



**RESOLUCION DE LA DIRECCION GENERAL POR LA QUE SE ADOPTA LA  
CIRCULAR OPERATIVA 06/01 RELATIVA A LAS APROBACIONES  
OPERACIONALES NECESARIAS PARA OPERACIONES EN EL  
ESPACIO AÉREO RVSM DEL CORREDOR EUR/SAM**

Esta Circular proporciona material guía para la obtención de la DGAC de una aprobación operacional que permita la realización de operaciones RVSM dentro del espacio aéreo correspondiente al Corredor EUR/SAM

**INDICE**

|    |  |
|----|--|
| 1  | PREÁMBULO  |
| 2  | OBJETO   |
| 3  | ALCANCE  |
| 4  | DOCUMENTOS DE REFERENCIA   |
| 5  | INTRODUCCIÓN   |
| 6  | IMPLANTACIÓN DE LA RVSM EN EL CORREDOR EUR/SAM                       |
| 7  | PROCEDIMIENTOS EN VUELO DENTRO DEL ESPACIO RVSM                      |
| 8  | PROCEDIMIENTOS ESPECIALES PARA CONTINGENCIAS EN VUELO                |
| 9  | REQUISITOS DEL PLAN DE VUELO   |
| 10 | SOLICITUD DE APROBACIÓN OPERACIONAL RVSM EN EL CORREDOR EUR/SAM      |
|    | ANEXO A: CORREDOR EUR/SAM  |
|    | ANEXO B: PROGRAMA DE INSTRUCCIÓN RVSM PARA LAS TRIPULACIONES         |
|    | FORMATO AISV-067 DE SOLICITUD DE APROBACION OPERACIONAL RVSM EUR-SAM |



## 1. PREÁMBULO

A lo largo de los últimos años se ha ido implementando paulatinamente la Separación Vertical Mínima Reducida (RVSM) en distintos espacios aéreos, inicialmente en el Atlántico Norte, posteriormente en el Pacífico.

**En este sentido, a partir del próximo 24 de enero de 2002 se va a proceder igualmente a la implementación de la Separación Vertical Mínima Reducida en el Corredor EUR/SAM entre los niveles de vuelo 290 y 410 (inclusive).**

## 2. OBJETO

El objeto de esta Circular Operativa es el de proporcionar una guía para la obtención de la DGAC de una aprobación operacional que permita la realización de operaciones RVSM dentro del espacio aéreo del Corredor EUR/SAM, sin la cual no se permite la operación dentro del citado espacio entre los niveles de vuelo mencionados.

## 3. ALCANCE

Aeronaves operadas bajo el AOC de un operador nacional y aeronaves de matrícula española no operadas bajo AOC que deseen operar dentro del espacio aéreo RVSM del Corredor EUR/SAM.

## 4. DOCUMENTOS DE REFERENCIA

Instrucción Circular 26-04 de la DGAC: "Aprobación y requisitos de aeronavegabilidad para operaciones en espacio aéreo RVSM."

Circular Operativa 05-99 de la DGAC: "Aprobación y procedimientos de operación en espacio aéreo EUR RVSM."

TGL 6 Rev. 1 de las Autoridades Conjuntas de Aviación, JAA: "Material Orientativo sobre la Certificación de Aeronaves y Operadores para Volar en Espacio Aéreo por encima del FL290 cuando se aplica una Separación Vertical Mínima de 300 m (1000 ft)"

Circular Operativa 01-01 de la DGAC: "Aprobación Operacional y Criterios de Utilización de Sistemas para la Navegación de Espacio Aéreo Designado RNP-10"

Doc. 7030/4 de OACI, Procedimientos Suplementarios Regionales.

## 5. INTRODUCCIÓN

Debido a la situación geográfica de España y a la próxima entrada en vigor el próximo 24 de enero de 2002 de la RVSM en espacio aéreo europeo, así como la localización y red de rutas establecidas en el Corredor EUR/SAM, no se procederá a la emisión de aprobaciones operacionales para el Corredor EUR/SAM a aquellas aeronaves que no dispongan previamente de aprobación operacional RVSM EUR y RNP-10.

Por tanto, esta Circular tratará los aspectos operacionales recogidos en el Doc. 7030 de OACI, ya que los requisitos de aeronavegabilidad, aeronavegabilidad continuada y de despacho (MEL) de la aeronave ya fueron evaluados en su día durante el proceso de obtención de aprobación operacional RVSM EUR.



## 6. IMPLANTACIÓN DE LA RVSM EN EL CORREDOR EUR/SAM

A partir del próximo 24 de enero de 2002, dentro del espacio aéreo correspondiente al Corredor EUR/SAM, entre los niveles de vuelo 290 y 410 (inclusive), las regiones de información en vuelo (FIRs) de Canarias (Sector Sur), Dakar Oceánica, Sal Oceánica y Recife (porciones oceánicas) serán designadas como espacio aéreo RVSM. La porción de este espacio aéreo viene delimitada por las siguientes coordenadas:

Desde 25°00'N 15°30'W; 19°00'N 19°00'W; 17°20'N 20°00'W; 15°00'N 20°00'W; 12°58'N 21°22'W; 08°30.6'S 34°21'W; 08°08.2'S 34°55.6'W; (VOR Recife), siguiendo el límite continental norte de Brasil hasta 01°20.7'S 43°07.5'W; 07°40'N 35°00'W; 13°30'N 37°30'W; 17°00'N 37°30'W; 24°00'N 025°00'W; 30°00'N 025°00'W; 30°00'N 020°00'W; 25°00'N 020°00'W; 25°00'N 015°30'W.

## 7. PROCEDIMIENTOS EN VUELO DENTRO DEL ESPACIO AÉREO RVSM

Antes de entrar en espacio aéreo RVSM, el piloto deberá revisar el estado del equipo requerido. El siguiente equipo deberá estar operando con normalidad:

- Dos sistemas altimétricos primarios
- Transpondedor SSR
- Un dispositivo que permita el mantenimiento automático de la altitud
- Un dispositivo de alerta de altitud

El piloto deberá notificar al ATC siempre que la aeronave:

- deje de cumplir con los requisitos RVSM debido a fallo de los equipos; ó
- experimente pérdida de redundancia de los sistemas altimétricos; ó
- encuentre turbulencia que afecte la capacidad de mantener vuelo nivelado.

## 8. PROCEDIMIENTOS ESPECIALES PARA LAS CONTINGENCIAS EN VUELO

### Introducción

El único objeto de los siguientes procedimientos es servir de orientación, y serán aplicables dentro del corredor EUR/SAM. Si bien no se puede cubrir todas las posibles contingencias, los mismos prevén los casos de:

- a) Imposibilidad de mantener el nivel de vuelo asignado debido a condiciones meteorológicas, performance de la aeronave, falla de la presurización y problemas relacionados con el vuelo supersónico a gran altura;
- b) Pérdida o disminución significativa de la capacidad de navegación requerida al realizar operaciones en partes del espacio aéreo en las que la precisión en la performance de la navegación es un requisito previo para la realización segura de las operaciones de vuelo;



- c) Desviación en ruta cruzando el sentido de la circulación de tránsito EUR/SAM.

Con respecto a los apartados a) y c) arriba indicados, los procedimientos se aplican, principalmente, cuando se requiere un rápido descenso, la inversión de la derrota o ambas cosas. El piloto habrá de determinar, a su criterio, el orden de las medidas a ser adoptadas. El control de tránsito aéreo (ATC) proporcionará toda la asistencia posible.

### **Procedimientos Generales**

Los siguientes procedimientos generales se aplicarán tanto a aeronaves subsónicas como supersónicas.

Si una aeronave no puede continuar el vuelo de conformidad con la autorización recibida del ATC, y/o una aeronave no puede mantener la precisión de la performance de navegación especificada para el espacio aéreo, se obtendrá, antes de iniciar cualquier medida, una autorización revisada, siempre que sea posible, mediante el uso de señales de emergencia o urgencia, según el caso. Las medidas subsiguientes del ATC respecto a dicha aeronave se basarán en las intenciones del piloto y en la situación general del tránsito.

Si no puede obtenerse una autorización previa, se obtendrá una autorización del ATC lo más pronto posible y, hasta que una autorización revisada sea recibida el piloto deberá:

- a) Si es posible, desviarse de la derrota organizada o sistema de rutas;
- b) Establecer comunicaciones y alertar a las aeronaves difundiendo, a intervalos apropiados la identificación de la aeronave, el nivel de vuelo, posición de la aeronave (incluyendo el designador de ruta ATS o el código de la derrota) e intenciones, en la frecuencia en uso y en la frecuencia de 121.5 MHz (ó como respaldo, en la frecuencia 123.45 de VHF de comunicación aire-aire entre pilotos);
- c) Vigilará si existe tránsito con el que pueda entrar en conflicto, tanto por medios visuales como por referencia al ACAS (si está equipado);
- d) Encenderá todas las luces exteriores de la aeronave (de acuerdo a las apropiadas limitaciones operacionales);
- e) Mantendrá activado en todo momento el transpondedor SSR; e
- f) Iniciará las acciones necesarias para garantizar la seguridad de la aeronave.

### **Aeronaves subsónicas**

#### Medidas iniciales

Si una aeronave no es capaz de cumplir con los procedimientos descritos en "Procedimientos Generales" del párrafo anterior para obtener una autorización ATC revisada, la aeronave deberá dejar su ruta o derrota asignada virando 90 grados a la derecha o izquierda, siempre que sea posible. La dirección del viraje debería, si es posible, estar determinada por la posición de la aeronave en relación con cualquier sistema de rutas o derrota organizada (por ejemplo si la aeronave está fuera, al borde o dentro del sistema)). Otros factores que pueden afectar la dirección del viraje son la dirección hacia un aeropuerto alternativo, orografía del terreno y niveles de vuelo asignados a rutas adyacentes.

#### Acción subsiguiente

En el espacio aéreo RVSM, una aeronave capaz de mantener su nivel de vuelo asignado debería virar para adquirir y mantener en cualquier dirección una derrota separada lateralmente por 46 km (25 NM) de su ruta o derrota asignada en un sistema de derrotas múltiple espaciado a 93 km (50 NM) o, de lo contrario, a una distancia que represente el punto medio desde las rutas o derrotas paralelas adyacentes, y:



- a) Si es por encima del nivel de vuelo FL410, ascender o descender 300 m (1000 pies); o
  - b) Si es por debajo del nivel de vuelo FL410, ascender o descender 150 m (500 pies); o
  - c) Si es al nivel de vuelo FL410, ascender 300m (1000 pies) o descender 150 m (500 pies).
- Una aeronave que no es capaz de mantener el nivel de vuelo asignado deberá:
    - a) Inicialmente, reducir a un mínimo el régimen de descenso tanto como sea posible desde el punto de vista operacional;
    - b) Mientras desciende, virar para adquirir y mantener en cada sentido una derrota separada lateralmente por 46 Km. (25 NM) de su ruta o derrota asignada dentro de un sistema de derrotas múltiples con separaciones de 93 Km. (50 NM) o, de lo contrario, a una distancia que represente el punto medio desde la ruta o derrota paralela adyacente; y
    - c) Para el nivel de vuelo, seleccionar un nivel que difiera en 300 m (1000 pies) de los normalmente utilizados si está por encima de FL410, ó en 150 m (500 pies) si está por debajo de FL410.

- Desviación en ruta a través del flujo del tránsito aéreo SAT prevaeciente

Antes de desviarse a través del flujo adyacente de tránsito, la aeronave debería ascender por encima del nivel de vuelo FL410 o descender por debajo del nivel de vuelo FL280 usando los procedimientos especificados en los párrafos anteriores. Sin embargo, si el piloto no está capacitado o no desea realizar ascensos o descensos significativos, la aeronave debería volar a los niveles de vuelo establecidos en el párrafo anterior hasta obtener una autorización ATC revisada.

- Aeronaves ETOPS

Si estos procedimientos de contingencia son empleados por parte de una aeronave de bimotor, como resultado de un apagado de motor o falla de un sistema ETOPS crítico, el piloto debería avisar al ATC tan pronto como sea posible, recordando al ATC el tipo de aeronave involucrada y solicitar asistencia inmediata.

### **Aeronaves supersónicas**

- Procedimientos para invertir la derrota

Si una aeronave supersónica no es capaz de continuar el vuelo hasta su destino y requiere invertir su derrota, debería:

- a) virar en sentido contrario a la derrota adyacente, si está operando en una derrota exterior o en sistema de derrotas múltiples;
- b) Si está operando en una derrota aleatoria o en una derrota interior dentro de una sistema de derrotas múltiples, virar ya sea a la izquierda o a la derecha de la siguiente manera:
  - 1) Si se va a virar a la derecha, la aeronave debería alcanzar una posición a 46 km (25 NM) a la izquierda de la derrota asignada y luego virar a la derecha hacia su rumbo recíproco, a la mayor velocidad angular de viraje posible;
  - 2) Si se va a virar a la izquierda, la aeronave debería alcanzar una posición a 46 km (25 NM) a la derecha de la derrota asignada y luego virar a la izquierda en su rumbo recíproco, a la mayor velocidad angular de viraje posible;
- c) al ejecutar la inversión de la derrota, la aeronave debería perder altura de manera que, al terminar la inversión de la derrota, se encuentre por lo menos a 1850 m (6000 pies) por debajo del nivel al cual inició la inversión de la derrota;



- d) Una vez concluida la inversión de la derrota, se debería ajustar el rumbo para mantener un desplazamiento lateral de 46 Km. (25 NM) con respecto a la derrota original en la dirección opuesta, manteniendo, de ser posible, el nivel alcanzado al completar el viraje.

Nota. Para otros sistemas de derrotas múltiples donde la separación entre rutas es superior a 93 Km. (50 NM), se usaría la distancia de su punto medio en lugar de los 46 Km. (25 NM)

### **Procedimientos para desviarse por condiciones meteorológicas**

- Generalidades

El objetivo de los siguientes procedimientos es proporcionar orientación. No se puede atender a todas las circunstancias posibles. En último término, el juicio del piloto determinará el orden de las acciones adoptada. El ATC prestará toda la asistencia que sea posible.

Si se requiere que la aeronave se desvíe de la derrota para evitar condiciones meteorológicas y no puede obtenerse una autorización previa, se obtendrá la autorización del ATC tan pronto como sea posible. Hasta tanto se reciba la autorización ATC, seguirá los procedimientos detallados en el párrafo "Medidas a ser adoptadas si no se puede obtenerse una autorización revisada de control de tránsito aéreo", descrito más abajo.

El piloto notificará al ATC cuando ya no requiere una desviación por condiciones meteorológicas, o cuando se haya completado la desviación y la aeronave haya vuelto al eje de su ruta autorizada.

- Obtención de prioridad por parte del ATC cuando se requiere una desviación debido a causas meteorológicas.

Cuando el piloto inicie comunicaciones con el ATC, puede obtenerse una respuesta rápida diciendo "DESVIACIÓN REQUERIDA POR CONDICIONES METEOROLÓGICAS" para indicar que se desea prioridad en la frecuencia y en la respuesta del ATC.

El piloto aún tiene la opción de iniciar las comunicaciones empleando la llamada de urgencia "PAN PAN" (preferiblemente repetida tres veces) para dar alertar a todas las partes en escucha acerca de una condición especial que recibirá la prioridad del ATC para la expedición de una aprobación ó asistencia.

- Medidas a ser adoptadas al establecerse comunicaciones entre el controlador y el piloto

El piloto notifica al ATC y pide autorización para desviarse de la derrota, indicando, de ser posible, la magnitud de la desviación prevista.

El ATC adopta una de las siguientes acciones:

- a) si no hay tránsito que pueda estar en conflicto en el plano horizontal, el ATC expedirá una autorización para desviarse de la derrota; ó
- b) si hay tránsito que pueda estar en conflicto en el plano horizontal , el ATC separará las aeronaves estableciendo una separación apropiada; ó
- c) si hay tránsito que pueda estar en conflicto en el plano horizontal y el ATC es incapaz de establecer una separación apropiada, el ATC:
  - 1) notificará al piloto que no es posible autorizar el desvío solicitado;
  - 2) avisará al piloto del conflicto de tránsito; y
  - 3) solicitará las intenciones del piloto.



Ejemplo de fraseología

"IMPOSIBLE (desvío solicitado), EL TRÁNSITO ES (identificación de llamada, posición, altitud o nivel de vuelo, dirección), INFORME INTENCIONES"

- El piloto adoptará las siguientes medidas:
  - a) Informará al ATC de sus intenciones; y
    - 1) Cumplirá con la autorización expedida por el ATC; ó
    - 2) Seguirá los procedimientos detallados en el párrafo correspondiente a "medidas a ser adoptadas si no puede obtenerse una autorización revisada del control de tránsito aéreo".
  - b) si es necesario, establecerá comunicaciones orales con el ATC para acelerar el diálogo durante la situación.
- Medidas a ser adoptadas si no puede obtenerse una autorización revisada del control de tránsito aéreo

Las normas de esta sección se aplican a una situación donde el piloto tiene la necesidad de ejercer la autoridad del piloto al mando bajo las normas contenidas en el Anexo 2, 2.3.1 al Convenio de Chicago.

Si no puede obtenerse una autorización revisada ATC y se requiere un desvío de la derrota para evitar condiciones meteorológicas adversas, el piloto tomará las siguientes acciones.

  - a) de ser posible, desviarse en sentido contrario al sistema organizado de derrotas o rutas;
  - b) establecer comunicaciones y alertar a las aeronaves próximas radiodifundiendo a intervalos razonables: la identificación del vuelo, el nivel de vuelo, la posición de la aeronave (incluyendo el designador de la ruta ATS o el código de la derrotas) y las intenciones en la frecuencia en uso, así como en la frecuencia de 121.5 MHz (ó, como respaldo, en la frecuencia VHF 123.45 de comunicación aire-aire entre pilotos);
  - c) estar atento a posibles conflictos de tránsito en forma visual y utilizando el ACAS (en caso de estar equipado);
  - d) encender todas las luces exteriores de la aeronave (de acuerdo a las limitaciones operacionales apropiadas);
  - e) para desviaciones inferiores a 19 Km. (10 NM), la aeronave debería permanecer al nivel de vuelo asignado por el ATC;
  - f) para desviaciones superiores a 19 Km. (10 NM), cuando la aeronave esté aproximadamente a 19 Km. (10 NM) de la ruta derrota, iniciar un cambio de nivel basado en los siguientes criterios:

| <b>Derrota del eje de ruta</b> | <b>Desviaciones &gt; 19 km<br/>(10 NM)</b> | <b>Cambio de nivel</b>                  |
|--------------------------------|--|---|
| ESTE<br>(000-179º magnético)   | IZQUIERDA<br>DERECHA                       | DESCENDER 300 pies<br>ASCENDER 300 pies |
| OESTE<br>(180-359º magnético)  | IZQUIERDA<br>DERECHA                       | ASCENDER 300 pies<br>DESCENDER 300 pies |

*Nota: Si, como resultado de acciones tomadas bajo las normas de los párrafos b) y c) arriba mencionados, el piloto determina que hay otra aeronave en o cerca del mismo nivel de vuelo, con la cual puede ocurrir un conflicto, el piloto deberá ajustar su trayectoria de vuelo, como sea necesario, para evitar dicho conflicto.*



- g) al volver a la derrota, mantenerse a su nivel asignado cuando la aeronave se encuentre, aproximadamente, a menos de 19 Km. (10 NM) del eje; y
- h) si no se estableció contacto antes de desviarse, seguir intentando establecer contacto con el ATC para obtener una autorización. Si se logró establecer contacto, mantener informado al ATC acerca de las intenciones y obtener información esencial sobre el tránsito.

### **Procedimientos especiales para mitigar los efectos de turbulencia de estela**

- Los procedimientos especiales siguientes son aplicables para mitigar los encuentros de turbulencia de estela en el espacio aéreo donde se aplica la RVSM.

Una aeronave que encuentre turbulencia de estela y necesite desviarse debería notificarlo al ATC y solicitar una autorización revisada. Sin embargo en situaciones en las que no sea posible ó práctica una autorización revisada:

- a) el piloto debería establecer contacto con otras aeronaves, si es posible, en la frecuencia VHF apropiada aire-aire de comunicación entre pilotos; y
- b) una (o ambas) de las aeronaves puede iniciar un offset lateral que no exceda de 2 NM desde la ruta asignada o derrota, siempre que:

- 1) tan pronto como sea factible hacerlo, la aeronave que haya realizado el offset notifique al ATC que una acción de offset lateral ha tenido lugar y especifique la razón para hacerla; y
- 2) la aeronave que haya realizado el offset notifique al ATC cuando restablezca su ruta o derrota asignada.

*Nota: En las circunstancias de contingencia arriba indicadas, el ATC no expedirá autorizaciones para offset lateral, y no responderá normalmente a la acción tomada por los pilotos.*

## **9. REQUISITOS DEL PLAN DE VUELO**

El operador deberá comprobar que dispone de aprobación operacional RVSM y que cumple los requisitos RVSM para la ruta indicada en el plan de vuelo y cualesquiera rutas alternativas planeadas. Se insertará la letra W en el ítem 10 (equipos) del plan de vuelo estándar de OACI para indicar que la aeronave dispone de aprobación operacional RVSM. Además en el ítem 18 del plan de vuelo se indicará la matrícula de la aeronave.

## **10. SOLICITUD DE APROBACIÓN OPERACIONAL RVSM PARA EL CORREDOR EUR/SAM**

Los requisitos para poder obtener una aprobación operacional RVSM para el Corredor EUR/SAM son los siguientes:

- Disponer de aprobaciones operacionales RVSM EUR y RNP-10;
- Disponer de Manual de Operaciones aprobado donde se recoja la operación RVSM en el Corredor EUR/SAM;
- Disponer del correspondiente curso de entrenamiento de tripulaciones aprobado relativo a la operación RVSM en el Corredor EUR/SAM.



Ministerio de Fomento  
Subsecretaría  
Dirección General de Aviación  
Civil

**CIRCULAR OPERATIVA**  
**06/01**

411034

Se deberá remitir al Área de Inspección y Seguridad en Vuelo perteneciente a la Subdirección General de Control del Transporte Aéreo, el Formato AISV-067 que se halla anexo a esta Circular Operativa debidamente cumplimentado.

Nota: En caso de que sea necesaria la previa aprobación de una revisión del Manual de Operaciones y/o del Curso de Entrenamiento de Tripulaciones, se deberá remitir directamente al Servicio de Operaciones en Vuelo (perteneciente al Área de inspección y Seguridad en Vuelo) escrito formal de solicitud de aprobación de los mismos, adjuntando la documentación oportuna.

Madrid, a 17 de diciembre de 2001

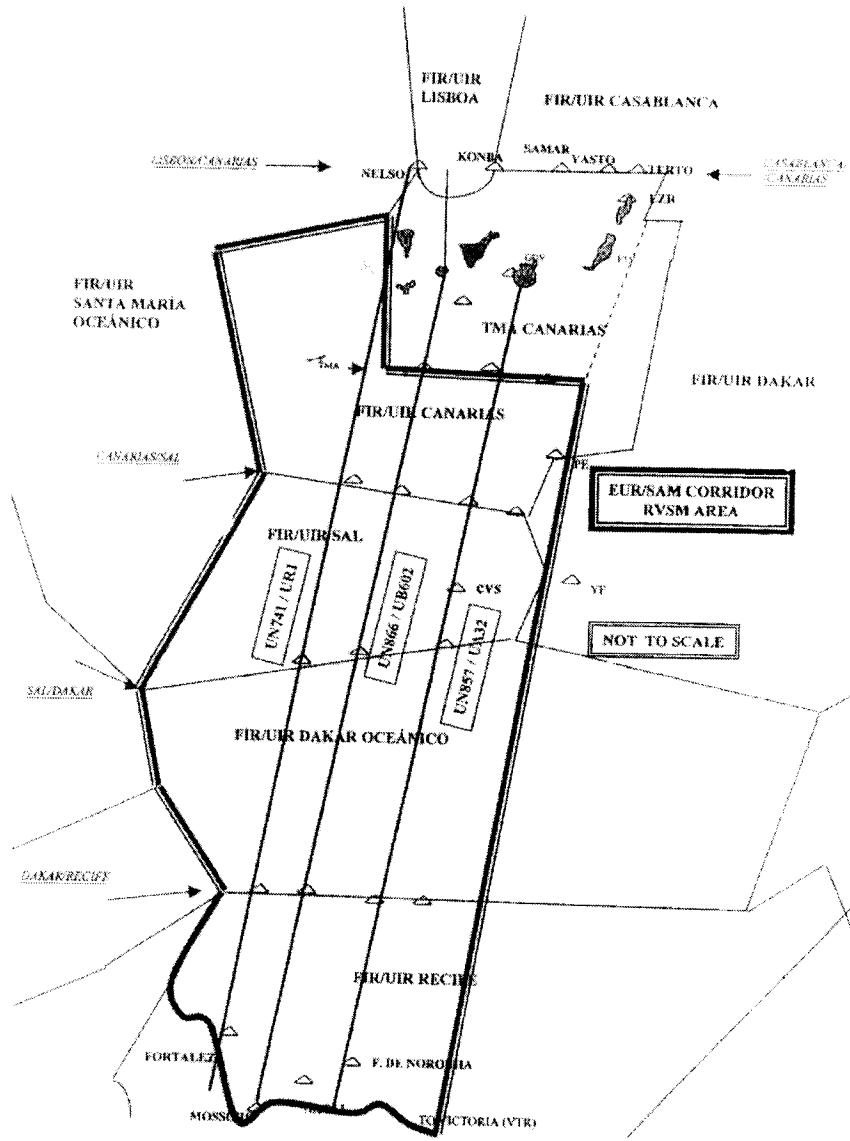
EL DIRECTOR GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL



Enrique Sanmartí Aulet



**ANEXO A  
CORREDOR EUR/SAM**





**ANEXO B**

**PROGRAMA DE INSTRUCCIÓN RVSM PARA LAS TRIPULACIONES**

Además de los procedimientos operativos descritos en esta Circular Operativa, deberán incorporarse a los programas de instrucción los siguientes elementos:

- (a) Conocimiento y comprensión de la fraseología ATC normalizada que se emplea en las operaciones RVSM;
- (b) Importancia de las comprobaciones cruzadas para asegurar que se cumplen las autorizaciones ATC con prontitud y precisión;
- (c) Utilización y limitaciones, en términos de precisión, de los altímetros de reserva en caso de contingencia. Cuando sea posible, el piloto revisará la aplicación de la corrección de errores de posición o de toma estática mediante la utilización de tarjetas de corrección;  
*Nota: Estos datos de corrección tendrán que ser fácilmente accesibles en la cabina.*
- (d) Problemas de percepción visual de otras aeronaves a una separación prevista de 300m (1000 pies) durante la oscuridad, al encontrarse con fenómenos locales tales como la aurora boreal, para el tráfico en dirección propia y opuesta, y durante maniobras;
- (e) Características de los sistemas de captura de la altitud de la aeronave que pueden causar rebasar por encima la altitud asignada;
- (f) Relación entre los sistemas de altimetría, de control automático de altitud y del transpondedor de la aeronave, en condiciones normales y anormales;
- (g) Cualquier restricción de operación, si se exige al grupo de aeronaves específico, que tengan relación con la declaración de aeronavegabilidad de la aprobación RVSM.



Ministerio de Fomento  
**Subsecretaría**  
 Dirección General de Aviación Civil

**CIRCULAR OPERATIVA**  
 06/01  
**FORMATO AISV-067**

**FORMATO DE SOLICITUD DE APROBACIÓN OPERACIONAL**  
**RVSM-CORREDOR EUR-SAM**

|           |                                  |                                     |
|-----------|----------------------------------|-------------------------------------|
| Operador: | <b>Código OACI (tres letras)</b> | Persona de Contacto                 |
|           |                                  | Nombre:<br>Tel.:<br>Fax:<br>e-mail: |

Por la presente se solicita la aprobación operacional RVSM en espacio aéreo Corredor EUR-SAM para la siguiente aeronave:

| Fabricante | Modelo | Número de serie | Matrícula | Código SSR (hexadecimal) |
|------------|--------|-----------------|-----------|--------------------------|
|            |        |                 |           |                          |

que tiene instalados los equipos necesarios para operaciones RVSM, y cuyo mantenimiento es el adecuado para operaciones RVSM.

Se declara que se cumplen con todos los requisitos recogidos en la Circular Operativa 06/01.

**Comentarios**

En .....a..... de .....de..... En .....a.....de.....de.....

EL DIRECTOR DE OPERACIONES  
 DIRIGIR A:

EL DIRECTOR TÉCNICO

DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL  
 SUBDIRECCIÓN GENERAL DE CONTROL DEL TRANSPORTE AÉREO  
 ÁREA DE INSPECCIÓN Y SEGURIDAD EN VUELO  
 Paseo de la Castellana 67, 28071 Madrid  
 FAX:(34)915978584