

10.37 Red de telecomunicaciones fijas aeronáuticas (AFTN).

a) Generalidades

1) Categorías de mensajes. Con sujeción a lo dispuesto en la sub-sección 10.53 literal “b”, de éste volumen, la Red de Telecomunicaciones Fijas Aeronáuticas cursará las siguientes categorías de mensajes:

- i) Mensajes de Socorro;
- ii) Mensajes de urgencia;
- iii) Mensajes relativos a la seguridad de vuelo;
- iv) Mensajes meteorológicos;
- v) Mensajes relativos a la regularidad de vuelo;
- vi) Mensajes de los servicios de información aeronáutica (AIS);
- vii) Mensajes aeronáuticos administrativos;
- viii) Mensajes de servicio.

b) Mensajes de socorro (Indicador de prioridad SS). Esta categoría de mensajes comprenderá los transmitidos por la Sección de los Servicios de Información de Vuelo (FIS), en los que se comunique que están amenazados de un peligro grave e inminente, y todos los demás mensajes relativos a la ayuda inmediata que necesite la Sección.

c) Mensajes de urgencia (Indicador de prioridad DD). Esta categoría comprenderá los mensajes relativos a la seguridad de un barco, aeronave u otro vehículo o de una persona a bordo o a la vista.

REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO
PROCEDIMIENTOS DE COMUNICACIONES
RAD 10 VOLUMEN II

- d) Los mensajes de seguridad de vuelo (indicador de prioridad FF) abarcarán lo siguiente:
- 1) Los mensajes de movimiento y control, según se definen en los PANS-ATM (Doc 4444), Capítulo 11.
 - 2) Los mensajes originados por un Operador Aéreo, de interés inmediato para las aeronaves en vuelo o aquellas que se preparan para la salida.
 - 3) Los mensajes meteorológicos que se limiten a la información SIGMET y AIRMET, aeronotificaciones especiales; a información de aviso de ciclones tropicales e información de aviso sobre condiciones meteorológicas espaciales y a pronósticos enmendados.
- e) Los mensajes meteorológicos (indicador de prioridad GG) abarcarán lo siguiente:
- 1) Los mensajes relativos a pronósticos, ej., los pronósticos de aeródromo (TAF), los pronósticos de área y los pronósticos de ruta.
 - 2) Los mensajes relativos a observaciones e informes, ej., METAR, SPECIAL.
- f) Los mensajes relativos a la regularidad de vuelo (indicador de prioridad GG) abarcarán lo siguiente:
- 1) Los mensajes sobre la carga de la aeronave, requeridos a efectos del cálculo del peso y del centrado.
 - 2) Los mensajes sobre cambios en los horarios de operación de las aeronaves.
 - 3) Los mensajes sobre los servicios que han de proporcionarse a las aeronaves.
 - 4) Los mensajes sobre cambios en los requisitos colectivos de los pasajeros, de la tripulación y de la carga, en caso de que los horarios de las operaciones se aparten de los normales.
 - 5) Los mensajes sobre aterrizajes no rutinarios.
 - 6) Los mensajes sobre arreglos previos al vuelo relativos a servicios de navegación aérea y servicios operacionales que han de proporcionarse para operaciones no regulares de aeronaves, ej., solicitudes de autorización de sobrevuelo.
- g) Los mensajes de los servicios de información aeronáutica (AIS) (indicador de prioridad GG) abarcarán los mensajes relativos a los NOTAM.
- h) Los mensajes aeronáuticos administrativos (indicador de prioridad KK) abarcarán lo siguiente:
- 1) Los mensajes sobre la operación o el mantenimiento de las instalaciones y servicios proporcionados para la seguridad o la regularidad de las operaciones de aeronaves.
 - 2) Los mensajes sobre el funcionamiento de los servicios de Telecomunicaciones Aeronáuticas.

REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO
PROCEDIMIENTOS DE COMUNICACIONES
RAD 10 VOLUMEN II

- 3) Los mensajes intercambiados entre las autoridades de aviación civil en relación con los servicios aeronáuticos.
- i) Los mensajes de petición de información tendrán el mismo indicador de prioridad que la categoría del mensaje objeto de la petición, salvo cuando se justifique asignar una prioridad más alta por razones de seguridad de vuelo.
- j) Mensajes de Servicio (indicador de prioridad apropiado). Esta categoría comprenderá los mensajes originados por la Sección de los Servicios de Información de Vuelo (FIS), para obtener información o verificación respecto a otros mensajes que parezca hayan sido transmitidos incorrectamente por el servicio fijo aeronáutico, a fin de confirmar números de orden en el canal, etc.
- k) Los mensajes de servicio se prepararán en la forma prescrita en esta sub-sección, literal “j”. Podemos expresar que cuando los mensajes de servicio se transmiten a una estación fija aeronáutica identificada solamente por un indicador de lugar, dicho indicador irá inmediatamente seguido del designador de tres letras de la OACI, YFY, y de una 8 letras apropiada:
- 1) A los mensajes de servicio se les asignará el indicador de prioridad apropiada.
- l) Cuando los mensajes de servicio se refieran a mensajes previamente transmitidos, podría asignárseles el mismo indicador de prioridad del mensaje a que se refiere.
- m) Los mensajes de servicio que rectifiquen errores de transmisión, se dirigirán a todos los destinatarios que hubiesen recibido la transmisión incorrecta.
- n) La contestación a un mensaje de servicio se dirigirá a la estación que originó éste inicialmente.
- o) El texto de todos los mensajes de servicio se procurará que sea lo más breve posible.
- p) Un mensaje de servicio, aparte de los de acuse de recibo de mensaje SS, se identificará además mediante el uso de la abreviatura SVC como primer elemento del texto.

10.39 Orden de prioridad.

- a) El orden de prioridad para la transmisión de mensajes en la Red de Telecomunicaciones Fijas Aeronáuticas será el siguiente:

Prioridad de transmisión	Indicador de prioridad
1	SS
2	DD FF
3	GGKK

- b) Los mensajes que tengan el mismo indicador de prioridad deberán transmitirse según el orden en que se reciban para su transmisión.

10.41 Encaminamiento de los mensajes.

- a) Todas las comunicaciones serán encaminadas por la Sección de los Servicios de Información de Vuelo (FIS), por la vía más rápida de que se disponga para efectuar su entrega al destinatario.
- b) En caso de necesidad, la Sección de los Servicios de Información de Vuelo (FIS), hará arreglos determinados previamente para procurar un encaminamiento de desviación, a fin de acelerar el movimiento del tráfico de Comunicaciones. La Sección de los Servicios de Información de Vuelo (FIS), deberá disponer de las listas de encaminamiento de desviación apropiada, convenida por el IDAC y las utilizarán cuando sea necesario.
- c) Tan pronto como resulte aparente que es imposible despachar el tráfico por el Servicio Fijo Aeronáutico dentro de un período de tiempo razonable, y cuando el tráfico quede detenido en la estación donde fue depositado, se consultará el remitente sobre la resolución que deba tomarse a no ser que se haya convenido otra cosa entre la estación de que se trate y el remitente.

10.43 Supervisión del tráfico de mensajes.

- a) Continuidad del tráfico de mensaje.

Cuando la Sección de los Servicios de Información de Vuelo (FIS), sea receptora deberá verificar la identificación de las transmisiones que reciba para cerciorarse de que son consecutivos los números de orden en el canal de todos los mensajes que se reciban por ese canal:

- 1) Cuando la Sección de los Servicios de Información de Vuelo (FIS), sea estación receptora y observe que faltan uno o más números de orden en el canal, deberá enviar un mensaje completo de servicio (véase 10.43, literal “a” numeral 1, “i” de este volumen, a la estación anterior, rechazando la recepción de cualquier mensaje que pueda haber sido transmitido con dicho número. El texto de este mensaje de servicio incluirá la señal QTA, la señal de procedimientos MIS seguida de la identificación de una o más transmisiones faltantes.

- i) Cuando falta un número de orden en el canal:

SVC→QTA→MIS→ABC↑123

- ii) Cuando faltan varios números de orden en el canal:

SVC→QTA→MIS→ABC↑123-126

- 2) Cuando se apliquen las disposiciones de la sub-sección anterior, del párrafo anterior, si la Sección de los Servicios de Información de Vuelo (FIS), es a quien se le haya notificado que faltan uno o varios mensajes, mediante un mensaje de servicio, esta deberá reasumir la responsabilidad de transmisión del mensaje (o mensajes) que haya transmitido previamente con la identificación de transmisión de que se trate, y retransmitirá ese mensaje (o esos mensajes) con una nueva (correcta en orden) identificación de transmisión. La estación receptora se sincronizará con el número de secuencia de canal corregido.

10.45 Mensajes cursados por vía indebida.

- a) Cuando la estación receptora sea la Sección de los Servicios de Información de Vuelo (FIS), observe que se le ha cursado un mensaje por vía indebida hacer lo siguiente:
 - 1) Enviará un mensaje de servicio (véase literal “b”, de esta sub-sección) a la estación anterior rechazando la recepción del mensaje cursado por vía indebida; o
 - 2) Asumirá ella misma la responsabilidad de la transmisión del mensaje a todos los indicadores de destinatario.
- b) Cuando se apliquen las disposiciones en la sub-sección 10.45, literal “a” numeral 1, de este volumen, el texto del mensaje de servicio comprenderá la abreviatura SVC, la señal QTA, la señal de procedimiento MSR seguida de la identificación de la transmisión (véanse 10.45, literal “b” y 10.45 literal “a” numeral 1, de este volumen) del mensaje transmitido por vía indebida y la señal de fin de texto.

SVC-QTA-MSR-ABC-123

- 1) Cuando un circuito se interrumpa y existan otros medios de alternativa, la Sección de los Servicios de Información de Vuelo (FIS), deberá intercambiar con otras estaciones interesadas de otros Estados los últimos números de orden en el canal emitidos y recibidos, tal intercambio se hará por mensajes de servicio completo (véase la sub-sección 10.45, literal “a”, numeral 1, de este volumen) cuyo texto comprenderá la abreviatura SVC, las señales de procedimiento LR y LS, seguidas de la identificación de transmisión del mensaje pertinente.

SVC-QTA-LR-ABC-123

SVC-QTA-LS-ABC-123

10.47 Falla de las comunicaciones.

- a) En caso de fallar la Comunicación en un Circuito cualquiera del Servicio Fijo, la estación interesada tratará de restablecer el contacto tan pronto como sea posible.
- b) Si dentro de un período razonable no puede restablecerse el contacto en el circuito regular del Servicio Fijo, este deberá utilizar otro de alternativa apropiada, además deberá tratarse de establecer comunicación en cualquier circuito autorizado del Servicio Fijo de que se disponga.
 - 1) Si fallan estas tentativas, se permitirá el uso de cualquier frecuencia aeroterrestre de que se disponga, solamente como medida excepcional y transitoria, cuando se tenga la seguridad de no interferir las comunicaciones de las aeronaves en vuelo.
 - 2) Si la Sección de los Servicios de Información de Vuelo (FIS), sufre una interrupción del circuito o una falla del equipo esta deberá notificarlo inmediatamente a las estaciones con las cuales tenga comunicación directa, al Centro de Control, al Departamento de Navegación Aérea y a la División de Automatización si la interrupción va a afectar el tráfico cursado por ella también se notificará a éstas la reanudación de las condiciones normales.
- c) Cuando se acepte automáticamente el tráfico desviado o cuando no se haya convenido una desviación predeterminada, la Sección de los Servicios de Información de Vuelo (FIS), deberá establecer un encaminamiento de desviación temporaria mediante intercambio de mensajes de servicio. El texto de estos mensajes de servicio estará compuesto del modo siguiente:
 - 1) La abreviatura SVC.
 - 2) Si fuera necesario, la señal de procedimiento RQ, NO o CNL, para pedir, rechazar o suprimir una desviación.
 - 3) La identificación de las regiones de encaminamiento, Estados, territorios, emplazamientos o estaciones a los cuales se aplique la desviación.

10.49 Conservación de los registros del tráfico de la AFTN durante largos periodos.

- a) Se conservarán copias de todos los mensajes completos transmitidos por una estación AFTN de origen durante un período de 30 días por lo menos.
- b) La Estación AFTN deberá conservar, durante un periodo de 30 días por lo menos, un registro que contenga la información necesaria para identificar a todos los mensajes recibidos y las medidas tomadas sobre los mismos.

10.51 Conservación de los registros del tráfico de la AFTN durante cortos periodos.

- a) Salvo lo dispuesto en esta Sub-sección de este volumen, el centro de comunicación AFTN deberá conservar durante un período de una hora, por lo menos, una copia de todos los mensajes completos que hayan transmitido o retransmitido.

b) En el caso en que el centro de comunicación AFTN acusen recibo de mensajes, se considerará que el centro de retransmisión no tiene la responsabilidad de retransmitir o repetir un mensaje respecto al cual se le ha acusado recibo, y que puede eliminarlo de sus registros.

10.53 Formato de los mensajes.

a) Todos los tipos de mensajes originados por la Sección de los Servicios de Información de Vuelo (FIS), deberán contener los componentes indicados en este Reglamento.

b) Categoría del Mensaje Indicador de Prioridad

- 1) Mensajes de Socorro (véase sub-sección 10.37) SS
- 2) Mensajes de Urgencia (véase sub-sección 10.37) DD
- 3) Mensajes Rel. a la Seg. del Vuelo (véase sub-sección 10.37) FF
- 4) Mensajes Meteorológicos (véase sub-sección 10.37) GG
- 5) Mensajes Rel. a la Reg. del Vuelo (véase sub-sección 10.37) GG
- 6) Mensajes de los AIS (véase sub-sección 10.37) GG
- 7) Mensajes Aeronáuticos Adm. (véase sub-sección 10.37) KK
- 8) Mensajes de Servicio (véase sub-sección 10.37) SS.

c) El indicador de destinatario, que irá precedido inmediatamente de un ESPACIO, excepto cuando se trata del primer indicador de dirección de la segunda o tercera línea de dirección, deberá comprender:

- 1) El indicador de lugar de cuatro letras de la localidad de destino.
- 2) El designador de tres letras que identifica el organismo/función de destino (entidad oficial, servicio o empresa explotadora de aeronaves).
- 3) Una letra adicional que representará un departamento, oficina o proceso dentro de la organización/función de destino, se utilizará la letra X para completar la dirección cuando no se requiera una identificación explícita.

d) Los indicadores de lugar de cuatro letras figuran en el Doc 7910 - Indicadores de lugar.

e) Los designadores de tres letras figuran en el Doc 8585 - Designadores de empresas explotadoras de entidades oficiales y de servicios aeronáuticos.

- 1) Cuando por la Sección de los Servicios de Información de Vuelo (FIS), se dirija un mensaje a un organismo al cual no se haya atribuido designador OACI de tres letras del tipo que se prescribe en la sub-sección 10.53, literal “e”, numeral 3 “ii”, de este volumen, el indicador del lugar de destino irá seguido del designador OACI de tres letras YYY (o del designador OACI de tres letras YXY si se trata de un organismo militar). El nombre del organismo destinatario figurará entonces en el primer elemento del texto del mensaje.

REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO
PROCEDIMIENTOS DE COMUNICACIONES
RAD 10 VOLUMEN II

La letra de octava posición que siga a los designadores OACI de tres letras YYY o YXY será la letra de relleno X.

- 2) Cuando por la Sección de los Servicios de Información de Vuelo (FIS), tenga que dirigirse un mensaje a una aeronave en vuelo y, por consiguiente, necesite transmitirse por la AFTN, durante parte de su encaminamiento, antes de retransmitirse por el servicio móvil aeronáutico, el indicador de lugar de la estación aeronáutica que tenga que retransmitir el mensaje a la aeronave irá seguido del designador OACI de tres letras ZZ. La identificación de la aeronave se incluirá entonces en la primera parte del texto del mensaje. La letra de octava posición que siga al designador OACI de tres letras ZZZ será la letra de relleno X.
- 3) Los siguientes ejemplos ilustran la aplicación de las normas de esta sub-sección 10.53, de este volumen:

i) Indicadores de destinatario (tipos posibles):

- A) LGATZTZX Torre de control de aeródromo (ZTZ) en LGAT LGATYMYF Sección (F) de la oficina meteorológica (YMY) en LGAT
- B) LGATKLMN Departamento (N) de la empresa explotadora aeronaves KLM (KLM) en LGAT
- C) LGATYYYYX La empresa explotadora de aeronaves cuyo nombre figura al principio del texto del mensaje y cuya oficina está en el lugar servido por LGAT
- D) LGATZZZX La estación aeronáutica (LGAT) tiene que retransmitir este mensaje por el servicio móvil aeronáutico a la aeronave cuya identificación figura al principio del texto del mensaje.

ii) Designador OACI de tres letras YYY:

Ejemplo de un mensaje dirigido (por ejemplo) a "Penguin Airlines" en NCRG, por la oficina PHNL de la misma empresa explotadora de aeronaves:

- A) (Dirección) GG NCRGYYYYX
- B) (Procedencia) 1521 PHNLYYYYX
- C) (Texto) AIR PENGUIN VUELO 801 CANCELADO

iii) Designador OACI de tres letras ZZZ:

Ejemplo de un mensaje dirigido a la aeronave GABCD vía estación aeronáutica NZAA desde el centro de control de área de NZZZC.

- A) Dirección) FF NZAAZZZX
- B) (Procedencia) 031451 NZZCZQZX
- C) (Texto) GABCD CLR DES 5000FT HK NDB.

- 4) Cuando los mensajes sean obtenidos por la Sección de los Servicios de Información de Vuelo (FIS), en forma de copia de página para su transmisión y contengan más indicadores de destinatario de los que caben en tres líneas de la copia de página, dichos mensajes deberán ser dividido antes de transmitirlos en dos o más mensajes, los indicadores de destinatario se colocarán, en la medida de lo posible, en el orden que asegure que se necesitará el mínimo número de retransmisiones en los centros de comunicaciones subsiguiente.

10.55 Origen.

- a) El origen deberá comprender:
- 1) La hora de depósito.
 - 2) El indicador del remitente.
 - 3) La alarma de prioridad (cuando sea necesaria).
- b) La hora de depósito comprenderá el grupo de fecha y hora de seis dígitos que indica la fecha y hora de depósito del mensaje para su transmisión en la sub-sección 10.23, literal “b”, de este volumen.
- c) El indicador del remitente, deberá comprender:
- 1) El indicador de lugar de cuatro letras correspondiente al lugar de procedencia del mensaje.
 - 2) El designador de tres letras que identifica el organismo/función (entidad oficial, servicio o empresa explotadora de aeronaves) que remite el mensaje.
 - 3) Una letra adicional que representará un departamento, oficina o proceso dentro del organismo/función del remitente. Se utilizará la letra X para completar la dirección cuando no se requiera una identificación explícita.
 - i) Cuando el mensaje se origine por un organismo al cual no se le haya asignado ningún designador de tres letras de la OACI. Después del indicador de lugar correspondiente al lugar de procedencia del mensaje, por la Sección de los Servicios de Información de Vuelo (FIS), deberá seguir inmediatamente el designador OACI de tres letras YYY y la letra de relleno X (o el designador OACI de tres letras YXY y la letra de relleno X si se trata de un servicio u organismo militar). El nombre del organismo (o servicio militar) se incluirá entonces en la primera parte del texto del mensaje;
 - ii) Cuando un mensaje procedente de una aeronave en vuelo requiera tratamiento en la AFTN para parte de su encaminamiento antes de la entrega, el indicador del remitente comprenderá el indicador de lugar de la estación aeronáutica que tenga que transferir el mensaje a la AFTN, seguido inmediatamente del designador OACI de tres letras ZZZ y de la letra de relleno. La identificación de la aeronave se incluirá entonces en la primera parte del texto del mensaje;

REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO
PROCEDIMIENTOS DE COMUNICACIONES
RAD 10 VOLUMEN II

iii) Los mensajes retransmitidos por la AFTN que procedan de otras redes utilizarán un indicador de remitente AFTN válido, cuyo uso haya sido convenido para la función de retransmisión o de cabeza de línea que enlaza la AFTN con la red externa.

10.57 Texto.

a) El texto de los mensajes originados por la Sección de los Servicios de Información de Vuelo (FIS), se deberá redactar de acuerdo con esta sub-sección 10.57 de este Reglamento.

b) Cuando la Sección de los Servicios de Información de Vuelo (FIS), use la referencia del remitente, ésta aparecerá al principio del texto, salvo lo dispuesto en este Reglamento.

1) Cuando los designadores OACI de tres letras YXY, YYY o ZZZ formen el segundo elemento del indicador del destinatario (véase la sub-sección 10.57, literal “b” numeral 2, de este volumen) y por consiguiente, sea necesario identificar en el texto el destinatario determinado del mensaje, dicho grupo de identificación precederá a la referencia del remitente (si se usa) y será la primera parte del texto.

2) Cuando los designadores OACI de tres letras YXY, YYY o ZZZ formen el segundo elemento del indicador del remitente (véase la sub-sección 10.57, literal “b”, numeral 3, de este volumen, por consiguiente sea necesario identificar en el texto el nombre del organismo (o servicio militar), o la aeronave que originó el mensaje, tal identificación se insertará como la primera parte del texto del mensaje.

3) Cuando se apliquen lo dispuesto en los numerales anteriores y en este numeral a mensajes en que el designador o los designadores OACI de tres letras YXY, YYY o ZZZ se utilicen para referirse a dos o más organismos (o servicios militares) diferentes, el orden de la identificación complementaria en el texto corresponderá completamente al orden empleado en la dirección y procedencia del mensaje tales casos, cada identificación de destinatario irá seguida inmediatamente de una función de alineación delante del nombre del organismo (YXY, YYY o ZZZ) que origine el mensaje irá entonces "FROM".

4) La Sección de los Servicios de Información de Vuelo (FIS), deberá hacer todas las correcciones indicadas en la copia de página antes de entregar el mensaje en la localidad.

5) Cuando los mensajes o los datos se transmitan solamente por circuitos de baja velocidad, la longitud del texto de los mensajes depositados por la estación de origen AFTN no excederá de 1,800 caracteres.

i) La transmisión en circuitos de mediana o alta velocidad de mensajes AFTN con un texto que exceda de 1 800 caracteres y que no hayan sido depositados por la estación de origen AFTN en la forma de mensajes separados, estará sujeta a un acuerdo entre las administraciones interesadas y no afectará negativamente las características de la actuación de la red o del enlace.

10.59 Sistema de distribución predeterminada para mensajes de la AFTN.

El sistema utilizado por la División de los Servicios de Información de Vuelo (FIS), asigna números de orden en el canal compuestos de tres cifras que van desde 001 a 999 en secuencia, para todos los tipos de mensajes transmitidos directamente de una estación a otra, se deberá asignar una nueva serie distinta para cada canal, y cada día se comenzara una nueva serie a las 0000 horas.

10.61 Servicios de tratamiento de mensajes ATS (ATSMHS).

El servicio de mensaje ATS comprendido en la aplicación del servicio de tratamiento de mensajes ATS (Servicio de Transito Aéreo) (ATSMHS) será utilizado por el IDAC para el intercambio de mensajes ATS entre usuarios por la interred de la Red de Telecomunicaciones Aeronáuticas (ATN).

REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO
PROCEDIMIENTOS DE COMUNICACIONES
RAD 10 VOLUMEN II

10.63 Formato IA-5.

Formato de los mensajes enviados a través de la AFTN formato IA-5.

Parte del mensaje	Componente	Ejemplo
	Señal Inicio (SOH)	
Encabezamiento	CID 0 - CSN - DTG RX - Prioridad	0/1 USA123 220430
Dirección	Destinatarios - DTG	FF KZMAZRZX KZNYZQZX
Procedencia	Remitente - Señal Inicio 0/2(FPL SVC....(A040/08 de msg (TXT)	220430 mzbzzpzx
Texto	-Contenido	
Fin	Señal fin (ETX)	0/3

Ejemplos:

0/1 SUA422 130530

DD KATLYTYX

130529 MDSDYTYX

SVC QTA MIS USA 123

SUA 477 130550 FF KZMAZRZX KDEAYFYX

MDCSZQZX MTEGZQZX KMIAZTZX

130540 MDSDZPZX

(FPL-AAL1266-IS

-B737/M-S/C

-MDSD1200

-N0430F250 CDO A554 GTK A555 MIA

-KMIA0250

-EET/MTEG0030 KZMA0050 REG/N142TA SEL/CSAP)

10.65 Comunicaciones entre centros (ICC).

Las comunicaciones entre centros (ICC) serán utilizados por IDAC para intercambiar mensajes ATS entre dependencias de servicios de tránsito aéreo por la ATN/IPS.

Sección “E” - Servicio Móvil Aeronáutico—Comunicaciones Orales

10.67 Generalidades.

- a) En todas las comunicaciones se observará la mayor disciplina en todo momento.
- b) Se utilizará la fraseología normalizada de la OACI en todas las situaciones para las que se haya especificado. Sólo cuando la fraseología normalizada no sea útil para una transmisión prevista, se utilizará un lenguaje claro.
- c) Se evitará la transmisión de mensajes distintos de los especificados en la sub-sección 10.67, literal k), en frecuencias del servicio móvil aeronáutico cuando los servicios fijos aeronáuticos sirvan para el fin deseado.
- d) En todas las comunicaciones deberán tomarse en consideración las consecuencias de la actuación humana que podrían afectar a la recepción y comprensión exactas de los mensajes.
- e) Cuando la estación de una aeronave necesite enviar señales para hacer pruebas o ajustes que puedan interferir en el trabajo de una estación aeronáutica vecina, se obtendrá el consentimiento de esa estación antes de enviar tales señales. Dichas transmisiones se mantendrán al mínimo.
- f) Cuando una estación del servicio móvil aeronáutico necesite hacer señales de prueba, ya sea para ajustar un transmisor antes de hacer las llamadas o para ajustar un receptor, no se harán tales señales por más de 10 segundos y consistirán en números hablados (UNO, DOS, TRES, etc.) en radiotelefonía, seguidos del distintivo de llamada de la estación que transmita las señales de prueba. Dichas transmisiones se mantendrán al mínimo.
- g) A menos que se disponga otra cosa, la responsabilidad del establecimiento de la comunicación recaerá en la estación que tenga tráfico para transmitir.
- h) Después de haber hecho una llamada a la estación aeronáutica, deberá transcurrir un período de 10 segundos por lo menos, antes de hacer una segunda llamada. Esto deberá evitar transmisiones innecesarias mientras la estación aeronáutica se prepara para contestar a la llamada inicial.
- i) Cuando varias estaciones de aeronave llamen simultáneamente a una estación aeronáutica, ésta decidirá el orden en que comunicarán las aeronaves.
- j) En las comunicaciones entre las estaciones de aeronave, la duración de la comunicación se determinará por la estación de aeronave que esté recibiendo, salvo la intervención de una estación aeronáutica. Si dichas comunicaciones se efectúan en la frecuencia ATS, se obtendrá autorización previa de la estación aeronáutica. Dichas solicitudes de autorización no son necesarias para intercambios breves.

REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO
PROCEDIMIENTOS DE COMUNICACIONES
RAD 10 VOLUMEN II

k) Categorías de mensajes.

- 1) Las categorías de mensajes cursados por el servicio móvil aeronáutico, el orden de prioridad de establecimiento de las comunicaciones y la transmisión de mensajes se ajustarán a la siguiente tabla:

Categoría de mensaje y orden de prioridad	Señal radiotelefónica
Llamadas de Socorro, mensajes de socorro y tráfico de socorro	MAYDAY
Mensajes de urgencia, incluidos los mensajes precedidos por la señal de transportes sanitarios	PAN, PAN O PAN, PAN MEDICAL
Comunicaciones relativas a radiogoniometría	—
Mensajes relativos a la seguridad de los vuelos	—
Mensajes meteorológicos	—
Mensajes relativos a la regularidad de los vuelos	—

en los que pueda no ser posible aplicar los procedimientos de comunicación reconocidos que se siguen para determinar la categoría y la prioridad de los mensajes.

- 3) Los NOTAM pueden corresponder a cualquiera de las categorías o prioridades de 3) a 6) inclusive. La adjudicación de prioridad dependerá del contenido del NOTAM y de su importancia para las aeronaves afectadas.
- 4) Los mensajes de socorro y el tráfico de socorro se cursarán de acuerdo con las disposiciones de la sub-sección 10.81.
- 5) Los mensajes de urgencia y el tráfico de urgencia, incluso los mensajes precedidos por la señal de transportes sanitarios, se cursarán de acuerdo con las disposiciones de la sub-sección 10.81.
- 6) Los mensajes relativos a la seguridad de los vuelos comprenderán lo siguiente:
- i) Mensajes de movimiento y de control [véanse los PANS-ATM (Doc 4444)];
 - ii) Mensajes originados por una empresa explotadora de aeronaves o por una aeronave, que sean de interés inmediato para una aeronave en vuelo;
 - iii) Aviso meteorológico que sea de interés inmediato para una aeronave en vuelo o que esté a punto de salir (comunicados individualmente o por radiodifusión);

- iv) Otros mensajes relativos a las aeronaves en vuelo o que estén a punto de salir.
 - 7) Los mensajes meteorológicos comprenderán información meteorológica destinada a las aeronaves o procedente de las mismas, que no sea la contenida en la sub-sección 10.67, literal k, numeral 6, iii).
 - 8) Los mensajes relativos a la regularidad de los vuelos comprenderán lo siguiente:
 - i) Mensajes relativos al funcionamiento o mantenimiento de las instalaciones o servicios indispensables para la seguridad o regularidad de la operación de las aeronaves;
 - ii) Mensajes relativos a los servicios que han de prestarse a las aeronaves;
 - iii) Instrucciones a los representantes de empresas explotadoras de aeronaves respecto a las modificaciones que deban hacerse en los servicios a pasajeros y tripulaciones, a causa de desviaciones inevitables del horario normal de operaciones. No son admisibles en este tipo de mensaje las solicitudes individuales de pasajeros o tripulantes;
 - iv) Mensajes relativos a los aterrizajes extraordinarios que tengan que hacer las aeronaves;
 - v) Mensajes relativos a piezas y materiales requeridos urgentemente para las aeronaves;
 - vi) Mensajes relativos a cambios del horario de operación de las aeronaves.
 - 9) A las dependencias de los servicios de tránsito aéreo que utilicen canales de comunicación directa entre piloto y controlador sólo se les exigirá que cursen mensajes de regularidad de los vuelos cuando no haya otros canales disponibles para cursar tales mensajes, y esto pueda hacerse sin interferir con el papel principal de dichas dependencias.
 - 10) Los mensajes que tengan la misma prioridad deberán transmitirse, normalmente, en el orden en que se han recibido para transmisión.
 - 11) Las comunicaciones interpiloto aire aire comprenderán mensajes relacionados con todo asunto que afecte a la seguridad o regularidad de los vuelos. La categoría y prioridad de dichos mensajes se determinarán en relación con su contenido, de conformidad con la sub-sección 10.67.
- l) Cancelación de mensajes.
- 1) Transmisiones incompletas.

Si no se ha transmitido completamente un mensaje cuando se reciban instrucciones para cancelarlo, la estación que transmite el mensaje avisará a la estación receptora que haga caso omiso de la transmisión incompleta. Esto se hará en radiotelefonía, usando una frase apropiada.

2) Transmisiones completadas.

Cuando se suspenda la transmisión de un mensaje completado, hasta que se haga la corrección, y sea necesario informar a la estación receptora que no tome ninguna medida para dar curso al mismo, o cuando no pueda hacerse la entrega o la nueva transmisión, deberá cancelarse la transmisión. Esto deberá hacerse en radiotelefonía usando una frase apropiada.

3) La estación que cancele la transmisión de un mensaje será responsable de cualquier otra medida que deba tomarse.

10.69 Procedimientos de radiotelefonía.

a) Idioma que debe usarse.

- 1) Las comunicaciones aeroterrestres en radiotelefonía se efectuarán en el idioma español o en inglés
- 2) Se usará el inglés, a petición de toda estación de aeronave, en todas las estaciones terrestres que sirvan a aeropuertos designados y a rutas usadas por los servicios aéreos internacionales.
- 3) Los idiomas disponibles en una determinada estación en tierra, se indicarán en las publicaciones de información aeronáutica y demás información aeronáutica que se publique respecto a esas instalaciones.

b) Deletreo de palabras en radiotelefonía. Cuando se delecteen en radiotelefonía nombres propios, abreviaturas de servicio y palabras cuyo deletreo sea dudoso, se usará el alfabeto que aparece en la tabla.

REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO
PROCEDIMIENTOS DE COMUNICACIONES
RAD 10 VOLUMEN II

El Alfabeto de deletreo para radiotelefonía

Letra	Palabra	Pronunciación aproximada	
		Convenio fonético internacional	Representación con el alfabeto latino
A	Alfa	'lf	<u>AL</u> FA
B	Bravo	'br :vo	<u>BRA</u> VO
C	Charlie	't r:li o r:li	<u>CHAR</u> LI o <u>SHAR</u> LI
D	Delta	'delt	<u>DEL</u> TA
E	Echo	'eko	<u>E</u> CO
F	Foxtrot	'f kstr t	<u>FOX</u> TROT
G	Golf	'g lf	GOLF
H	Hotel	ho:'tel	O <u>TEL</u>
I	India	'indi·	<u>IN</u> DIA
J	Juliett	'd u:liet	<u>TSHU</u> LIET
K	Kilo	'ki:lo	<u>KI</u> LO
L	Lima	'li:m	<u>LI</u> MA
M	Mike	m ik	MÁIK
N	November	no'vemb r	NO <u>VEM</u> BER
O	Oscar	'sk	<u>OS</u> CAR
P	Papá	p 'p	PA <u>PA</u>
Q	Quebec	ke'bek	QUE <u>BEC</u>
R	Romeo	'rome:o	<u>RO</u> ME O
S	Sierra	si'er	SIE <u>RRA</u>
T	Tango	't go	<u>TAN</u> GO
U	Uniform	'ju:nif :m o 'u:nif rm	<u>IU</u> NI FORM o <u>U</u> NI FORM
V	Víctor	'vikt r	<u>VIC</u> TOR
W	Whiskey	'wiski	<u>UIS</u> QUI
X	X-ray	'eks'rei	EX REY
Y	Yankee	'ja ki	<u>IAN</u> QUI
Z	Zulu	'zu:lu:	<u>TSU</u> LU

Nota.— En la representación aproximada con el alfabeto latino, van subrayadas las sílabas en que debe ponerse el énfasis.

REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO
PROCEDIMIENTOS DE COMUNICACIONES
RAD 10 VOLUMEN II

c) Transmisión de números en radiotelefonía:

1) Transmisión de números:

- i) Todos los números, excepto los que se indican en, los párrafos siguientes, se transmitirán pronunciando cada dígito separadamente;
- ii) Los niveles de vuelo se transmitirán pronunciando cada dígito por separado, a excepción de los niveles de vuelo expresados sólo en centenas redondas, los cuales se transmitirán pronunciando el dígito de las centenas seguido de la palabra CIENTOS, salvo el valor 100, que se transmitirá como CIEN.
- iii) Los reglajes de altímetro se transmitirán pronunciando cada dígito por separado, a excepción del reglaje de 1 000 hPa, que se transmitirá como MIL.
- iv) Todos los números que se utilicen en la transmisión de códigos del transpondedor se transmitirán pronunciando cada dígito por separado, a excepción de los códigos del transpondedor que contengan sólo millares redondos, en cuyo caso la información se transmitirá pronunciando el dígito de los millares seguido de la palabra MIL, salvo el valor 1000, que se transmitirá como MIL.
- v) Todos los números que se utilicen en la transmisión de información sobre altitud, altura de las nubes, visibilidad y alcance visual en la pista (RVR), constituidos únicamente por centenas redondas o millares redondos, se transmitirán pronunciando todos y cada uno de los dígitos correspondientes a las centenas o a los millares, y a continuación la palabra CIENTOS o MIL a excepción del valor 100 ó 1000, que se transmitirá como CIEN o MIL, según sea el caso. Cuando el número sea una combinación de millares y centenas redondos, se transmitirá pronunciando todos y cada uno de los dígitos correspondientes a los millares y a continuación la palabra MIL, y seguidamente el dígito de las centenas y la palabra CIENTOS salvo cuando el primer dígito del número sea la unidad de millar 1, en cuyo caso se transmitirá como MIL; o la centena sea 1, en cuyo caso se transmitirá como CIEN.
- vi) Al proporcionar información sobre la marcación relativa respecto a un objeto o a tráfico que está en conflicto, basándose en un sistema de 12 horas, la información se dará pronunciando los dígitos dobles como: [LAS] DIEZ, ONCE o DOCE.
- vii) Los números que contengan decimales se transmitirán indicándolo con la palabra decimal.
- viii) Normalmente, cuando se transmitan horas, deberá bastar el indicar los minutos. Deberá pronunciarse cada dígito separadamente. Sin embargo, si hay riesgo de confusión, deberá incluirse la hora;

REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO
PROCEDIMIENTOS DE COMUNICACIONES
RAD 10 VOLUMEN II

- 2) Verificación de números. Cuando se desee verificar la recepción exacta de los números transmitidos, la persona que transmita el mensaje solicitará de la persona que recibe el mensaje que le repita los números.
- 3) Pronunciación de números.
- i) Cuando el idioma utilizado para las comunicaciones es el inglés, los números se transmitirán usando la siguiente pronunciación;

Número o Elemento numérico	Pronunciación
0	SI-RO
1	UAN
2	TU
3	TRI
4	FO-ar
5	FA
6	SIK
7	SEV
8	E
9	NAI-na
Decimal	DE-si-mal
Cientos (hundred)	JAN-dred
Mil- (thousand)	ZAU-sand

- ii) Debe acentuarse la pronunciación de las sílabas impresas en letras mayúsculas, que figuran en la lista anterior; por ejemplo, a las dos sílabas de SI-RO se les dará el mismo énfasis, mientras que a la primera sílaba de FO-ar se le dará más énfasis.

d) Técnica de transmisión.

- 1) Antes de empezar la transmisión deberá leerse todo el mensaje escrito con objeto de eliminar demoras innecesarias en las comunicaciones.
- 2) Las transmisiones se efectuarán en forma concisa y en un tono de conversación normal.
- 3) La técnica de transmisión oral deberá ser tal que se consiga la máxima inteligibilidad posible en cada una de las transmisiones. Para lograr este objetivo es indispensable que la tripulación de vuelo y el personal de tierra:
 - i) Pronuncien cada una de las palabras clara y distintamente;
 - ii) Mantengan una velocidad constante de enunciación que no exceda de 100 palabras por minuto. Cuando se transmita un mensaje a una aeronave y haya que anotar su contenido, la velocidad de enunciación debe ser menor para que se pueda escribir el mensaje. Una pequeña pausa antes y después de las cifras hará que sea más fácil comprenderlas;
 - iii) Mantengan el volumen de la voz a un nivel constante de conversación;
 - iv) Estén familiarizados con la técnica de manejo del micrófono, especialmente en lo que se refiere al mantenimiento de una distancia constante del mismo, si no se utiliza un modulador con un nivel constante;
 - v) Suspendan momentáneamente la transmisión si hubiere necesidad de alejar la cabeza del micrófono.
- 4) La técnica de transmisión oral deberá adaptarse a las condiciones predominantes de las comunicaciones y a las frecuencias utilizadas.
- 5) Los mensajes aceptados para transmisión deberán transmitirse en lenguaje claro o en fraseología OACI sin alterar en modo alguno el sentido del mensaje. Las abreviaturas OACI aprobadas, contenidas en el texto del mensaje que se ha de transmitir a una aeronave, deberán normalmente convertirse en las palabras o frases completas que tales abreviaturas representan en el idioma empleado, salvo aquellas abreviaturas que, por su utilización frecuente y común, son generalmente comprendidas por el personal aeronáutico.
- 6) Para acelerar las comunicaciones deberá poderse prescindir del uso del alfabeto de deletreo si no hay riesgo de que ello afecte a la recepción correcta y a la inteligibilidad del mensaje.

REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO
PROCEDIMIENTOS DE COMUNICACIONES
RAD 10 VOLUMEN II

- 7) La transmisión de mensajes largos deberá interrumpirse momentáneamente de vez en cuando para permitir que el operador que transmite confirme que la frecuencia que se utiliza está libre y, si es necesario, para permitir que el operador que recibe pida que se repitan las partes no recibidas.
- 8) Deberán utilizarse las siguientes palabras y frases en las comunicaciones radiotelefónicas como apropiadas y tendrán el significado que se les da a continuación:

FRASE		SIGNIFICADO
ESPAÑOL	INGLES	
ACUSE RECIBO	ACKNOWLEDGE	"Comuníquese si ha recibido y comprendido este mensaje"
AFFIRMO	AFFIRM	"Si"
APROBADO	APPROVED	"Autorización concedida para la medida propuesta"
SEPARACION	BREAK	"Por medio de esta palabra se indica la separación entre las partes del mensaje". (Se usa cuando no hay distinción clara entre el texto y las otras partes del mensaje)
SEPARACION SEPARACION	BREAK BREAK	"Por medio de estas palabras se indica la separación entre los mensajes transmitidos a distintas aeronaves en un ambiente muy ruidoso"
CANCELE	CANCEL	"Anula la autorización transmitida anteriormente"
COMPRUEBE	CHECK	"Examine un sistema o procedimiento". (No debe utilizarse en ningún otro contexto). (Normalmente no se espera respuesta)
AUTORIZADO	CLEARED	"Permiso para seguir en las condiciones determinadas"
"CONFIRME	CONFIRM	"Solicite verificación de: (autorización, instrucciones, acciones, información)"
COMUNIQUE	CONTACT	"Establezca comunicaciones con"
CORRECTO	CORRECT	"Cierto" o "Exacto"
CORRECCION	CORRECTION	"Ha habido un error en esta transmisión (o mensaje indicado). La versión correcta es..."
ANULE	DISREGARD	"Haga caso omiso de esto"
PROSIGA	GO AHEAD	"Pro siga con su mensaje" NOTA: No se utiliza cuando existe la posibilidad de interpretar erróneamente la palabra "PROSIGA" y, en su lugar, responde con el distintivo de llamada de la estación aeronáutica que llama seguido del distintivo de llamada de la estación aeronáutica que contesta.
COMO ME RECIBE	HOW DO YOU READ	"¿Cuál es la calidad de mi transmisión? Véase la sub-sección 10.69, literal g, numeral 4.
REPITO	I SAY AGAIN	"Repito para aclarar o subrayar"
MANTENGA	MAINTAIN	"Mantenga en el nivel especificado" o en sentido literal, p. ej.: "Mantenga VFR"
ESCUCHE	MONITOR	"Escuche en (frecuencia)"
NEGATIVO	NEGATIVE	"No" o "Permiso no concedido", o "Es incorrecto" o "No se puede"
CAMBIO	OVER	"Mi transmisión ha terminado y espero su respuesta". Nota — No se utiliza normalmente en comunicaciones IFR o comunicaciones aéreas por satélite.

REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO
PROCEDIMIENTOS DE COMUNICACIONES
RAD 10 VOLUMEN II

FRASE		SIGNIFICADO
ESPAÑOL	INGLES	
TERMINADO	OUT	“Este intercambio de transmisiones ha terminado y no se espera respuesta” Nota.— No se utiliza normalmente en comunicaciones VHF o comunicaciones orales por satélite.
COLACIONE	READ BACK	“Repítame todo este mensaje, o la parte especificada del mismo, exactamente como la haya recibido”
NUEVA AUTORIZACION	RECLEARED	“Se efectúa una modificación en su última autorización y esta nueva autorización invalida la anterior o parte de ella”
NOTIFIQUE	REPORT	“Pásame la siguiente información”
SOLICITO	REQUEST	“Desearía saber...” o “Deseo obtener”
RECIBIDO	ROGER	“He recibido toda su transmisión anterior” NOTA: En ningún caso debe utilizarse como contestación a una pregunta que exija que se “COLACIONE” o una respuesta directa afirmativa (AFIRMO) o negativa (NEGATIVO)
REPITA	SAY AGAIN	“Repítame todo, o la siguiente parte, de su última transmisión”
HABLE MAS LENTO	SPEAK SLOWER	“Disminuya la velocidad al hablar” NOTA: Respecto a la velocidad normal de enunciación véase la sub-sección 10.69, literal d, numeral 3, ii).
ESPERE	STANDBY	“Espere y le llamaré” NOTA: La persona que llama normalmente establecerá de Nuevo la comunicación si la demora es considerable. “ESPERE” no es ni una aprobación ni una denegación.
IMPOSIBLE	UNABLE	“No puedo cumplir su solicitud, instrucciones o autorización” NOTA: La palabra “IMPOSIBLE” normalmente va seguida de algún motivo.
COMPRENDIDO	WILCO	(WILCO es abreviatura del ingles “will comply”). He comprendido su mensaje y procederé de acuerdo.
DOS VECES CADA PALABRA	WORDS TWICE	a) Como solicitud: “Como la comunicación es difícil, cada palabra o grupo de palabras de este mensaje se transmitirá dos veces”. a) Como información: “Como la comunicación es difícil, cada palabra o grupo de palabras de este mensaje se transmitirá dos veces”.

e) Composición de los mensajes.

- 1) Los mensajes cursados completamente por el servicio móvil aeronáutico comprenderán las partes siguientes en el orden que se indica:
 - i) Llamada con indicación del destinatario y del originador (véase la sub-sección 10.69, literal f, numeral 3;
 - ii) Texto (véase la sub-sección 10.69, literal e, numeral 2, i), A1.
- 2) Los mensajes que en parte de su encaminamiento tengan que cursarse por la AFTN, e igualmente los mensajes que no se transmitan de acuerdo con los arreglos de distribución preestablecidos, se compondrán del modo siguiente:
 - i) Cuando procedan de aeronaves:
 - A) llamada (véase la sub.-sección 10.69, literal f, numeral 3.
 - B) la palabra PARA.
 - C) el nombre del organismo a que va dirigido el mensaje.
 - D) el nombre de la estación de destino.
 - E) el texto.
 - F) el texto será lo más corto posible para expresar la información necesaria; se hará uso completo de las fraseologías de la OACI.
 - ii) Cuando se dirijan a aeronaves. Cuando un mensaje preparado de conformidad con la sub-sección 10.53, literal a, sea retransmitido por una estación aeronáutica a una aeronave en vuelo, se omitirán durante la retransmisión por el servicio móvil aeronáutico el encabezamiento y la dirección de la forma de mensaje de la AFTN.
 - A) Cuando tengan aplicación las disposiciones del párrafo anterior, la transmisión del mensaje por el servicio móvil aeronáutico comprenderá lo siguiente:
 - A1) el texto [en el que se incorporarán las correcciones (COR) contenidas en el mensaje de la AFTN].
 - B2) la palabra DE.
 - C3) el nombre del organismo de donde procede y el lugar donde se halla el mismo tomados de la sección de procedencia del mensaje de la AFTN).
 - B) Cuando el texto de un mensaje que haya de transmitir una estación aeronáutica a una aeronave en vuelo contenga abreviaturas OACI aprobadas, estas abreviaturas deberán normalmente convertirse, durante la transmisión del mensaje, en las palabras o frases completas que tales abreviaturas representan en el idioma empleado salvo aquellas abreviaturas que, por su utilización frecuente y común, son generalmente comprendidas por el personal aeronáutico.

REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO
PROCEDIMIENTOS DE COMUNICACIONES
RAD 10 VOLUMEN II

f) Llamada.

1) Distintivos de llamada radiotelefónicos para las estaciones aeronáuticas.

- i) Las estaciones aeronáuticas del servicio móvil aeronáutico se identificarán mediante:

El nombre del lugar, y la dependencia o servicio disponible.

- ii) La dependencia o servicio se identificará de conformidad con el cuadro siguiente.

No obstante, cuando se haya establecido una comunicación satisfactoria, puede omitirse el nombre del lugar o la dependencia/servicio.

Dependencia/servicio disponible	Sufijo del distintivo de llamada	
	Español	Inglés
Centro de control de área	CONTROL	CONTROL
Control de aproximación	APROXIMACIÓN	APPROACH
Llegadas con radar de control de aproximación	LLEGADAS	ARRIVAL
Salidas con radar de control de aproximación	SALIDAS	DEPARTURE
Control de aeródromo	TORRE	TOWER
Control del movimiento en la superficie	CONTROL TERRESTRE	GROUND
Radar (en general)	RADAR	RADAR
Radar de aproximación de precisión	PRECISIÓN	PRECISION
Estación radiogoniométrica	RECALADA	HOMER
Servicio de información de vuelo	INFORMACIÓN	INFORMATION
Entrega de la autorización	ENTREGA	DELIVERY
Control de la plataforma	PLATAFORMA	APRON
Despacho de la compañía	DESPACHO	DISPATCH
Estación aeronáutica	RADIO	RADIO

2) Distintivos de llamada radiotelefónicos de las aeronaves.

i) Distintivos de llamada completos.

- A) Un distintivo de llamada radiotelefónico de aeronave completo será uno de los tipos siguientes:

Tipo a) — los caracteres correspondientes a las marcas de matrícula de la aeronave. Se permite usar como prefijo radiotelefónico de distintivo de llamada, el nombre del fabricante de aeronave o el del modelo de la aeronave; o

Tipo b) — el designador telefónico de la empresa explotadora de aeronaves, seguido de los cuatro últimos caracteres de las marcas de matrícula de la aeronave;

Tipo c) — el designador telefónico de la empresa explotadora de aeronaves, seguido de la identificación del vuelo.

- B) Cualquiera de los tres tipos de distintivos de llamada se puede anotar en la casilla correspondiente del plan de vuelo presentado relativa a la identificación de la aeronave, como la casilla 7 del FPL. En el Doc 4444 (PANS-ATM) se dan instrucciones completas para llenar el plan de vuelo.

ii) Distintivos de llamada abreviados.

- A) Los distintivos de llamada radiotelefónicos indicados en la sub-sección 10.69, literal f, numeral 2, i, A, con la excepción del tipo c), pueden abreviarse en las circunstancias prescritas en la sub-sección 10.69, literal f, numeral 3, iii, Los distintivos de llamada abreviados serán de la forma siguiente:

Tipo a)— el primero de los caracteres de la matrícula y por lo menos los dos últimos del distintivo de llamada. en lugar del primero de los caracteres se podrá usar bien el nombre del fabricante de la aeronave o el del modelo de la aeronave;

Tipo b) — el designador telefónico de la empresa explotadora de aeronaves, seguido de por lo menos los dos últimos caracteres del distintivo de llamada;

Tipo c) — no se abrevia.

3) Procedimientos radiotelefónicos.

- i) Una aeronave no cambiará durante el vuelo el tipo de su distintivo de llamada radiotelefónico, salvo temporalmente por instrucción de una dependencia de control de tránsito aéreo en interés de la seguridad.

- A) No se dirigirá ninguna transmisión a una aeronave durante el despegue, la última parte de la aproximación final o el recorrido de aterrizaje, salvo por razones de seguridad.

ii) Establecimiento de comunicaciones radiotelefónicas.

- A) Se usarán siempre distintivos de llamada radiotelefónicos completos al establecer comunicaciones.
- B) Las estaciones que deban transmitir información a todas las estaciones que puedan interceptarla, comenzarán su transmisión con la llamada general “A TODAS LAS ESTACIONES”, seguida de la identificación de la estación que hace la llamada.
- C) No se espera respuesta a estas llamadas de tipo general a menos que se pida posteriormente a cada una de las estaciones que acusen recibo.
- D) Cuando una estación reciba una llamada dirigida a ella, pero no esté segura de la identificación de la estación que llama, deberá contestar transmitiendo lo siguiente: ESTACIÓN QUE LLAMA A . . . (estación llamada) REPITA SU DISTINTIVO DE LLAMADA

- E) Cuando se desee establecer contacto, la comunicación comenzará con una llamada y una respuesta; pero si se tiene la certeza de que la estación a que se llama recibirá la llamada, la estación que llama podrá transmitir a continuación el mensaje sin aguardar una respuesta de la estación llamada.

iii) Comunicaciones radiotelefónicas subsiguientes:

- A) Los distintivos de llamada radiotelefónicos abreviados, tal como se prescriben en la sub-sección 10.69, literal f, numeral 2, ii, se usarán solamente una vez que se haya establecido comunicación satisfactoria, siempre que no sea probable que ocurra confusión. Una estación de aeronave usará su distintivo de llamada abreviado sólo después de que haya sido llamada de esta manera por la estación aeronáutica.
- B) Después de establecida la comunicación, se permitirá mantenerla continuamente en ambos sentidos, sin nueva identificación ni llamada, hasta que se termine el contacto.
- C) A fin de evitar toda confusión posible, los controladores y pilotos agregarán siempre el distintivo de llamada de la aeronave a la que se aplica el permiso al dar las autorizaciones ATC y al colacionarlas.

iv) Indicación del canal de transmisión.

- A) Puesto que el operador de la estación aeronáutica observa generalmente más de una frecuencia, la llamada deberá ir seguida de la indicación de la frecuencia utilizada, a menos que se sepa que existen otros medios adecuados para identificar la frecuencia.
- B) Cuando no sea probable que se produzcan confusiones bastará enunciar las dos primeras cifras de la “alta frecuencia” (en kHz) para identificar el canal de transmisión.
- C) En un espacio aéreo en el que todos los canales de comunicaciones orales VHF estén separados por 25 kHz, o más, y en el que el requisito operacional determinado por las autoridades pertinentes no justifique la enunciación de las seis cifras, deberán enunciarse las primeras cinco cifras del designador numérico, excepto cuando tanto la quinta como la sexta cifra sean ceros, en cuyo caso deberán enunciarse únicamente las primeras cuatro cifras.

**REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO
PROCEDIMIENTOS DE COMUNICACIONES
RAD 10 VOLUMEN II**

g) Procedimientos de prueba.

- 1) La forma de las transmisiones de prueba deberá ser como sigue:
 - i) La identificación de la estación llamada;
 - ii) La identificación de la aeronave;
 - iii) Las palabras “VERIFICACIÓN RADIO”;
 - iv) La frecuencia que se use.
- 2) La respuesta a una transmisión de prueba deberá ser como sigue:
 - i) La identificación de la aeronave;
 - ii) La identificación de la estación aeronáutica que responda;
 - iii) La indicación de la legibilidad de la transmisión de la aeronave.
- 3) La transmisión de prueba y su respuesta deberán registrarse en la estación aeronáutica.
- 4) Al hacerse pruebas, deberá usarse la siguiente escala de legibilidad.

ESCALA DE LEGIBILIDAD
1 Ilegible
2 Legible de vez en cuando
3 Legible con dificultad
4 Legible
5 Perfectamente legible

h) Intercambio de comunicaciones.

- 1) Las comunicaciones serán concisas e inequívocas, utilizando la fraseología normalizada siempre que esté disponible.
 - i) Los procedimientos abreviados deberán utilizarse únicamente después de haber establecido el contacto inicial y cuando no haya probabilidades de confusión.

REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO
PROCEDIMIENTOS DE COMUNICACIONES
RAD 10 VOLUMEN II

- 2) Acuse de recibo. El operador que reciba se cerciorará de que el mensaje se ha recibido correctamente, antes de acusar recibo.
 - i) Cuando una estación de aeronave transmita el acuse de recibo de un mensaje, éste comprenderá el distintivo de llamada de la aeronave;
 - ii) Toda estación de aeronave deberá acusar recibo de los mensajes importantes del control de tránsito aéreo o de parte de los mismos, leyéndose de nuevo y terminando esta repetición con su distintivo de llamada;
 - iii) Cuando el acuse de recibo se transmita por una estación aeronáutica:
 - A) A una estación de aeronave: comprenderá el distintivo de llamada de la aeronave, seguido, si se considera necesario, del distintivo de llamada de la estación aeronáutica;
 - B) A otra estación aeronáutica: comprenderá el distintivo de llamada de la estación aeronáutica que transmite el acuse de recibo.
- 3) Terminación de la comunicación. El contacto radiotelefónico se dará por terminado por la estación receptora mediante su propio distintivo de llamada.
- 4) Correcciones y repeticiones.
 - i) Cuando se haya cometido un error en la transmisión, se enunciará la palabra “CORRECCION”, se repetirá el último grupo o frase transmitido correctamente y luego se transmitirá la versión correcta;
 - ii) Si el mejor modo de hacer una corrección es repetir todo el mensaje, el operador utilizará la frase “CORRECCIÓN, REPITO”, antes de transmitir el mensaje por segunda vez;
 - iii) Cuando el operador que transmita un mensaje considere que la recepción del mismo será probablemente difícil, deberá transmitir dos veces las partes más importantes del mensaje;
 - iv) Si el operador que recibe el mensaje duda de la exactitud del mismo, solicitará su repetición total o parcial;
 - v) En caso de requerirse la repetición de todo un mensaje se enunciará la palabra “REPITA”. Si se pide la repetición de parte de un mensaje, el operador dirá: “REPITA TODO LO ANTERIOR A... (la primera palabra recibida satisfactoriamente); o “REPITA... (la palabra anterior a la parte que falte) HASTA... (la palabra que sigue después de la parte que falta), o “REPITA TODO LO QUE SIGUE A... (la última palabra recibida satisfactoriamente)”;
 - vi) Deberán pedirse componentes determinados que se estimen apropiados, tales como “REPITA ALTÍMETRO”, “REPITA VIENTO”. Si, al verificar la exactitud de una colación, el operador observa que hay puntos incorrectos, transmitirá las palabras “NEGATIVO REPITO” al concluir la colación, seguidas de la versión correcta de los puntos en cuestión.

10.71 Establecimiento y seguridad de las comunicaciones.

a) Escucha de las comunicaciones/ horas de servicio.

- 1) Durante el vuelo, las estaciones de aeronaves mantendrán la escucha cuando así lo requieran las autoridades apropiadas y no cesará la escucha, excepto por razones de seguridad, sin informar a las estaciones aeronáuticas interesadas.
- 2) Las aeronaves en los vuelos largos sobre el agua o en los vuelos sobre zonas designadas en las que se exige llevar un transmisor de localización de emergencia (ELT) mantendrán la escucha continua de la frecuencia de emergencia VHF de 121,5 MHz, excepto durante los períodos en que estén efectuando comunicaciones en otros canales VHF o en los que las limitaciones del equipo de a bordo o las funciones del puesto de pilotaje no permitan la escucha simultánea de dos canales.
- 3) Las aeronaves se mantendrán continuamente a la escucha en la frecuencia VHF de emergencia de 121,5 MHz en las zonas o en las rutas en que exista la posibilidad de interceptación u otros peligros similares, y en que así lo haya dispuesto la autoridad competente.
- 4) Las aeronaves que realicen vuelos que no sean los especificados en la sub-sección 10.71, literal a, numeral 2, y la sub-sección 10.71, literal a, numeral 3, deberán mantenerse a la escucha en la frecuencia de emergencia de 121,5 MHz en la medida de lo posible.
- 5) Los usuarios del canal de comunicaciones aire-aire en VHF asegurarán el mantenimiento de la vigilancia adecuada en las frecuencias ATS designadas, en las frecuencias del canal de emergencia aeronáutica y en todas las otras frecuencias de escucha obligatoria.

b) Las estaciones aeronáuticas se mantendrán a la escucha cuando así lo requieran las autoridades apropiadas.

c) Las estaciones aeronáuticas se mantendrán continuamente a la escucha en el canal VHF de emergencia de 121,5 MHz durante las horas de servicio de las dependencias en las que esté instalada dicha frecuencia.

d) Cuando sea necesario para una estación de aeronave o estación aeronáutica suspender la operación por cualquier razón, deberá informar, si es posible, a las demás estaciones interesadas indicando la hora probable en que espera reanudar el servicio. Cuando la operación se reanude, se informará el particular a las demás estaciones interesadas.

e) Cuando sea necesario suspender el servicio más allá de la hora especificada en el aviso original, se transmitirá, si es posible, el cambio de reanudación de la operación, a la hora primeramente especificada o a una hora próxima a ella.

10.73 Frecuencias que han de usarse.

- a) Las estaciones de aeronave operarán en las radiofrecuencias apropiadas.
- b) La estación de radio de control terrestre designará la frecuencia o frecuencias que han de usar en condiciones normales las estaciones de aeronave que operen bajo su control.
- c) En la operación de la red, la designación inicial de frecuencias principal y secundaria deberá hacerse por la estación de la red con la que la aeronave hace la verificación previa al vuelo o el contacto inicial después del despegue. Esta estación también deberá asegurar que se advierta a otras estaciones de la red, según sea necesario, sobre la frecuencia o frecuencias designadas.
- d) Una estación aeronáutica, al designar las frecuencias de conformidad con la sub-sección 10.73, literal b, ó con la sub-sección 10.73, literal c, deberá tener en cuenta los datos de propagación apropiados y la distancia sobre la que se requieren comunicaciones.
- e) Si una frecuencia designada por una estación aeronáutica resulta inadecuada, la estación de aeronave deberá proponer una frecuencia alternativa.
- f) Cuando, sin perjuicio de lo dispuesto en la sub-sección 10.67, literal a, se utilizan las frecuencias aeroterrestres, para el intercambio entre estaciones de la red de mensajes esenciales para la coordinación y cooperación entre estaciones, dicha comunicación deberá efectuarse, en la medida de lo posible, en las frecuencias de la red que no se utilicen en ese momento para la transmisión del volumen principal del tráfico aire tierra. En todos los casos, las comunicaciones con las estaciones de aeronave deberán tener prioridad respecto a las comunicaciones entre estaciones terrestres.

10.75 Establecimiento de comunicaciones.

- a) De ser posible, las estaciones de aeronave se comunicarán directamente con la estación de radio de control aeroterrestre correspondiente al área en que las aeronaves estén volando. Si ello resultara imposible, las estaciones de aeronave usarán cualesquier medios de retransmisión disponibles y apropiados para transmitir mensajes a la estación de radio de control aeroterrestre.
- b) Cuando no pueda establecerse la comunicación normal de una estación aeronáutica con una estación de aeronave, la estación aeronáutica usará cualesquier medios de retransmisión disponibles y apropiados para transmitir mensajes a la estación de aeronave. Si estos esfuerzos resultaran vanos, se notificará a la estación de origen, de conformidad con los procedimientos estipulados por la autoridad apropiada.
- c) Si, trabajando en la red, no se hubiera establecido comunicación entre una estación de aeronave y una estación regular después de haber llamado en las frecuencias principal y secundaria, las demás estaciones regulares para ese vuelo deberán prestar ayuda, ya sea llamando la atención de la primera estación llamada o, si se trata de una llamada de una estación de aeronave, respondiendo a la llamada y encargándose del tráfico.

d) Otras estaciones de la red deberán prestar ayuda tomando medidas similares únicamente en el caso de que resulten infructuosos los intentos hechos por las estaciones regulares para establecer comunicación.

e) Se deberán también aplicar las disposiciones de la sub-sección 10.75, literales c y d:

- 1) A petición de la dependencia del servicio de control de tránsito aéreo interesada.
- 2) Cuando no se haya recibido una comunicación esperada de una aeronave, dentro de un período de tiempo tal que dé lugar a sospechar la ocurrencia de una falla de comunicaciones.

10.77 Transferencia de comunicaciones VHF.

La estación aeronáutica apropiada avisará a una aeronave que pase de una frecuencia de radio a otra, de conformidad con los procedimientos convenidos. A falta de dicho aviso, la estación de aeronave notificará a la estación aeronáutica apropiada antes de efectuar dicha transferencia.

10.79 Falla de comunicaciones orales.

a) Aire-tierra.

- 1) Cuando una estación de aeronave no pueda establecer contacto con la estación aeronáutica apropiada en el canal designado, tratará de establecer contacto en el canal utilizado anteriormente y, si no lo logra, en otro canal apropiado a la ruta. Si estas tentativas no dan resultado, la estación de aeronave tratará de establecer comunicación con la estación aeronáutica apropiada, otras estaciones aeronáuticas u otra aeronave usando todos los medios disponibles y comunicará a la estación aeronáutica que no pudo establecer contacto en el canal asignado. Además, una aeronave que opere en la red deberá escuchar en el canal VHF apropiado, las llamadas de aeronaves cercanas.
- 2) Si fallasen los intentos especificados en la sub-sección 10.79, literal a, numeral 1, la aeronave transmitirá su mensaje dos veces en el canal o canales asignados, precedido de la frase “TRANSMITIENDO A CIEGAS” y, si fuera necesario, incluirá al destinatario o destinatarios del mensaje.
- 3) En la operación de red, un mensaje que se transmita a ciegas deberá transmitirse dos veces, tanto en el canal principal como en el secundario. Antes de cambiar de canal, la aeronave deberá anunciar a qué canal va a pasar.
- 4) Falla del receptor:
 - i) Cuando una estación de aeronave no pueda establecer comunicación debido a falla del receptor, transmitirá informes a las horas o posiciones previstas, en el canal utilizado, precedidos de la frase “TRANSMITIENDO A CIEGAS DEBIDO A FALLA DE RECEPTOR”. La aeronave transmitirá el mensaje seguido de una repetición completa. Durante este procedimiento la aeronave comunicará también la hora de su siguiente transmisión

prevista;

- ii) Una aeronave a la que se proporcione control de tránsito aéreo o servicio de asesoramiento, además de cumplir lo que se estipula en la sub-sección 10.79, literal a, numeral 3, i, transmitirá información relativa a las intenciones del piloto al mando respecto a la continuación del vuelo de la aeronave;
- iii) Cuando una aeronave no pueda establecer comunicación por falla del equipo de a bordo, seleccionará, si está equipada al respecto, la clave apropiada SSR para indicar la falla de radio.

b) Tierra-aire.

- 1) Si la estación aeronáutica no ha podido establecer contacto con una estación de aeronave, después de haber llamado en las frecuencias principal y secundaria que se cree que la aeronave está utilizando, hará lo siguiente:
 - i) Solicitará de otras estaciones aeronáuticas que le presten ayuda llamando a la aeronave y retransmitiendo el tráfico, si fuera necesario;
 - ii) Pedirá a otras aeronaves en la ruta que intenten establecer comunicaciones con la aeronave y retransmitan el tráfico, si fuera necesario.
- 2) Las disposiciones de la sub-sección 10.79, literal b, numeral 1, también se aplicarán:
 - i) A petición de la dependencia de los servicios de tránsito aéreo interesada;
 - ii) Cuando no se haya recibido una comunicación esperada de una aeronave, dentro de un período de tiempo tal que dé lugar a sospechar la ocurrencia de una falla de comunicaciones.
- 3) Si las tentativas especificadas en la sub-sección 10.79, literal b, numeral 1, fallan, la estación aeronáutica deberá transmitir mensajes dirigidos a la aeronave, aparte de los mensajes que contienen permisos de control de tránsito aéreo, mediante transmisión a ciegas en la frecuencia o frecuencias que se crea que la aeronave está escuchando.
- 4) La transmisión a ciegas de permisos o instrucciones de control de tránsito aéreo no se efectuará a las aeronaves, excepto a solicitud específica del remitente.

c) Notificación de falla de comunicaciones. La estación de radio de control aeroterrestre notificará a la dependencia de los servicios de control de tránsito aéreo apropiada y a la empresa explotadora de la aeronave, lo más pronto posible, toda falla de la comunicación aeroterrestre.

10.81 Procedimientos relativos a las comunicaciones radiotelefónicas de socorro y de urgencia.

a) Generalidades.

- 1) El tráfico de socorro y de urgencia comprenderá todos los mensajes radiotelefónicos relativos a las condiciones de peligro y de urgencia, respectivamente. Las condiciones de peligro y de urgencia se definen así:
 - i) Peligro: condición de estar amenazado por un riesgo serio o inminente y de requerir ayuda inmediata;
 - ii) Urgencia: condición que afecta a la seguridad de una aeronave o de otro vehículo, o de alguna persona a bordo o que esté al alcance de la vista, pero que no exige ayuda inmediata.
- 2) La señal radiotelefónica de socorro MAYDAY y la señal radiotelefónica de urgencia PAN, PAN se usarán al comienzo de la primera comunicación de socorro y de urgencia, respectivamente.
 - i) Al principio de cualquier comunicación subsiguiente del tráfico de socorro y de urgencia, se permitirá utilizar las señales de socorro y urgencia de radiotelefonía.
- 3) El remitente de los mensajes dirigidos a una aeronave que se encuentre en una condición de peligro o de urgencia, limitará a lo mínimo la cantidad, volumen y contenido de dichos mensajes, según lo exija la situación.
- 4) Si la estación llamada por la aeronave no acusa recibo del mensaje de socorro o de urgencia, las demás estaciones prestarán la ayuda que se prescribe en la sub-sección 10.81, literales b y c, respectivamente.

b) Comunicaciones de socorro de radiotelefonía.

- 1) Medidas que debe tomar la aeronave en peligro.
 - i) Además de ir precedido de la señal radiotelefónica de socorro MAYDAY (véase la sub-sección 10.81, literal a, numeral 2), repetida tres veces preferiblemente, el mensaje de socorro enviado por una aeronave que se encuentre en condición de peligro, se hará:
 - A) En la frecuencia aeroterrestre utilizada en aquel momento;
 - B) En el mayor número posible de los siguientes elementos pronunciados claramente y, a ser posible, en el orden siguiente:
 - A1) El nombre de la estación llamada (si el tiempo disponible y las circunstancias lo permiten).
 - B2) La identificación de la aeronave.

- C3) La naturaleza de la condición de peligro.
 - D4) La intención de la persona al mando.
 - E5) Posición actual, nivel (es decir, nivel de vuelo, altitud, etc., según corresponda) y rumbo.
- ii) Las disposiciones antedichas pueden complementarse con las medidas siguientes:
- A) Que el mensaje de socorro de una aeronave en peligro se transmita en la frecuencia de emergencia de 121,5 MHz o en otra frecuencia del servicio móvil aeronáutico, si ello se considera necesario o conveniente. No todas las estaciones aeronáuticas mantienen una escucha continua en la frecuencia de emergencia.
 - B) Que el mensaje de socorro de una aeronave se radiodifunda, en caso de que el tiempo y las circunstancias hagan que sea preferible este método.
 - C) Que la aeronave transmita en las frecuencias de llamada radiotelefónica del servicio móvil marítimo.
 - D) Que la aeronave emplee los medios de que dispone para llamar la atención y dar a conocer su situación (incluso la activación del modo y de la clave SSR apropiados).
 - E) Cualquier estación que emplee los medios de que disponga para ayudar a una aeronave en peligro.
 - F) Cualquier variación en los factores enumerados en la sub-sección 10.81, literal b, numeral 1, i, B, cuando no sea la propia estación transmisora la que esté en peligro, y siempre que se indique claramente esa circunstancia en el mensaje de socorro.
- iii) La estación llamada será normalmente la estación que está en contacto con la aeronave o en cuya área de responsabilidad ésta esté volando.
- 2) Medidas que debe tomar la estación llamada o la primera estación que acuse recibo de un mensaje de peligro.
- i) La estación llamada por la aeronave en peligro o la primera estación que acuse recibo del mensaje de socorro:
- A) Inmediatamente acusará recibo del mensaje de socorro.
 - B) Se hará cargo del control de las comunicaciones o transferirá específica y claramente dicha responsabilidad, informando a la aeronave de cualquier transferencia que se haga.

- C) Tomará medidas inmediatas para cerciorarse de que puedan disponer de toda la información necesaria, tan pronto como sea posible:
 - A1) La dependencia ATS correspondiente.
 - B2) La empresa explotadora de aeronaves correspondiente, o su representante, de conformidad con acuerdos preestablecidos.
 - C3) El requisito referente a informar a la empresa explotadora de aeronaves correspondiente, no tiene prioridad sobre cualquier otra medida que implique la seguridad del vuelo que está en peligro, o de cualquier otro vuelo en el área, o que pudiese afectar el progreso de vuelos que se esperen en el área.
 - D) Avisará a otras estaciones, según proceda, a fin de impedir la transferencia del tráfico a la frecuencia en que se hace la comunicación de socorro.
- 3) Imposición de silencio.
- i) La estación en peligro, o la estación que controle el tráfico de socorro, estará autorizada para imponer silencio ya sea a todas las estaciones del servicio móvil dentro del área o a cualquier estación que perturbe el tráfico de socorro. Dirigirá esta instrucciones “a todas las estaciones” o a una estación solamente, de acuerdo con las circunstancias. En ambos casos utilizará: CESE DE TRANSMITIR; la señal radiotelefónica de socorro MAYDAY.
 - ii) El uso de las señales especificadas en la sub-sección 10.81, literal b, numeral 3, i, estará reservado a la estación de aeronave en peligro o a la estación que controle el tráfico de socorro.
- 4) Medidas que deben tomar todas las demás estaciones.
- i) Las comunicaciones de socorro tienen prioridad absoluta y la estación que tenga conocimiento de ellas las transmitirá en la frecuencia de que se trate, a menos que:
 - A) Se haya cancelado el procedimiento relativo al socorro o se hayan terminado las comunicaciones de socorro.
 - B) Todo el tráfico de socorro haya sido transferido a otras frecuencias.
 - C) Dé permiso la estación que controle las comunicaciones.
 - D) Tenga ella misma que prestar ayuda.
 - ii) Cualquier estación del servicio móvil que tenga conocimiento del tráfico de socorro y que no pueda ella misma ayudar a la estación en peligro seguirá, sin embargo, escuchando a dicho tráfico hasta que resulte evidente que ya se está prestando auxilio.

- 5) Terminación de las comunicaciones de socorro y de silencio.
- i) Cuando una aeronave ya no esté en peligro, transmitirá un mensaje para anular la condición de peligro.
 - ii) Cuando la estación que haya estado controlando el tráfico de las comunicaciones de socorro se dé cuenta de que ha terminado la condición de peligro, tomará inmediatamente las medidas del caso para cerciorarse de que esta información se ponga, tan pronto como sea posible, a la disposición de:
 - A) La dependencia ATS correspondiente.
 - B) La empresa explotadora de aeronaves correspondiente, o su representante, de conformidad con acuerdos preestablecidos.
 - iii) Se terminarán las condiciones de comunicaciones de socorro, y de comunicaciones de socorro, y del silencio, mediante la transmisión de un mensaje que incluya las palabras “TRÁFICO DE SOCORRO TERMINADO”, en la frecuencia o frecuencias que se estén utilizando para las comunicaciones de socorro. Dicho mensaje sólo podrá ser iniciado por la estación que controle las comunicaciones, cuando después de recibir el mensaje prescrito en la sub-sección 10.81, literal b, numeral 5, i, reciba la autorización correspondiente de la autoridad apropiada.
- c) Comunicaciones de urgencia de radiotelefonía.
- 1) Medidas que debe tomar la aeronave que notifique una condición de urgencia, salvo los casos de transporte sanitario.
 - i) Además de ir precedido de la señal radiotelefónica de urgencia PAN, PAN (véase la sub-sección 10.81, literal a, numeral 2, repetida tres veces preferiblemente, el mensaje de urgencia enviado por una aeronave que comunique una condición de urgencia, se hará:
 - A) La frecuencia aeroterrestre utilizada en aquel momento.
 - B) En tantos elementos como se requiera de los siguientes enunciados claramente y, a ser posible, en el orden siguiente:
 - A1) El nombre de la estación llamada.
 - B2) La identificación de la aeronave.
 - C3) La naturaleza de la condición de urgencia;
 - D4) La intención de la persona al mando.
 - E5) Posición actual, nivel (es decir, nivel de vuelo, altitud, etc., según corresponda) y rumbo.
 - F6) Cualquier otra información útil.

- C) Las disposiciones antedichas de no tienen por objeto impedir que una aeronave radiodifunda el mensaje de socorro, en caso de que el tiempo y las circunstancias hagan que sea preferible este método.
 - D) La estación llamada será normalmente la estación que está en contacto con la aeronave o en cuya área de responsabilidad ésta esté volando.
- 2) Medidas que debe tomar la estación llamada o la primera estación que acuse recibo de un mensaje de urgencia.
- i) La estación llamada por una aeronave que notifique una condición de urgencia o la primera que acuse recibo del mensaje de urgencia:
 - A) Acusará recibo del mensaje de urgencia.
 - B) Tomará medidas inmediatas para cerciorarse de que puedan disponer de toda la información necesaria, tan pronto como sea posible:
 - A1) La dependencia ATS correspondiente.
 - B2) La empresa explotadora de aeronaves correspondiente, o su representante, de conformidad con acuerdos preestablecidos.
 - C3) El requisito referente a informar a la empresa explotadora de aeronaves correspondiente, no tiene prioridad sobre cualquier otra medida que implique la seguridad del vuelo que está en peligro, o de cualquier otro vuelo en el área, o que pudiese afectar el progreso de vuelos que se esperen en el área.
 - C) De ser necesario, ejercerá el control de comunicaciones.
- 3) Medidas que deben tomar todas las demás estaciones. Las comunicaciones de urgencia tienen prioridad sobre todas las demás comunicaciones, excepto las de socorro, y todas las estaciones deberán tener cuidado de no interferir la transmisión del tráfico de urgencia.
- 4) Medidas que debe tomar la aeronave utilizada para transportes sanitarios.
- i) El uso de la señal descrita en el párrafo siguiente indicará que el mensaje que la sigue hace referencia a un transporte sanitario protegido por los Convenios de Ginebra de 1949 y los Protocolos adicionales;
 - ii) Con la finalidad de anunciar e identificar las aeronaves de transporte sanitario, la transmisión de la señal radiotelefónica de urgencia PAN, PAN repetida tres veces preferiblemente, irá seguida de la señal radiotelefónica relativa a transportes sanitarios, MEDICAL. El uso de las señales descritas indica que el mensaje que les sigue se refiere a un transporte sanitario protegido. El mensaje transmitirá los datos siguientes:
 - A) El distintivo de llamada u otro medio reconocido de identificación de los transportes sanitarios.

- B) La posición de los transportes sanitarios.
 - C) El número y tipo de los transportes sanitarios.
 - D) La ruta prevista.
 - E) El tiempo estimado en ruta y las horas previstas de salida y de llegada, según el caso; y
 - F) Cualquier otra información, como altitud de vuelo, frecuencias radioeléctricas de escucha, lenguajes utilizados, así como modos y claves del radar secundario de vigilancia.
- 5) Medidas que debe tomar la estación llamada y otras estaciones que reciban un mensaje de transportes sanitarios. Las disposiciones de la sub-sección 10.81, literal c se aplicarán, según sea apropiado, a las estaciones que reciban un mensaje de transportes sanitarios.

10.83 Comunicaciones relativas a actos de interferencia ilícita.

La estación llamada por una aeronave objeto de un acto de interferencia ilícita, o la primera estación que acuse recibo de una llamada proveniente de dicha aeronave, prestará toda la asistencia posible, incluida la notificación a las dependencias ATS apropiadas y a cualquier otra estación, organismo o persona que esté en condiciones de facilitar el vuelo.

Sección “F” - Servicio de Radionavegación Aeronáutica

10.85 Generalidades.

- a) El servicio de radionavegación aeronáutica abarcará todos los tipos y sistemas de radioayudas para la navegación utilizando en el servicio aeronáutico internacional.
- b) Toda ayuda aeronáutica de radionavegación que no esté funcionando continuamente, se pondrá en funcionamiento, cualquier servicio terrestre de control, o de un representante autorizado de una empresa explotadora de aeronaves.
- c) Las peticiones de las aeronaves deberán hacerse a la estación aeronáutica correspondiente en la frecuencia aeroterrestres que se use normalmente.
- d) Se tomaran las disposiciones pertinentes para que la dependencia local del servicio de información esencial relativa a aquellos cambios en la categoría operacional de las ayudas no visuales que se necesitan para las instrucciones previas al vuelo y para su difusión de acuerdo con las disposiciones del RAD15.

Sección “G” Servicio de Radiodifusión Aeronáutica

10.87 Generalidades.

- a) Texto utilizado en la radiodifusión. El texto de toda radiodifusión será preparado por quien lo origine, en la forma en que desee que se transmita.
- b) Frecuencias y horarios.
 - 1) Las radiodifusiones se efectuaran en las frecuencias y a las horas especificadas.
 - 2) Los horarios y las frecuencias de todas las radiodifusiones se publicaran en documentos apropiados. Todo cambio en las frecuencias o en los horarios se publicara por medio de NOTAM por lo menos dos semanas antes de efectuarlo. Además, si es posible, dicho cambio se anunciara en todas las radiodifusiones regulares que se hagan durante un periodo de 48 h anterior al cambio, y se transmitirá una vez al principio y otra vez al fin de cada radiodifusión.
 - 3) Esto no impide que en caso de emergencia se cambie la frecuencia si es necesario, cuando las circunstancias no permitan la promulgación de un NOTAM por lo menos dos semanas antes del cambio.
 - 4) Las radiodifusiones a hora fija, comenzaran con la llamada general a la hora prescrita. Si una radiodifusión debe retrasarse, se transmitirá un aviso breve a la hora en que deberá realizarse, notificando a los destinatarios que esperen y señalando el numero aproximado de minutos que durara la demora.
 - i) Después de dar un aviso concreto de que se espere cierto periodo la radiodifusión no se comenzara hasta que termine dicho periodo de espera.
- c) Interrupción del servicio. En caso de que se interrumpa el servicio en la estación responsable de una radiodifusión, esta deberá efectuarse por otra estación, si es posible, hasta que se reanude el servicio normal. Si esto no fuera posible y si la radiodifusión es del tipo destinado a ser interceptada por estaciones fijas, las estaciones que deban recibir la radiodifusión continuaran escuchando en las frecuencias especificadas hasta que se reanude el servicio normal.

10.89 Procedimientos de radiodifusión telefónica.

- a) Técnica de difusión.
 - 1) Las transmisiones por radiotelefonía serán tan naturales, breves y concisas, como sea posible sin perjuicio de la claridad.
 - 2) La rapidez con que se habla en las radiodifusiones telefónicas no excederá de 100 palabras por minutos.

REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO
PROCEDIMIENTOS DE COMUNICACIONES
RAD 10 VOLUMEN II

b) Preámbulo de la llamada general. El preámbulo de cada radiodifusión telefónica consistía en la llamada general, el nombre de la estación y opcionalmente la hora de la difusión (UTC). El siguiente ejemplo :

Llamada general	A TODAS LAS ESTACIONES
La palabra AQUI	AQUI
Nombre de la estación	NUEVA YORK RADIO
Hora de difusión	HORA, CERO CERO CUATRO CINCO

Sección “H” - Servicio Móvil Aeronáutico—Comunicaciones por Enlace de Datos

10.91 Reservada.

PROCEDIMIENTOS DE COMUNICACIONES
RAD 10—VOLUMEN II
“A D J U N T O S”

“Intencionalmente dejada en blanco”

Adjunto A

TEXTO DE ORIENTACIÓN PARA LA TRANSMISIÓN DE MENSAJES LARGOS POR LA AFTN

Introducción

En 4.4.5.7 y 4.4.15.3.11 se indica en detalle el requisito de que se transmitan mensajes separados por la AFTN cuando la longitud de un texto exceda de 1 800 caracteres. Cuando haya que dividir mensajes en dos o más partes, deberá aplicarse el procedimiento siguiente:

a) Primer mensaje:

(Dirección)	GG EGLLYMYX
(Procedencia)	102030 KWBCYMX
(Texto)	texto
	// END PART 01 //
(Fin)	NNNN

Procedimiento

Cada mensaje deberá llevar la misma dirección y procedencia, indicando la secuencia de cada parte en la última línea del texto, como sigue:

b) Segundo mensaje:

(Dirección)	GG EGLLYMYX
(Procedencia)	102030 KWBCYMX
(Texto)	continuación del texto
	// END PART 02 //
(Fin)	NNNN

(Fin del 1º mensaje) // END PART 01 //

(Fin del 2º mensaje) // END PART 02 //

... etc. ...

(Fin del último mensaje) // END PART XX/XX //

c) Tercer y último mensaje:

(Dirección)	GG EGLLYMYX
(Procedencia)	102030 KWBCYMX
(Texto)	resto del texto

Nota.---El siguiente ejemplo ilustra la aplicación del procedimiento indicado para un mensaje en tres partes. La información sobre secuencia de las partes del mensaje se