



International
Civil Aviation
Organization

Organisation
de l'aviation civile
internationale

Organización
de Aviación Civil
Internacional

Международная
организация
гражданской
авиации

منظمة الطيران
المدني الدولي

国际民用
航空组织

Ref.: LT 2/7.2.112/SA541

2 de agosto de 2007

Para: Brig. José Antonio Alvarez, Comandante de Regiones Aéreas, Argentina
cc: Dr. Héctor Horacio Ciappesoni, Interventor, Servicio Meteorológico Nacional
Cap. Ricardo Javier García Soruco, Director Ejecutivo, DGAC, Bolivia
[Ing. Rimort Chavez Araujo](#), Director Ejecutivo Nacional, AASANA
Brig. do Ar Rafael Rodrigues Filho, Presidente CERNAI, Brasil
Brig. do Ar Eliezer Negri, Superintendente de Relaciones Internacionales, ANAC, Brasil
Maj. Brig. do Ar Ramon Borges Cardoso, Director General, DECEA, Brasil
General de Brigada Aérea (A) José Huepe Pérez, Director General de Aeronáutica Civil, Chile
cc: Sra. Myrna Araneda Fuentes, Dirección Meteorológica de Chile
Dr. Fernando Augusto Sanclemente Alzate, Director General, UAEAC, Colombia
Ab. Juan Francisco Ospina L., Subsecretario de Aeropuertos y Transporte Aéreo, Ecuador
cc: Sr. César Posso Arregui, Dirección General de Aviación Civil, Ecuador
Lic. Eustacio Fábrega, Director General de Aeronáutica Civil, Panamá
Cnel. Av. (r) Eduardo O. Miers S., Presidente de la DINAC, Paraguay
cc: Lic. Miguel Angel Vázquez, Director Dirección del Servicio Meteorología e Hidrología
Sr. Roberto Rodríguez Galloso, Director General de Aeronáutica Civil a.i., Perú
cc: Sr. Santiago Domínguez Perdomo, Gerente General, CORPAC S.A.
Brig. Gral. (AV) José Luis Vilardo, Director Nacional de Aviación Civil e Infraestructura
Aeronáutica, Uruguay
cc: Brig. Gral. (R) Ariel Pérez, Director Nacional de Meteorología, Ministerio de Defensa
Nacional
G/B (AV) Ramón Jesús Viñas García, Presidente del INAC, Venezuela
cc: Cap. (Av.) Ramón C. Velásquez Araguayán, Jefe del Servicio de Meteorología de la
Aviación

Sr. Carlos Casaccia, Director, Oficina Regional de la OMM para las Américas
Sr. Peter Cerdá, Director, Seguridad, Operaciones e Infraestructura, para América y Atlántico,
IATA
Sr. Mauricio Morán, Director Seguridad y Operaciones e Infraestructura, IATA LATAM/CAR
Sra. Carole Couchman, Oficial Regional, IFALPA
Cap. Alvaro Quiroga Verhaaf, IFALPA SAM/Sur
Cap. Iván Darío Gómez, IFALPA SAM/Norte

cc: Com. Luis Eduardo Cosci, Jefe Dpto. OACI, Argentina
Sr. Luis Rossi, Jefe Departamento RAI, Chile
Sra. Nelly Simeón de Dumanoir, Subdirectora General Técnica, Panamá
Lic. Isvelis Barrera, Oficina Relaciones con la Aviación Civil, Venezuela

Asunto : **Propuesta de enmienda al Plan de Navegación Aérea CAR/SAM de la OACI (Doc 8733), Volumen I, Básico (Serie No. SAM 07/2 - MET)**

Acción
requerida: **Responder antes del 3 de setiembre de 2007**

Distinguido señor:

Tengo el honor de dirigirme a usted a fin de adjuntarle la propuesta de enmienda al Plan de Navegación Aérea CAR/SAM de la OACI (Doc 8733), Vol. I, Básico, originada por la Tercera Reunión del Grupo de Operaciones del WAFS, la Tercera Reunión del Grupo de Operaciones del IAVW y por la Décimo cuarta Reunión del GREPECAS.

De acuerdo con el procedimiento establecido para enmiendas al Plan de Navegación Aérea, me permito preguntarle si su Gobierno/Organización tiene alguna objeción que hacer a la propuesta.

Con el fin de llevar a cabo esta propuesta de enmienda con el mínimo de demora, le agradeceré que me envíe su respuesta lo antes posible y, en todo caso, antes del **3 de setiembre de 2007**.

Si no se recibieran los puntos de vista de su Gobierno/Organización en esa fecha, se entenderá que no tiene objeción alguna que hacer a los cambios propuestos y, en consecuencia, la propuesta seguirá el trámite correspondiente.

Acepte, distinguido señor, el testimonio de mi mayor consideración y estima.



José Miguel Ceppi
Director Regional
Oficina Sudamericana
Lima

Adjs.

Asunto: **Propuesta de enmienda al Plan de Navegación Aérea CAR/SAM (Doc 8733), Volumen I, Básico (Serie No. SAM 07/2 - MET)**

a) **Plan:** Plan de Navegación Aérea CAR/SAM, Volumen I- Básico (Documento 8733)

b) **Propuesta de enmienda:**

1. **Enmiéndese** el texto de los párrafos de la Parte VI – Meteorología del Plan Regional de Navegación Aérea, CAR/SAM (Doc 8733), Volumen I – Básico, de acuerdo con los cambios indicados en el **Apéndice A** de esta propuesta de enmienda.

c) **Originada por:** La Tercera Reunión del Grupo de Operaciones del Sistema Mundial de Pronósticos de Área (World Area Forecast System Operations Group – WAFSOPSG/3), la Tercera Reunión del Grupo de Operaciones de Vigilancia de los Volcanes en las Aerovías Internacionales (International Airways Volcano Watch Operations Group –IAVWOPSG/3), la Décimo Cuarta Reunión del Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM – GREPECAS/14 y la Secretaría.

d) **Razones del originador para la enmienda:**

1. La tercera Reunión del WAFSOPSG revisó los procedimientos regionales relacionados con el sistema mundial de pronóstico de área (WAFS) y acordó, bajo la Conclusión 3/2, proponer enmiendas al WAFS relacionadas con estos procedimientos en el ANP/FASID, para que fueran compatibles con las provisiones del *Anexo 3 – Servicio Meteorológico para la Navegación Aérea Internacional* con la eliminación del requerimiento formal de mapas pronosticados T4 del tiempo significativo (SIGWX). Con el fin de continuar con el suministro de mapas pronosticados en formato *Portable Network Graphics* (PNG) del SIGWX, como respaldo, se acordó reflejar esto en una nota en los procedimientos regionales.

2. La tercera Reunión del IAVWOPSG revisó los procedimientos regionales relacionados contenidos en el plan de navegación aérea Básico (ANP)/documento para la implantación de las instalaciones y servicios (FASID) y acordó, bajo la Conclusión 3/2, la inclusión de los indicadores de lugar de la OACI en la Tabla MET 3B del FASID, agrupados por Estado y por Región de la OACI, así como propuestas de enmienda para que fueran compatibles con las provisiones del *Anexo 3 – Servicio Meteorológico para la Navegación Aérea Internacional* con la eliminación de la proyección en los SIGMET relacionados con las cenizas volcánicas y con los ciclones tropicales.

3. La Reunión del GREPECAS/14 revisó la Tabla MET 1A - Servicio meteorológico requerido en los aeródromos del FASID CAR/SAM y acordó, bajo la Conclusión 14/22, eliminar las columnas 6 (“zonas de cobertura de los mapas”) y 7 (“áreas de encaminamiento AFTN”) dado que las mismas son redundantes debido a que no reflejan un acuerdo RAN, y a que ya no son relevantes debido a que los pronósticos mundiales del WAFS y los datos OPMET están siendo suministrados a través del ISCS el SADIS.

4. El Grupo examinó además los requisitos de intercambio de la información meteorológica para las operaciones que figuran en la Tabla MET 2A del ANP FASID CAR/SAM y consciente que el Anexo 1 de la Guía de Usuario del SADIS (SUG) provee una lista mundial de requerimientos METAR/SPECI y TAF a ser difundidos por el servicio fijo

aeronáutico (AFS), siendo lo datos aplicables tanto para el ISCS como para el SADIS, acordó, bajo la Conclusión 14/24, que para el intercambio interregional no es necesario repetir la base de datos en el ANP FASID CAR/SAM, y que bastaría con agregar un enlace (por ej. URL) a la base de datos mundial debajo del título de la Tabla MET 2A del FASID CAR/SAM, mientras que para el intercambio regional (CAR/SAM) se podría incluir una nueva tabla.

5. Asimismo, el GREPECAS acordó, bajo la Conclusión 14/26 a), eliminar la Tabla MET 2B del FASID CAR/SAM dado que si se implanta la Norma 1.2.2 del Anexo 3, se puede postular que todos los Estados reciben los SIGMET a nivel mundial.

e) **Fecha propuesta de implantación:**

Después de la aprobación del Presidente del Consejo de la OACI, en nombre del Consejo.

f) **Propuesta circulada a los siguientes Estados/Territorios y Organizaciones:**

Africa del Sur	Islas Vírgenes (R.U.)
Anguilla (R.U.)	Islas Vírgenes (E.U.A.)
Antigua y Barbuda	Italia
Antillas Francesas (Francia)	Jamaica
Antillas Neerlandesas	México
Argentina	Montserrat (R.U.)
Aruba (R. De los Países Bajos)	Nicaragua
Bahamas	Países Bajos (Reino de los)
Barbados	Panamá
Belize	Paraguay
Bermuda (UK)	Perú
Bolivia	Portugal
Brasil	Puerto Rico (E.U.A)
Canadá	Reino Unido
Cabo Verde	República Dominicana
Chile	Saint Kitts y Nevis
Colombia	Santa Lucía
Costa Rica	San Vicente y las Granadinas
Cuba	Senegal
Dominica	Suriname
Ecuador	Trinidad y Tobago
España	Uruguay
El Salvador	Venezuela
Estados Unidos	
Francia	Banco de datos OPMET de Brasilia (Brasil)
Gambia	Banco de datos OPMET de Viena (Austria)
Ghana	ISCS (Estados Unidos)
Grenada	SADIS (Reino Unido)
Guatemala	
Guyana Francesa	Organizaciones Internacionales:
Guyana	
Haití	IATA
Honduras	IFALPA
Islas Caimanes (R.U.)	OMM
Islas Canarias (España)	
Islas Turcos y Caicos (R.U.)	COCESNA

g) **Comentarios de la Secretaría:**

La Secretaría apoya la tramitación de la enmienda propuesta a la Parte VI del Básico CAR/SAM – MET, en seguimiento a las Conclusiones WAFSOPSG 3/2, IAVWOPSG 3/2, y 14/22, 14/24 y 14/26 a) del GREPECAS.

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. 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.

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

3. Los antecedentes más importantes para la comprensión y aplicación eficaz 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.

4. Las recomendaciones o conclusiones de la Reunión RAN, las conclusiones del Grupo regional de planificación y ejecución CAR/SAM (GREPECAS) y las conclusiones de los Grupos de operaciones de la OACI que figuran entre corchetes debajo de un título indican el origen de todos los párrafos que siguen a dicho título. Las recomendaciones o conclusiones de la Reunión RAN, las conclusiones del GREPECAS y las conclusiones de los Grupos de operaciones de la OACI que figuran entre

corchetes debajo de un párrafo indican 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)

5. 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]

6. 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]

7. 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)]

8. Los pronósticos de aeródromo deberían expedirse como TAF normalmente 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 24 horas, a fin de satisfacer los requisitos indicados en la Tabla MET 1A del FASID. La hora de presentación de los pronósticos debería ser de aproximadamente dos horas antes del inicio del período de validez.

[GREPECAS, Conclusión. 12/65]

9. 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)]

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

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

11. Debería prestarse servicio meteorológico las 24 horas del día, excepto cuando se disponga de otro modo por acuerdo entre la autoridad meteorológica, la autoridad de los servicios de tránsito aéreo y los explotadores interesados.

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

12. En los aeródromos con horas limitadas de funcionamiento, los METAR, deberían expedirse por lo menos [1] 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)]

13. 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]

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

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

15. 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]

16. Las Tablas MET 1A y MET 1B del FASID deberían aplicarse tan pronto como sea posible, en el entendido de que sólo deberá disponerse de las partes de las exposiciones verbales y de la documentación mencionadas en la columna 7 de la Tabla MET 1A del FASID que se requieren para operaciones ordinarias, y que 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 columnas 1 y 3, respectivamente, 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)

17. 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 la publicación de información aeronáutica (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.

18. La oficina de vigilancia meteorológica (MWO) designada como centro colector de las aeronotificaciones que se reciban por comunicaciones orales en las FIR/UIR de su jurisdicción, se indica en la Tabla MET 1B del FASID, columna 1.

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

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

~~19. El período de validez de los mensajes SIGMET no debería exceder de cuatro horas. En el caso especial de mensajes SIGMET respecto a nubes de cenizas volcánicas y ciclones tropicales, el período de validez debería ampliarse hasta seis horas y debería añadirse una predicción que proporcione información por un período adicional de hasta 12 horas, relativa a la trayectoria de las nubes de cenizas volcánicas y a las posiciones del centro del ciclón tropical, respectivamente.~~

~~[IAVWOPSG/1, Conclusión 1/1]~~

~~2019. Para ayudar a las MWO en la preparación de la predicción incluida en los mensajes SIGMET respecto a ciclones tropicales, h. Ha sido designado el centro de avisos~~

de ciclones tropicales (TCAC) de Miami para que prepare la información de asesoramiento ~~requerida y la difunda a las MWO de que se trate en las Regiones CAR/SAM~~. En la Tabla MET 3A del FASID se indica el área de responsabilidad, los períodos de operación del TCAC y las MWO a las que debería enviarse la información de asesoramiento. ~~Debería expedirse información de asesoramiento respecto a aquellos ciclones tropicales cuyo promedio de velocidad del viento en la superficie se prevea que en un período de 10 minutos sea igual o exceda de 63 km/h (34 kt).~~

[~~GREPECAS/10, Conclusión 10/41 e~~]IAVWOPSG, Conclusión 3/2]

~~240. Para ayudar a las MWO en la preparación de la predicción incluida en los mensajes SIGMET respecto a las cenizas volcánicas,~~ 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 ~~requerida y difundirla a las MWO y a los centros de control de área (ACCs) interesados en las Regiones CAR/SAM después de la notificación/detección de las nubes de cenizas volcánicas~~. En la Tabla MET 3B del FASID se describe el área de responsabilidad de los VAAC, y las MWO y los ACC a los que debería enviarse la información de asesoramiento.

[IAVWOPSG/~~4~~, Conclusión ~~4/3/2~~]

~~221.~~ 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 1/1~~, Conclusión 2/2]

~~232.~~ No se requiere que las MWO expidan mensajes AIRMET.

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

INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN METEOROLÓGICA OPERACIONAL (Tablas MET 2ª y MET 2B del FASID)

Bancos internacionales de datos OPMET

243. Se ha 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, la cual se requiere pero no se recibe.

[GREPECAS, Conclusión. 13/31 a)]

Intercambio de METAR, SPECI y TAF

24 La disponibilidad de la información OPMET (METAR, SPECI y TAF) se incluye en la Tabla MET 2ª del FASID.

25. En la Tabla MET 2AB del FASID figuran los METAR, SPECI y TAF con los que deberían contar las oficinas meteorológicas, los centros de control de área y los centros de información de vuelo de las Regiones CAR/SAM. 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.

[CAR/SAM/3, Rec. 8/3 GREPECAS, Conclusión 14/24]

26. Los intercambios indicados en la Tabla MET 2AB 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.

[CAR/SAM/3, Rec. 8/3 GREPECAS, Conclusión 14/24]

Intercambio de información SIGMET aeronotificaciones especiales

~~27. En la Tabla MET 2B del FASID figuran los requisitos de intercambio correspondientes a los SIGMET y a las aeronotificaciones especiales. Las oficinas regionales de la OACI concernientes deberían 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, y de común acuerdo con los Estados y las organizaciones internacionales directamente interesados.~~

~~[CAR/SAM/3, Rec. 8/3]~~

~~—28. Cada MWO debería organizar la transmisión a todas las oficinas meteorológicas de aeródromo situadas dentro de su FIR asociada, de sus propios mensajes SIGMET y de los mensajes SIGMET pertinentes a otras FIR, según lo requerido para la exposición verbal y, de ser apropiado, para la documentación de vuelo.~~

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

~~—29. Cada MWO debe tomar medidas para transmitir a los ACC/FIC asociados los mensajes SIGMET y las aeronotificaciones especiales recibidos de otras MWO.~~

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

~~—30. Cada MWO debería hacer arreglos para la transmisión de las aeronotificaciones ordinarias recibidas por comunicaciones orales a todas las oficinas meteorológicas de sus FIR asociadas. Las aeronotificaciones especiales que no requieran la expedición de SIGMET deberían ser difundidas por la MWO de la misma manera que los mensajes SIGMET, conforme a la Tabla MET 2B del FASID.~~

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

SISTEMA MUNDIAL DE PRONÓSTICOS DE ÁREA (WAFS)

(Tablas MET 5, MET 6 y MET 7 del FASID)

~~3126. 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]~~

~~32. En la Tabla MET 5 del FASID se indican los niveles para los que el WAFC de Washington ha de proporcionar mapas pronosticados de SIGWX y las zonas que han de cubrir dichos mapas.~~

~~[WAFSOPSG, Conclusión 2/2]~~

~~Nota. Los WAFC continuarán emitiendo mapas pronosticados de SIGWX hasta el 30 de noviembre de 2006.~~

~~3327. En la Tabla MET 6 del FASID se establecen las responsabilidades de los WAFC de Londres y~~

Washington para la producción de pronósticos del WAFS. 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]

~~34. En los Mapas MET 4, MET 5 y MET 6 del FASID asociados a la Tabla MET 6 del FASID deberían indicarse la proyección de los mapas pronosticados del WAFS y sus zonas de cobertura; su escala debería ser de $1:20 \times 10^6$, verdadera a 22,5E en el caso de los mapas en proyección Mercator y verdadera a 60 de latitud en el caso de los mapas en proyección estereográfica polar.~~

~~[WAFSOPSG, Conclusión 1/2]~~

~~Nota. Los WAFC continuarán emitiendo mapas pronosticados de SIGWX hasta el 30 de noviembre de 2006.~~

~~3528. El WAFC de Washington debería difundir la información elaborada 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.~~

~~[WAFSOPSG, Conclusión 2/2]~~

~~36. El servicio de enmiendas de los pronósticos SIGWX expedidos por los WAFC de Londres y Washington debería realizarse mediante archivos BUFR enmendados difundidos por el ISCS1.~~

~~[WAFSOPSG, Conclusión 1/2]~~

~~3729. Cada Estado debería disponer lo necesario para recibir y utilizar plenamente en las operaciones la información elaborada por el WAFS y expedida por el WAFC de Washington. La Tabla MET 7 del FASID lista los usuarios autorizados del ISCS1 a la radiodifusión por satélite en las Regiones CAR/SAM y la ubicación de las VSAT que están en funcionamiento.~~

~~[WAFSOPSG, Conclusión 1/2]~~