

ENR 1.2 REGLAS DE VUELO VISUAL

1. Excepto cuando se trate de un vuelo VFR especial, los vuelos VFR se efectuarán de modo que la aeronave opere en condiciones de visibilidad y distancia con respecto a las nubes iguales o superiores a las especificaciones en la tabla 1

2. Excepto cuando se obtenga autorización de una dependencia de control de tránsito aéreo, los vuelos VFR no despegarán ni aterrizarán en un aeródromo dentro de una zona de control ni entrarán en la zona de tránsito o en el circuito de tránsito del aeródromo. (Ver tabla 2.1)

Tabla 2.1

ESTADO	Techo de nubes inferior a	Visibilidad en tierra inferior a
Guatemala	450 m (1,500ft)	5km (3NM)

3. Los vuelos VFR entre la puesta y la salida del sol, o cualquier otro período entre la puesta o la salida del sol que pueda prescribir la autoridad ATS correspondiente, se efectuarán de conformidad con las condiciones prescritas con dicha autoridad.

4. Salvo que lo autorice la autoridad ATS competente, no se efectuarán vuelos VFR.

- entre la puesta y la salida del sol
- sobre 19,000 pies
- a velocidades transónicas y supersónicas

5. Excepto cuando sea necesario para el despegue o el aterrizaje, o por autorización de la autoridad correspondiente, no se efectuarán vuelos VFR:

- sobre áreas pobladas de las ciudades, lugares donde se celebren asambleas al aire libre, a una altura inferior a 300 m (1,000 ft) sobre el obstáculo más alto dentro de un radio de 600 m desde la aeronave;
- en ningún otro lugar al especificado en 5 a), a una altura menor a 150 m (500 ft) sobre tierra o agua.

6. A no ser cuando se indique de otro modo en las autorizaciones de control de tránsito aéreo o por disposición de la autoridad ATS competente, los vuelos VFR en vuelo horizontal de crucero cuando operen por encima de 900 m (3000 ft) con respecto al terreno o al agua, o de un plano de comparación más elevado según especifique la autoridad ATS competente, se efectuarán a un nivel de vuelo apropiado a la derrota, como se especifica en la tabla niveles de crucero

7. Los vuelos VFR se ajustarán a las disposiciones de 3.6 del Anexo 2 de la OACI:

a) cuando se efectúen dentro de espacio aéreo de clases:

ESTADO	Clase de Espacio Aéreo
Guatemala	C, D y G

b) cuando formen parte del tránsito de aeródromo en aeródromos controlados; o

c) cuando se efectúen como vuelos VFR especiales.

8. Una aeronave conducida de conformidad con las reglas de vuelo visual que desee pasar a reglas de vuelo por instrumentos, deberá:

a) si se ha presentado un plan de vuelo, comunicar los cambios necesarios que se deben efectuar en su plan de vuelo actualizados, o

b) cuando así lo requiera 3.3.1.2 del Anexo 2 de la OACI, presentar un plan de vuelo a la dependencia de servicio de tránsito aéreo correspondiente y obtener una autorización previa o pasar al IFR cuando se encuentre en espacio aéreo controlado.

9. VFR Especial: De acuerdo con el Anexo 2 de la OACI y el RAC-2 de la DGAC de Guatemala, una aeronave puede volar VFR (fuera del espacio aéreo controlado) con 1.5 Km. de visibilidad, libre de nubes y a la vista de tierra o de agua, siempre que lo haga a una altitud igual o inferior a 3000 pies sobre el terreno, lo que resulta más alto.

Para efectuar lo anterior el piloto no necesita licencia IFR y tampoco su aeronave tiene que estar certificada para vuelo IFR, esto capacita legalmente al piloto para acercarse, (en tales condiciones de vuelo), a una zona de control, o sea, un espacio aéreo controlado cuyos mínimos VFR son más exigentes, visibilidad: 8Km., distancia de nubes: horizontal 1.5 km. y vertical 1,000 pies), lo que en muchísimos casos le impide continuar su vuelo de acuerdo a las reglas de vuelo visual.(ver tabla y aeronaves B más adelante)

Para solucionar estos casos de transición de un tipo de espacio aéreo, a otro, fue ideada la operación VFR-Especial, dentro de las zonas de control, en las cuales, el piloto recibe una AUTORIZACIÓN ESPECIAL para poder volar dentro de la Zona de Control (CTR), con mínimos meteorológicos inferiores a las reglas de vuelo visual.

Clase de espacio aéreo	B	C	D	E	F POR ENCIMA DE 900 m (3,000 ft) AMSL o por encima de 300 m(1,000ft) sobre el terreno, lo que sea más elevado	G Hasta 900m (3,000 ft) AMSL o 300 m (1,000ft) por encima del terreno, lo que sea más elevado
Distancia de las nubes	Libre de nubes	1,500 m horizontalmente (5000 ft) 300 m (1,000 ft) verticalmente				8 km
Visibilidad de vuelo	8 km por encima de 3,050m (10000 pies) AMSL 5 km por debajo de 3,050 m					8 km

TABLA 1

La siguiente fraseología será usada y así transmitida al piloto: “EL ATC AUTORIZA AL.....PARA ABANDONAR (O ENTRAR) EN LA ZONA DE CONTROL (.....) MILLAS NAUTICAS (....) DEL AEROPUERTO, MANTEGA VUELO VISUAL A/O POR DEBAJO DE 8,500 PIES MIENTRAS SE ENCUENTRE EN LA ZONA DE CONTROL.

- i) Mantener una altitud de 8,500 pies o inferior dentro de la CTR, sin embargo el buen criterio del controlador le permitirá autorizar más de una operación VFR Especial de acuerdo a las posiciones y rumbos de las aeronaves y las ayudas de la navegación disponibles.

Requisitos para operar VFR Especial

- a) Techo en el aeródromo no menor de 1,000 pies para helicópteros 200 pies
- b) Visibilidad en el aeródromo no menor de 1.5 km (500 m para helicópteros)
- c) Comunicación en ambos sentidos
- d) Se efectúe entre la salida y la puesta del sol.
- e) Cuando no interfiera en el tránsito IFR
- f) Prohibido para pilotos estudiantes (salvo en caso de emergencia).
- g) Debe ser coordinado y aprobado por la Aurora Control.
- h) Se debe proporcionar la separación reglamentaria entre los vuelos VFR Especial entre estos y los vuelos VFR,

Nota 1 Los literales a), b), c), d), quedan respaldados por la tabla que aparece más adelante.

Nota 2 El literal e) es mandatorio por la prioridad que tiene el vuelo IFR sobre vuelos VFR.

Nota 3 el literal f) lo dicta el sentido común.

Nota 4 El literal g) nos ordena el punto 2.3.2.1 del Manual de Procedimientos para los Servicios de Tránsito Aéreo.

Nota 5 El literal i) evita que la aeronave rebase el techo de la Zona de Control, ya que una autorización VFR Especial, solo es válida dentro de la misma.

Mínimos operacionales para vuelos "VFR Especial" del Aeropuerto "La Aurora"		
	Aviones	Helicópteros
Techo	1,000 pies	200 pies
Hora operación	Entre salida/puesta de sol	Entre salida/puesta de sol
Comunicación	Bidireccional	Bidireccional

Definiciones OACI

Vuelo VFR Especial: Vuelo VFR controlado es el que el Control de Tránsito Aéreo autoriza para que se realice dentro de una **Zona de Control**, en condiciones meteorológicas visuales.

Observaciones: El piloto volando VFR-ESPECIAL necesita una referencia del terreno para poder mantener la estabilidad de su nave y apreciar los cambios orográficos en sus inmediaciones, por lo que, para protección de los pilotos se han establecido mínimas del aeropuerto para operaciones de este tipo y si las condiciones meteorológicas son inferiores a estas mínimas, los pilotos deben ser informados que no es posible aprobar operaciones VFR-ESPECIAL de acuerdo a nuestras regulaciones.

Toda aeronave operando con una autorización VFR-ESPECIAL, debe considerarse y controlarse como un vuelo IFR.

- El control positivo de las aeronaves que vuelan con plan de vuelo IFR, es la esencia misma del control de Tránsito Aéreo, por lo que tanto TORRE como APROXIMACIÓN deben aplicar su mejor criterio para suspender las operaciones VFR-ESPECIAL de acuerdo a los estimados de vuelo IFR, de tal manera que cuando la aeronave IFR entre a la ZONA DE CONTROL, su obligada trayectoria se encuentre completamente **LIBRE** de obstáculos.
- La responsabilidad del **CTA (o ATC)**, en lo que respecta a las operaciones

VFR-ESPECIAL es únicamente dentro de la **ZONA DE CONTROL**. Es responsabilidad del piloto verificar previamente cuales son las condiciones meteorológicas **FUERA DE LA ZONA DE CONTROL** y podrá proseguir su vuelo acorde a las reglas de vuelo visual (**VFR**).

- También es responsabilidad del piloto que decide volar en condiciones **VFR-ESPECIAL**, conocer el terreno y los posible obstáculos que puedan existir en su trayectoria, por lo que una autorización de este tipo para el piloto extranjero, debe ser sopesada dos veces antes de emitirla, teniendo en mente que no es obligación, sino más bien, una concesión del **CTA** para los pilotos.
- Quede claro que una autorización **VFR-ESPECIAL** está sujeta al "**DECALOGO**" el cual además de brindar **SEGURIDAD** a las aeronaves, está protegiendo legalmente al Controlador en caso de cualquier contingencia.

INTENCIONALMENTE EN BLANCO
