

Parte VI

METEOROLOGÍA (MET)

Básico

INTRODUCCIÓN

1. Esta parte del Plan de Navegación Aérea Básico CAR/SAM incluye elementos del sistema actual de planificación e incorpora los principios básicos de planificación, los requisitos operacionales y criterios de planificación relacionados con la meteorología aeronáutica (MET) según lo elaborado para las Regiones CAR/SAM y considerado como mínimo necesario para una planificación eficaz de las instalaciones y servicios MET.

2. Como complemento de la Exposición de Requisitos Operacionales Básicos y Criterios de Planificación (BORPC) que figura en la Parte I, la Parte VI constituye el texto de orientación fijo considerado como mínimo necesario para una planificación eficaz de las instalaciones y servicios MET en las regiones CAR/SAM. Una descripción o lista detallada de las instalaciones y servicios que han de suministrar los Estados para cumplir los requisitos del ANP básico figuran en el documento de implantación de instalaciones y servicios (FASID) CAR/SAM. Durante la transición y en espera de la plena implantación de los futuros sistemas CNS/ATM, se espera que los requisitos actuales serán gradualmente sustituidos por los nuevos requisitos relacionados con los CNS/ATM. Además, se espera que algunos elementos de los sistemas CNS/ATM serán objeto de enmienda, según sea necesario, con base en la experiencia adquirida en su implantación.

3. Las normas, métodos recomendados y procedimientos que han de aplicarse figuran en el Anexo 3 — *Servicio meteorológico para la navegación aérea internacional*.

4. Los antecedentes más importantes para la comprensión y aplicación eficaz de esta parte del plan figuran en el *Informe de la Tercera Reunión regional de navegación aérea Caribe/Sudamérica* (Doc 9749),

complementados con la información adecuada para las regiones CAR/SAM, que figuran en los informes de otras reuniones regionales de navegación aérea (RAN).

5. Una recomendación o conclusión de una Reunión RAN, una conclusión del Grupo regional de planificación y ejecución CAR/SAM (GREPECAS) o una conclusión de los Grupos de operaciones de la OACI que figura entre corchetes debajo de un título indica el origen de todos los párrafos que siguen a dicho título. Una recomendación o conclusión de una Reunión RAN, una conclusión del GREPECAS o una conclusión de los Grupos de operaciones de la OACI que figura entre corchetes debajo de un párrafo indica el origen de dicho párrafo.

SERVICIO METEOROLÓGICO REQUERIDO EN LOS AERÓDROMOS Y REQUISITOS DE LAS OFICINAS DE VIGILANCIA METEOROLÓGICA (Tablas MET 1A y MET 1B del FASID)

6. El servicio que ha de prestarse en los aeródromos internacionales enumerados en el Apéndice de la Parte III del ANP básico CAR/SAM se indica en la Tabla MET 1A del FASID.
[CAR/SAM/3, Rec. 7/7]

7. El servicio que haya de proporcionarse a las regiones de información de vuelo (FIRs), a las regiones de información de vuelo superiores (UIRs), a las áreas de control (CTAs) y a las regiones de búsqueda y salvamento (SRRs) se describe en la Tabla MET 1B del FASID.
[CAR/SAM/3, Rec. 7/7]

8. En todas las estaciones meteorológicas aeronáuticas deberían realizarse observaciones horarias ordinarias, para ser expedidas como informes ordinarios y METAR, conjuntamente con observaciones especiales a ser

emitidas como informes especiales locales y SPECI.
[GREPECAS Conclusión. 13/31 a)]

9. Los TAF deberían expedirse a intervalos de seis horas, comenzando el período de validez a una de las horas sinópticas principales (00, 06, 12, 18 UTC). El período de validez debería tener una duración de veinticuatro ó treinta horas, a fin de satisfacer los requisitos indicados en la Tabla MET 1A del FASID. La hora de presentación de los boletines TAF debería ser de aproximadamente una hora antes del inicio del período de validez.

[GREPECAS, Conclusión. 12/65¹]

10. La temperatura mínima y máxima de los pronósticos conjuntamente con sus horas de ocurrencia respectivas debería incluirse en los TAF para determinados aeródromos de conformidad con lo convenido entre las autoridades meteorológicas y los explotadores interesados.

[GREPECAS Conclusión. 13/31 a)]

11. Deberían suministrarse pronósticos de tendencia en los aeródromos según lo indicado en la Tabla MET 1A del FASID.

[CAR/SAM/3, Rec. 7/7]

12. Debería prestarse servicio meteorológico las veinticuatro horas del día, excepto cuando se disponga de otro modo por acuerdo entre la autoridad meteorológica, la autoridad de los servicios de tránsito aéreo (ATS) y los explotadores interesados.

[CAR/SAM/3, Rec. 7/7]

13. En los aeródromos con horas limitadas de funcionamiento, los METAR, deberían expedirse por lo menos una hora antes del inicio de operaciones del aeródromo para satisfacer las necesidades de planificación antes y durante el vuelo, para aquellos vuelos que deban llegar al aeródromo en cuestión, tan pronto como el aeródromo esté abierto al público. Además, los TAF deberían expedirse con períodos adecuados de validez de modo que abarquen todo el período durante el cual el aeródromo está abierto.

[GREPECAS Conclusión. 13/31 a)]

14. Si una oficina de vigilancia meteorológica (MWO) se encuentra temporalmente fuera de servicio o no puede hacer frente a todas sus obligaciones, sus funciones se transferirán a otra MWO y debería expedirse un NOTAM para indicar la transferencia de funciones y el período durante el cual la oficina no estará en condiciones de satisfacer todas sus obligaciones.

[CAR/SAM/3, Rec. 7/7]

15. Deberían proporcionarse los detalles del servicio en las publicaciones de información aeronáutica (AIP), de acuerdo con las disposiciones del Anexo 15.

[CAR/SAM/3, Rec. 7/7]

16. En la medida de lo posible, el inglés debería ser uno de los idiomas utilizados en las exposiciones verbales y en las consultas meteorológicas.

[CAR/SAM/3, Rec. 7/7]

17. Las Tablas MET 1A y MET 1B del FASID deberían aplicarse tan pronto como sea posible. El establecimiento de una nueva MWO o cambios en el área a la que prestan servicio las actuales MWO indicadas en la Tabla MET 1B del FASID deberían tener lugar simultáneamente con el establecimiento de las FIR/UIR/CTA/SRR interesadas o los cambios de las mismas.

[CAR/SAM/3, Rec. 7/7]

OBSERVACIONES E INFORMES DE AERONAVE (Tabla MET 1B del FASID)

18. Las autoridades meteorológicas deberían adoptar la lista aprobada de puntos de notificación ATS/MET, en lo que concierne a aquellos puntos que se encuentren ubicados dentro o sobre los límites de las FIR de que es responsable el Estado. Esos puntos de notificación ATS/MET deberían incluirse en el AIP, en la parte GEN 3.5.6 — *Informes de aeronave*, del Estado en cuestión.

[CAR/SAM/3, Rec. 7/13]

Nota.— La lista aprobada de puntos de notificación ATS/MET se publica y se actualiza en las correspondientes oficinas regionales de la OACI, sobre la base de consultas con las autoridades ATS y MET de cada Estado y las disposiciones del Anexo 3 al respecto.

19. Las MWO designadas como centros colectores de las aeronotificaciones que se reciban por comunicaciones orales en las FIR/UIR, se indican en la Tabla MET 1B del FASID.

[CAR/SAM/3, Rec. 7/13]

INFORMACIÓN SIGMET Y AIRMET (Tablas MET 3A, MET 3B y MET 3C del FASID)

20. Ha sido designado el centro de avisos de ciclones tropicales (TCAC) de Miami para que prepare la información de asesoramiento. En la Tabla MET 3A del FASID se indica el área de responsabilidad, el(los)

período(s) de operación del TCAC y las MWO a las que debería enviarse la información de asesoramiento. [IAVWOPSG, Conclusión 3/2]

21. Se le ha asignado a los centros de avisos de cenizas volcánicas (VAAC) de Buenos Aires y Washington la tarea de preparar la información de asesoramiento. En la Tabla MET 3B del FASID se describe el área de responsabilidad de los VAAC, las MWO y los ACC a los que debería enviarse la información de asesoramiento. [IAVWOPSG, Conclusión 3/2]

22. A fin de que los VAAC inicien la vigilancia de las cenizas volcánicas a partir de los datos por satélite y los pronósticos de trayectorias de cenizas volcánicas, las MWO deberían notificar inmediatamente al VAAC que han recibido la información de que ha ocurrido una erupción volcánica o que se han observado cenizas volcánicas en la FIR de la que son responsables. En particular, deberían transmitirse sin demora al VAAC interesado las aeronotificaciones especiales de actividad volcánica previa a la erupción, de erupciones volcánicas o de nubes de cenizas volcánicas recibidas en las MWO. Se han designado observatorios vulcanológicos seleccionados de los Estados para la notificación directa de actividad volcánica significativa previa a una erupción, una erupción volcánica y/o ceniza volcánica en la atmósfera a sus correspondientes ACC, MWO y VAAC. La Tabla MET 3C del FASID establece los observatorios vulcanológicos seleccionados de los Estados y los VAAC, MWO y ACC a los cuales los observatorios deberán enviar la notificación. [IAVWOPSG, Conclusión 2/2]

23. No se requiere que las MWO expidan mensajes AIRMET. [CAR/SAM/3, Rec. 7/7]

**INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN
METEOROLÓGICA OPERACIONAL (OPMET)**
(Tabla MET 2A del FASID)

Bancos internacionales de datos OPMET

24. Se han designado a los bancos internacionales de datos OPMET de Brasilia y Washington para prestar servicio a los Estados en las Regiones CAR/SAM para acceder a la información OPMET requerida, pero que por daños temporales en los sistemas de comunicaciones no se recibe. [GREPECAS, Conclusión. 13/31 a)]

Intercambio de METAR, SPECI y TAF

25. La disponibilidad de la información METAR, SPECI y TAF requerida en el ISCS y en el SADIS se incluye en la Tabla MET 2A del FASID. Las oficinas regionales de la OACI concernientes deben actualizar dicha tabla, según corresponda, basándose en los cambios en las operaciones de las aeronaves y de conformidad con la Exposición de los Requisitos Operacionales Básicos y Criterios de Planificación, de común acuerdo con los Estados y las organizaciones internacionales directamente interesados.

[GREPECAS, Conclusión 14/24]

26. Los intercambios indicados en la Tabla MET 2A del FASID deberían aplicarse lo antes posible para satisfacer los requisitos de las actuales operaciones de las aeronaves. Debería verificarse continuamente la disponibilidad de la información OPMET necesaria en las oficinas meteorológicas. Todos los cambios en este sentido (o sea, información OPMET adicional necesaria o ya no requerida) deberían notificarse a la autoridad meteorológica competente que, a su vez, debería informar a las oficinas regionales de la OACI.

[GREPECAS, Conclusión 14/24]

**SISTEMA MUNDIAL DE PRONÓSTICOS DE ÁREA
(WAFS)**

(Tabla MET 5 del FASID)

27. En la Tabla MET 5 del FASID se indican los requisitos de las regiones CAR/SAM en materia de pronósticos elaborados por el WAFS, que ha de proporcionar el WAFC de Washington.

[WAFSOPSG/1, Conclusión 1/2]

28. Para fines de reserva, cada WAFC debería tener la capacidad de producir pronósticos del WAFS para todas las zonas de cobertura requeridas.

[WAFSOPSG, Conclusión 1/2]

29. El WAFC de Washington debería difundir los pronósticos elaborados por el WAFS mediante el sistema internacional de comunicaciones por satélite (ISCS1) que cubre el área de recepción indicada en la Carta CNS [4] del FASID o mediante el servicio FTP del ISCS.

[WAFSOPSG, Conclusión 5/2]

30. Cada Estado debería disponer lo necesario para recibir y utilizar plenamente los pronósticos operacionales elaborados por el WAFS y expedidos por el WAFC de Washington. Las listas de los usuarios autorizados de los

servicios ISCS1 en las regiones CAR/SAM y la ubicación de los VSAT y FTP que están en funcionamiento están disponibles en la siguiente página web:

www.weather.gov/iscs (click: “Documents y “Status” of implementation of ISCS listed by ICAO regions”) para ISCS

[WAFSOPSG, Conclusión 5/2]

¹ Esta conclusión fue aprobada por el procedimiento “expreso” del GREPECAS, por lo que se numerará después del GREPECAS/16.
