

**REPÚBLICA DOMINICANA**  
**INSTITUTO DOMINICANO DE AVIACIÓN CIVIL**  
**GESTIÓN DE LA INFORMACIÓN AERONÁUTICA (AIM)**

Apartado Postal 1180, Edificio Sede Navegación Aérea Norge Botello Tel. (809) 274-4322 ext. 2293, 2301 Fax 549-0402.

**AIM DOMINICAN REPUBLIC**  
**WEB SITE : aip.idac.gov.do**  
**AFTN : MDSYNYX**  
**E-MAIL : ais@idac.gov.do**  
**pub@idac.gov.do**



**AIP**  
**AMDT 09**  
**11 AUG 2022**

**ENMIENDA REGULAR A LA AIP DE LA REPUBLICA DOMINICANA / REGULAR AMENDMENT TO AIP OF THE DOMINICAN REPUBLIC**

**ESTA ENMIENDA NO DEBE INTRODUCIRSE EN LA AIP HASTA EL 11 AGO 2022/  
 THIS AMENDMENT SHOULD NOT BE INSERTED INTO THE AIP UNTIL AUG 11 2022**

**1.- CONTENIDO:**

Esta Enmienda incluye información de carácter duradero contenida en la **AIP / REPUBLICA DOMINICANA**.

- Actualización del nombre del Edificio Sede de Navegación Aérea.
- Actualización GEN 1.2 Entrada, Transito y Salida De Aeronaves.
- Otras informaciones en las páginas: GEN 3.2-1, GEN 3.2-3, GEN 3.4-1
- Otras informaciones en las páginas: ENR 1.9-1, ENR 1.9-2, ENR 1.11-1, ENR 1.12-1, ENR 1.12-2, ENR 1.12-4, ENR 1.12-5, ENR 1-14-2, ENR 1.14-3 y ENR 1.14-14.

**1.- CONTENTS:**

This amendment includes information of lasting character contained in the **DOMINICAN REPUBLIC / AIP**.

- *Update of the name of the Air Navigation Headquarters Building.*
- *AIP update, GEN 1.2 Entry, Transit and Exit of Aircraft*
- Other informations in the pages: GEN 3.2-1, GEN 3.2-3, GEN 3.4-1
- Other informations in the pages: ENR 1.9-1, ENR 1.9-2, ENR 1.11-1, ENR 1.12-1, ENR 1.12-2, ENR 1.12-4, ENR 1.12-5, ENR 1-14-2, ENR 1.14-3 and ENR 1.14-14.

**2.- INSERTAR / INSERT:**

GEN 0		GEN 0	
GEN 0.1-1	11 AUG 22	GEN 0.1-1	31 MAY 12
GEN 0.1-2	11 AUG 22	GEN 0.1-2	30 NOV 09
GEN 0.1-5	11 AUG 22	GEN 0.1-5	30 NOV 09
GEN 0.4-1	11 AUG 22	GEN 0.4-1	14 JUL 22
GEN 0.4-2	11 AUG 22	GEN 0.4-2	14 JUL 22
GEN 0.4-3	11 AUG 22	GEN 0.4-3	14 JUL 22
GEN 0.4-4	11 AUG 22	GEN 0.4-4	14 JUL 22
GEN 0.4-5	11 AUG 22	GEN 0.4-5	14 JUL 22
GEN 1		GEN 1	
GEN 1.1-2	11 AUG 22	GEN 1.1-2	15 DEC 11
GEN 1.2-1	11 AUG 22	GEN 1.2-1	25 SEP 08
GEN 1.2-2	11 AUG 22	GEN 1.2-2	17 JAN 08
GEN 1.2-3	11 AUG 22	GEN 1.2-3	17 JAN 08
GEN 1.2-4	11 AUG 22	GEN 1.2-4	15 DEC 11
GEN 1.7-7	11 AUG 22	GEN 1.7-7	30 NOV 12
GEN 2		GEN 2	
GEN 2.1-3	11 AUG 22	GEN 2.1-3	14 JUL 22

GEN 3		GEN 3	
GEN 3.1-2	11 AUG 22	GEN 3.1-2	27 JAN 22
GEN 3.1-3	11 AUG 22	GEN 3.1-3	17 JAN 08
GEN 3.1-4	11 AUG 22	GEN 3.1-4	27 JAN 22
GEN 3.2-1	11 AUG 22	GEN 3.2-1	30 NOV 08
GEN 3.2-3	11 AUG 22	GEN 3.2-3	30 NOV 08
GEN 3.2-6	11 AUG 22	GEN 3.2-6	25 SEP 08
GEN 3.4-1	11 AUG 22	GEN 3.4-1	24 JUL 14
GEN 3.4-6	11 AUG 22	GEN 3.4-6	17 JAN 08
	NIL	GEN 3.4-7	30 NOV 08

ENR 1		ENR 1	
ENR 1.9-1	11 AUG 22	ENR 1.9-1	10 NOV 16
ENR 1.9-2	11 AUG 22	ENR 1.9-2	10 NOV 16
ENR 1.11-1	11 AUG 22	ENR 1.11-1	15 AUG 19
ENR 1.12-1	11 AUG 22	ENR 1.12-1	13 SEP 18
ENR 1.12-2	11 AUG 22	ENR 1.12-2	17 JAN 08
ENR 1.12-4	11 AUG 22	ENR 1.12-4	30 NOV 12
ENR 1.12-5	11 AUG 22	ENR 1.12-5	30 NOV 09
ENR 1.14-2	11 AUG 22	ENR 1.14-2	17 JAN 08
ENR 1.14-3	11 AUG 22	ENR 1.14-3	17 JAN 08
ENR 1.14-14	11 AUG 22	ENR 1.14-14	17 JAN 08

3.- ESTA ENMIENDA INCORPORA LA INFORMACIÓN CONTENIDA EN LOS SIGUIENTES NOTAM LOS CUALES SERAN CANCELADOS:

**NOTAM SERIE / SERIES "C"**

NIL

5.- LOS SIGUIENTES SUPs AÚN ESTÁN EN VIGOR.

**SUPs SERIE / SERIES "C"**

NIL

7.- LAS SIGUIENTES AICs AÚN ESTÁN EN VIGOR.

**AICs SERIE / SERIES "C"**

2022: 01.

4.- THIS AMENDMENT INCORPORATES THE INFORMATION CONTAINED IN THE FOLLOWING NOTAM, WHICH WILL BE CANCELLED:

**NOTAM SERIE / SERIES "A"**

NIL

6.- THE FOLLOWING SUPs ARE STILL IN FORCE.

**SUPs SERIE / SERIES "A"**

NIL

8.- THE FOLLOWING AICs ARE STILL IN FORCE.

**AICs SERIE / SERIES "A"**

2008: 02,03,04,05.  
 2010: 02.  
 2011: 01.  
 2016: 01.  
 2020: 04.  
 2021: 02, 03.  
 2022: 01, 02, 05.

## LISTA DE VERIFICACIÓN DE PÁGINAS DE LA AIP / CHECKLIST OF AIP PAGES

Página / Page	Fecha / Date	Página / Page	Fecha / Date	Página / Page	Fecha / Date
<b>GEN 0</b>					
0.1-1	11 AGO / AUG 22	1.7-3	10 ENE / JAN 09	3.3-2	20 MAY / MAY 21
0.1-2	11 AGO / AUG 22	1.7-4	10 ENE / JAN 09	3.3-3	20 MAY / MAY 21
0.1-3	30 NOV / NOV 09	1.7-5	30 NOV / NOV 12	<b>3.4-1</b>	<b>11 AGO / AUG 22</b>
0.1-4	30 NOV / NOV 09	1.7-6	30 NOV / NOV 12	3.4-2	24 JUL / JUL 14
<b>0.1-5</b>	<b>11 AGO / AUG 22</b>	<b>1.7-7</b>	<b>11 AGO / AUG 22</b>	3.4-3	30 NOV / NOV 08
0.2-1	17 ENE / JAN 08	<b>GEN 2</b>			
0.3-1	17 ENE / JAN 08	2.1-1	17 ENE / JAN 08	3.4-4	17 ENE / JAN 08
<b>0.4-1</b>	<b>11 AGO / AUG 22</b>	2.1-2	17 ENE / JAN 08	3.4-5	17 ENE / JAN 08
<b>0.4-2</b>	<b>11 AGO / AUG 22</b>	<b>2.1-3</b>	<b>11 AGO / AUG 22</b>	<b>3.4-6</b>	<b>11 AGO / AUG 22</b>
<b>0.4-3</b>	<b>11 AGO / AUG 22</b>	2.2-1	17 ENE / JAN 08	3.5-1	27 ENE / JAN 22
<b>0.4-4</b>	<b>11 AGO / AUG 22</b>	2.2-2	17 ENE / JAN 08	3.5-2	27 ENE / JAN 22
<b>0.4-5</b>	<b>11 AGO / AUG 22</b>	2.2-3	17 ENE / JAN 08	3.5-3	10 ENE / JAN 09
0.5-1	17 ENE / JAN 08	2.2-4	17 ENE / JAN 08	3.5-4	27 ENE / JAN 22
0.6-1	30 NOV / NOV 09	2.2-5	17 ENE / JAN 08	3.6-1	15 AGO / AUG 19
<b>GEN 1</b>					
1.1-1	15 DIC / DEC 11	2.2-6	17 ENE / JAN 08	3.6-2	15 AGO / AUG 19
<b>1.1-2</b>	<b>11 AGO / AUG 22</b>	2.2-7	17 ENE / JAN 08	3.6-3	15 AGO / AUG 19
<b>1.2-1</b>	<b>11 AGO / AUG 22</b>	2.2-8	17 ENE / JAN 08	3.6-4	30 NOV / NOV 09
<b>1.2-2</b>	<b>11 AGO / AUG 22</b>	2.2-9	17 ENE / JAN 08	<b>GEN 4</b>	
<b>1.2-3</b>	<b>11 AGO / AUG 22</b>	2.2-10	17 ENE / JAN 08	4.1-1	30 NOV / NOV 09
<b>1.2-4</b>	<b>11 AGO / AUG 22</b>	2.2-11	30 MAY / MAY 08	4.1-2	30 NOV / NOV 18
1.2-5	27 ENE / JAN 22	2.2-12	30 MAY / MAY 08	4.1-3	30 NOV / NOV 18
1.2-6	16 JUN / JUN 22	2.2-13	30 MAY / MAY 08	4.2-1	30 NOV / NOV 18
1.2-7	17 ENE / JAN 08	2.3-1	09 SEP / SEP 21	4.2-2	30 NOV / NOV 18
1.3-1	27 ENE / JAN 22	2.3-2	09 SEP / SEP 21		
1.3-2	27 ENE / JAN 22	2.3-3	09 SEP / SEP 21		
1.4-1	30 NOV / NOV 09	2.3-4	09 SEP / SEP 21		
1.5-1	17 ENE / JAN 08	2.3-5	09 SEP / SEP 21		
1.6-1	27 ENE / JAN 22	2.3-6	09 SEP / SEP 21		
1.6-2	27 ENE / JAN 22	2.3-7	09 SEP / SEP 21		
1.6-3	27 ENE / JAN 22	2.3-8	09 SEP / SEP 21		
1.6-4	27 ENE / JAN 22	2.3-9	09 SEP / SEP 21		
1.6-5	27 ENE / JAN 22	2.4-1	30 MAY / MAY 08		
1.6-6	27 ENE / JAN 22	2.5-1	20 MAY / MAY 21		
1.6-7	27 ENE / JAN 22	2.6-1	17 ENE / JAN 08		
1.6-8	27 ENE / JAN 22	2.6-2	17 ENE / JAN 08		
1.6-9	30 NOV / NOV 12	2.6-3	17 ENE / JAN 08		
1.6-10	30 NOV / NOV 12	2.7-1	20 MAY / MAY 21		
1.6-11	30 NOV / NOV 12	2.7-2	20 MAY / MAY 21		
1.6-12	30 NOV / NOV 12	2.7-3	20 MAY / MAY 21		
1.6-13	30 NOV / NOV 12	<b>GEN 3</b>			
1.6-14	30 NOV / NOV 12	3.1-1	27 ENE / JAN 22		
1.6-15	30 NOV / NOV 12	<b>3.1-2</b>	<b>11 AGO / AUG 22</b>		
1.6-16	30 NOV / NOV 12	<b>3.1-3</b>	<b>11 AGO / AUG 22</b>		
1.6-17	30 NOV / NOV 12	<b>3.1-4</b>	<b>11 AGO / AUG 22</b>		
1.6-18	30 NOV / NOV 12	3.1-5	27 ENE / JAN 22		
1.6-19	30 NOV / NOV 12	3.1-6	27 ENE / JAN 22		
1.6-20	30 NOV / NOV 12	<b>3.2-1</b>	<b>11 AGO / AUG 22</b>		
1.6-21	30 NOV / NOV 12	3.2-2	30 NOV / NOV 08		
1.6-22	30 NOV / NOV 12	<b>3.2-3</b>	<b>11 AGO / AUG 22</b>		
1.6-23	30 NOV / NOV 12	3.2-4	25 SEP / SEP 08		
1.6-24	30 NOV / NOV 12	3.2-5	30 NOV / NOV 09		
1.7-1	10 ENE / JAN 09	<b>3.2-6</b>	<b>11 AGO / AUG 22</b>		
1.7-2	10 ENE / JAN 09	3.3-1	15 AGO / AUG 19		

Página / Page	Fecha / Date	Página / Page	Fecha / Date	Página / Page	Fecha / Date	
<b>PARTE 2 EN RUTA</b>						
<b>ENR 0</b>			<b>ENR 2</b>			
0.6-1	30 NOV / NOV 09	2.1-1	16 JUN / JUN 22	5.4-1	17 ENE / JAN 08	
0.6-2	17 ENE / JAN 08	2.1-2	16 JUN / JUN 22	5.5-1	20 AGO / AUG 15	
<b>ENR 1</b>			2.1-3	16 JUN / JUN 22	5.6-1	26 ABR / APR 18
1.1-1	27 ENE / JAN 22	2.1-4	16 JUN / JUN 22	5.6-2	26 ABR / APR 18	
1.1-2	27 ENE / JAN 22	2.1-5	16 JUN / JUN 22	5.6-3	26 ABR / APR 18	
1.1-3	27 ENE / JAN 22	2.1-6	02 DIC / DEC 21	<b>ENR 6</b>		
1.2-1	27 ENE / JAN 22	2.1-7	02 DIC / DEC 21	6.1-1	16 JUN / JUN 22	
1.2-2	27 ENE / JAN 22	2.1-8	16 JUN / JUN 22	6.1-2	16 JUN / JUN 22	
1.3-1	27 ENE / JAN 22	2.2-1	17 ENE / JAN 08	6.1-3	16 JUN / JUN 22	
1.3-2	27 ENE / JAN 22	<b>ENR 3</b>			6.1-3-1	16 JUN / JUN 22
1.3-3	14 JUL / JUL 22	3.1-1	16 JUN / JUN 22	6.1-3-2	16 JUN / JUN 22	
1.4-1	17 ENE / JAN 08	3.1-2	16 JUN / JUN 22	6.2	16 JUN / JUN 22	
1.4-2	10 NOV / NOV 16	3.1-3	16 JUN / JUN 22	6.3	20 MAY / MAY 21	
1.4-3	10 NOV / NOV 16	3.1-4	16 JUN / JUN 22	6.4	17 ENE / JAN 08	
1.4-4	10 NOV / NOV 16	3.1-5	16 JUN / JUN 22	6.5	18 DIC / DEC 08	
1.4-5	10 NOV / NOV 16	3.1-6	16 JUN / JUN 22	6.6	17 ENE / JAN 08	
1.5-1	17 ENE / JAN 08	3.1-7	16 JUN / JUN 22	6.7	15 AGO / AUG 19	
1.5-2	20 MAY / MAY 21	3.1-8	16 JUN / JUN 22	6.8	26 ABR / APR 18	
1.6-1	07 OCT / OCT 21	3.2-1	16 JUN / JUN 22	6.9	26 ABR / APR 18	
1.6-2	07 OCT / OCT 21	3.2-2	16 JUN / JUN 22			
1.6-3	30 NOV / NOV 09	3.3-1	16 JUN / JUN 22			
1.6-4	30 NOV / NOV 08	3.3-2	16 JUN / JUN 22			
1.6-5	30 NOV / NOV 08	3.3-3	16 JUN / JUN 22			
1.6-6	07 OCT / OCT 21	3.3-4	16 JUN / JUN 22			
1.7-1	27 ENE / JAN 22	3.3-5	16 JUN / JUN 22			
1.7-2	27 ENE / JAN 22	3.3-6	16 JUN / JUN 22			
1.7-3	27 ENE / JAN 22	3.3-7	16 JUN / JUN 22			
1.7-4	27 ENE / JAN 22	3.3-8	16 JUN / JUN 22			
1.7-5	27 ENE / JAN 22	3.3-9	16 JUN / JUN 22			
1.8-1	27 ENE / JAN 22	3.3-10	16 JUN / JUN 22			
<b>1.9-1</b>	<b>11 AGO / AUG 22</b>	3.3-11	16 JUN / JUN 22			
<b>1.9-2</b>	<b>11 AGO / AUG 22</b>	3.3-12	16 JUN / JUN 22			
1.10-1	25 MAR / MAR 21	3.3-13	16 JUN / JUN 22			
1.10-2	20 MAY / MAY 21	3.3-14	16 JUN / JUN 22			
1.10-3	20 MAY / MAY 21	3.3-15	16 JUN / JUN 22			
1.10-4	20 MAY / MAY 21	<b>ENR 4</b>				
1.10-5	20 MAY / MAY 21	4.1-1	27 ENE / JAN 22			
1.10-6	20 MAY / MAY 21	4.2-1	17 ENE / JAN 08			
<b>1.11-1</b>	<b>11 AGO / AUG 22</b>	4.3-1	17 JUN / JUN 21			
<b>1.12-1</b>	<b>11 AGO / AUG 22</b>	4.3-2	09 SEP / SEP 21			
<b>1.12-2</b>	<b>11 AGO / AUG 22</b>	4.3-3	05 DIC / DEC 19			
1.12-3	30 NOV / NOV 09	4.3-4	17 JUN / JUN 21			
<b>1.12-4</b>	<b>11 AGO / AUG 22</b>	4.3-5	12 AGO / AUG 21			
<b>1.12-5</b>	<b>11 AGO / AUG 22</b>	4.3-6	12 AGO / AUG 21			
1.13-1	17 ENE / JAN 08	4.3-7	12 AGO / AUG 21			
1.14-1	17 ENE / JAN 08	4.4-1	17 ENE / JAN 08			
<b>1.14-2</b>	<b>11 AGO / AUG 22</b>	4.4-2	20 OCT / OCT 11			
<b>1.14-3</b>	<b>11 AGO / AUG 22</b>	<b>ENR 5</b>				
1.14-4	17 ENE / JAN 08	5.1-1	20 MAY / MAY 21			
1.14-5	17 ENE / JAN 08	5.1-2	17 ENE / JAN 08			
1.14-6	17 ENE / JAN 08	5.2-1	17 ENE / JAN 08			
1.14-7	17 ENE / JAN 08	5.3-1	13 SEP / SEP 18			
1.14-8	17 ENE / JAN 08					
1.14-9	17 ENE / JAN 08					
1.14-10	17 ENE / JAN 08					
1.14-11	17 ENE / JAN 08					
1.14-12	17 ENE / JAN 08					
1.14-13	17 ENE / JAN 08					
<b>1.14-14</b>	<b>11 AGO / AUG 22</b>					

Página / Page	Fecha / Date	Página / Page	Fecha / Date	Página / Page	Fecha / Date
<b>AD 0</b>					
0.6-1	17 ENE / JAN 08	MDSAD 2-35-3	16 JUN / JUN 22	MDPC AD 2-35-16	08 MAR / MAR 12
0.6-2	17 ENE / JAN 08	MDSAD 2-35-4	20 MAY / MAY 21	MDPC AD 2-37	26 MAR / MAR 20
0.6-3	17 ENE / JAN 08	MDSAD 2-35-5	16 JUN / JUN 22	MDPC AD 2-39	17 ENE / JAN 08
0.6-4	17 ENE / JAN 08	MDSAD 2-35-6	20 MAY / MAY 21		
0.6-5	17 ENE / JAN 08	MDSAD 2-35-7	16 JUN / JUN 22	<b>AD 2. MDPP</b>	
0.6-6	31 MAR / MAR 16	MDSAD 2-35-8	16 JUN / JUN 22	MDPP AD 2-1	02 DIC / DEC 21
		MDSAD 2-35-9	16 JUN / JUN 22	MDPP AD 2-2	25 MAR / MAR 21
<b>AD 1</b>		MDSAD 2-35-10	07 NOV / NOV 19	MDPP AD 2-3	17 ENE / JAN 08
1.1-1	17 ENE / JAN 08	MDSAD 2-35-11	16 JUN / JUN 22	MDPP AD 2-4	17 ENE / JAN 08
1.1-2	17 ENE / JAN 08	MDSAD 2-35-12	07 NOV / NOV 19	MDPP AD 2-5	28 ENE / JAN 21
1.1-3	17 ENE / JAN 08	MDSAD 2-37	26 MAR / MAR 20	MDPP AD 2-6	09 SEP / SEP 21
1.2-1	17 ENE / JAN 08	MDSAD 2-39	17 ENE / JAN 08	MDPP AD 2-7	14 JUL / JUL 22
1.3-1	15 JUL / JUL 21			MDPP AD 2-8	02 DIC / DEC 21
1.3-2	02 DIC / DEC 21	<b>AD 2. MDPC</b>		MDPP AD 2-9	07 OCT / OCT 21
1.3-3	02 DIC / DEC 21	MDPC AD 2-1	02 DIC / DEC 21	MDPP AD 2-10	17 ENE / JAN 08
1.3-4	17 ENE / JAN 08	MDPC AD 2-2	04 ENE / JAN 18	MDPP AD 2-11	17 ENE / JAN 08
1.3-5	21 ABR / APR 22	MDPC AD 2-3	23 MAY / MAY 19	MDPP AD 2-12	17 ENE / JAN 08
1.3-6	02 DIC / DEC 21	MDPC AD 2-4	17 ENE / JAN 08	MDPP AD 2-13	17 ENE / JAN 08
1.3-7	15 JUL / JUL 21	MDPC AD 2-5	28 ENE / JAN 21	MDPP AD 2-14	17 ENE / JAN 08
1.3-8	15 JUL / JUL 21	MDPC AD 2-6	09 SEP / SEP 21	MDPP AD 2-15	28 ENE / JAN 21
1.3-9	02 DIC / DEC 21	MDPC AD 2-7	14 JUL / JUL 22	MDPP AD 2-17	28 ENE / JAN 21
1.3-10	02 DIC / DEC 21	MDPC AD 2-8	02 DIC / DEC 21	MDPP AD 2-19	17 ENE / JAN 08
1.3-11	17 ENE / JAN 08	MDPC AD 2-9	07 OCT / OCT 21	MDPP AD 2-21	28 ENE / JAN 21
1.3-12	17 ENE / JAN 08	MDPC AD 2-10	17 ENE / JAN 08	MDPP AD 2-23	17 ENE / JAN 08
1.3-13	17 ENE / JAN 08	MDPC AD 2-11	05 JUN / JUN 08	MDPP AD 2-25	17 ENE / JAN 08
1.4-1	17 ENE / JAN 08	MDPC AD 2-12	17 ENE / JAN 08	MDPP AD 2-27-1	26 MAR / MAR 20
<b>AD 2. MDSAD</b>		MDPC AD 2-13	17 ENE / JAN 08	MDPP AD 2-27-2	17 ENE / JAN 08
MDSAD AD 2-1	02 DIC / DEC 21	MDPC AD 2-14	17 ENE / JAN 08	MDPP AD 2-27-3	16 JUN / JUN 22
MDSAD AD 2-2	02 MAR / MAR 17	MDPC AD 2-15	14 JUL / JUL 22	MDPP AD 2-27-4	16 JUN / JUN 22
MDSAD AD 2-3	28 JUL / JUL 11	MDPC AD 2-17	14 JUL / JUL 22	MDPP AD 2-27-5	16 JUN / JUN 22
MDSAD AD 2-4	30 NOV / NOV 09	MDPC AD 2-19	14 JUL / JUL 22	MDPP AD 2-27-6	16 JUN / JUN 22
MDSAD AD 2-5	28 ENE / JAN 21	MDPC AD 2-21	28 ENE / JAN 21	MDPP AD 2-29	17 ENE / JAN 08
MDSAD AD 2-6	09 SEP / SEP 21	MDPC AD 2-23-1	17 ENE / JAN 08	MDPP AD 2-31-1	16 JUN / JUN 22
MDSAD AD 2-7	14 JUL / JUL 22	MDPC AD 2-23-2	17 ENE / JAN 08	MDPP AD 2-31-2	20 MAY / MAY 21
MDSAD AD 2-8	16 JUN / JUN 22	MDPC AD 2-25	17 ENE / JAN 08	MDPP AD 2-31-3	16 JUN / JUN 22
MDSAD AD 2-9	21 ABR / APR 22	MDPC AD 2-27-1	16 JUN / JUN 22	MDPP AD 2-31-4	20 MAY / MAY 21
MDSAD AD 2-10	17 ENE / JAN 08	MDPC AD 2-27-2	16 JUN / JUN 22	MDPP AD 2-31-5	07 NOV / NOV 19
MDSAD AD 2-11	17 ENE / JAN 08	MDPC AD 2-27-3	16 JUN / JUN 22	MDPP AD 2-31-6	07 NOV / NOV 19
MDSAD AD 2-12	17 ENE / JAN 08	MDPC AD 2-27-4	16 JUN / JUN 22	MDPP AD 2-33	20 AGO / AUG 15
MDSAD AD 2-13	17 ENE / JAN 08	MDPC AD 2-27-5	16 JUN / JUN 22	MDPP AD 2-35-1	09 SEP / SEP 21
MDSAD AD 2-14	17 ENE / JAN 08	MDPC AD 2-27-6	16 JUN / JUN 22	MDPP AD 2-35-2	18 DIC / DEC 08
MDSAD AD 2-15	20 MAY / MAY 21	MDPC AD 2-27-7	16 JUN / JUN 22	MDPP AD 2-35-3	09 SEP / SEP 21
MDSAD AD 2-17	28 ENE / JAN 21	MDPC AD 2-27-8	16 JUN / JUN 22	MDPP AD 2-35-4	20 MAY / MAY 21
MDSAD AD 2-19	28 ENE / JAN 21	MDPC AD 2-29	17 ENE / JAN 08	MDPP AD 2-35-5	09 SEP / SEP 21
MDSAD AD 2-21	28 ENE / JAN 21	MDPC AD 2-31-1	16 JUN / JUN 22	MDPP AD 2-35-6	12 DIC / DEC 13
MDSAD AD 2-23-1	17 ENE / JAN 08	MDPC AD 2-31-2	21 ABR / APR 22	MDPP AD 2-35-7	09 SEP / SEP 21
MDSAD AD 2-23-2	17 ENE / JAN 08	MDPC AD 2-31-3	16 JUN / JUN 22	MDPP AD 2-35-8	18 DIC / DEC 08
MDSAD AD 2-25	17 ENE / JAN 08	MDPC AD 2-31-4	30 ENE / JAN 20	MDPP AD 2-35-9	09 SEP / SEP 21
MDSAD AD 2-27-1	16 JUN / JUN 22	MDPC AD 2-31-5	16 JUN / JUN 22	MDPP AD 2-35-10	30 ENE / JAN 20
MDSAD AD 2-27-2	16 JUN / JUN 22	MDPC AD 2-31-6	21 ABR / APR 22	MDPP AD 2-37-1	09 SEP / SEP 21
MDSAD AD 2-27-3	16 JUN / JUN 22	MDPC AD 2-31-7	16 JUN / JUN 22	MDPP AD 2-37-2	09 SEP / SEP 21
MDSAD AD 2-27-4	16 JUN / JUN 22	MDPC AD 2-31-8	28 MAR / MAR 19	MDPP AD 2-39	17 ENE / JAN 08
MDSAD AD 2-29	17 ENE / JAN 08	MDPC AD 2-33	05 JUN / JUN 08		
MDSAD AD 2-31-1	16 JUN / JUN 22	MDPC AD 2-35-1	16 JUN / JUN 22		
MDSAD AD 2-31-2	02 DIC / DEC 21	MDPC AD 2-35-2	16 JUN / JUN 22		
MDSAD AD 2-31-3	16 JUN / JUN 22	MDPC AD 2-35-3	16 JUN / JUN 22		
MDSAD AD 2-31-4	20 MAY / MAY 21	MDPC AD 2-35-4	02 DIC / DEC 21		
MDSAD AD 2-31-5	20 MAY / MAY 21	MDPC AD 2-35-5	16 JUN / JUN 22		
MDSAD AD 2-31-6	31 ENE / JAN 19	MDPC AD 2-35-6	07 NOV / NOV 19		
MDSAD AD 2-31-7	16 JUN / JUN 22	MDPC AD 2-35-7	16 JUN / JUN 22		
MDSAD AD 2-31-8	20 MAY / MAY 21	MDPC AD 2-35-8	07 NOV / NOV 19		
MDSAD AD 2-31-9	16 JUN / JUN 22	MDPC AD 2-35-9	16 JUN / JUN 22		
MDSAD AD 2-31-10	20 MAY / MAY 21	MDPC AD 2-35-10	02 DIC / DEC 21		
MDSAD AD 2-31-11	20 MAY / MAY 21	MDPC AD 2-35-11	16 JUN / JUN 22		
MDSAD AD 2-33	14 SEP / SEP 17	MDPC AD 2-35-12	16 JUN / JUN 22		
MDSAD AD 2-35-1	16 JUN / JUN 22	MDPC AD 2-35-13	16 JUN / JUN 22		
MDSAD AD 2-35-2	07 OCT / OCT 21	MDPC AD 2-35-14	18 AGO / AUG 16		
		MDPC AD 2-35-15	16 JUN / JUN 22		

Página / Page	Fecha / Date	Página / Page	Fecha / Date	Página / Page	Fecha / Date
<b>AD 2. MDLR</b>		MDST AD 2-27-5 16 JUN / JUN 22		<b>AD 2. MDCY</b>	
MDLR AD 2-1	02 DIC / DEC 21	MDST AD 2-27-6	16 JUN / JUN 22	MDCY AD 2-1	02 DIC / DEC 21
MDLR AD 2-2	17 ENE / JAN 08	MDST AD 2-29	17 ENE / JAN 08	MDCY AD 2-2	25 MAR / MAR 21
MDLR AD 2-3	17 ENE / JAN 08	MDST AD 2-31-1	16 JUN / JUN 22	MDCY AD 2-3	13 SEP / SEP 18
MDLR AD 2-4	17 ENE / JAN 08	MDST AD 2-31-2	20 MAY / MAY 21	MDCY AD 2-4	17 ENE / JAN 08
MDLR AD 2-5	28 ENE / JAN 21	MDST AD 2-31-3	16 JUN / JUN 22	MDCY AD 2-5	28 ENE / JAN 21
MDLR AD 2-6	09 SEP / SEP 21	MDST AD 2-31-4	20 MAY / MAY 21	MDCY AD 2-6	09 SEP / SEP 21
MDLR AD 2-7	14 JUL / JUL 22	MDST AD 2-33	17 ENE / JAN 08	MDCY AD 2-7	14 JUL / JUL 22
MDLR AD 2-8	02 DIC / DEC 21	MDST AD 2-35-1	09 SEP / SEP 21	MDCY AD 2-8	02 DIC / DEC 21
MDLR AD 2-9	07 OCT / OCT 21	MDST AD 2-35-2	20 MAY / MAY 21	MDCY AD 2-9	07 OCT / OCT 21
MDLR AD 2-10	17 ENE / JAN 08	MDST AD 2-35-3	09 SEP / SEP 21	MDCY AD 2-10	17 ENE / JAN 08
MDLR AD 2-11	30 ABR / APR 15	MDST AD 2-35-4	20 MAY / MAY 21	MDCY AD 2-11	17 ENE / JAN 08
MDLR AD 2-12	17 ENE / JAN 08	MDST AD 2-35-5	09 SEP / SEP 21	MDCY AD 2-12	17 ENE / JAN 08
MDLR AD 2-13	17 ENE / JAN 08	MDST AD 2-35-6	09 SEP / SEP 21	MDCY AD 2-13	17 ENE / JAN 08
MDLR AD 2-14	17 ENE / JAN 08	MDST AD 2-35-7	07 OCT / OCT 21	MDCY AD 2-14	17 ENE / JAN 08
MDLR AD 2-15	28 ENE / JAN 21	MDST AD 2-35-8	07 OCT / OCT 21	MDCY AD 2-15	02 DIC / DEC 21
MDLR AD 2-17	20 MAY / MAY 21	MDST AD 2-35-9	09 SEP / SEP 21	MDCY AD 2-17	17 ENE / JAN 08
MDLR AD 2-19	17 ENE / JAN 08	MDST AD 2-35-10	09 SEP / SEP 21	MDCY AD 2-19	17 ENE / JAN 08
MDLR AD 2-21	17 ENE / JAN 08	MDST AD 2-35-11	18 DIC / DEC 08	MDCY AD 2-21	28 ENE / JAN 21
MDLR AD 2-23	17 ENE / JAN 08	MDST AD 2-37	20 MAY / MAY 21	MDCY AD 2-23-1	17 ENE / JAN 08
MDLR AD 2-25	17 ENE / JAN 08	MDST AD 2-39	17 ENE / JAN 08	MDCY AD 2-23-2	17 ENE / JAN 08
MDLR AD 2-27-1	16 JUN / JUN 22	<b>AD 2. MDJB</b>		MDCY AD 2-25	17 ENE / JAN 08
MDLR AD 2-27-2	16 JUN / JUN 22	MDJB AD 2-1	27 ENE / JAN 22	MDCY AD 2-27	17 ENE / JAN 08
MDLR AD 2-27-3	16 JUN / JUN 22	MDJB AD 2-2	02 MAR / MAR 17	MDCY AD 2-29	17 ENE / JAN 08
MDLR AD 2-27-4	16 JUN / JUN 22	MDJB AD 2-3	28 JUL / JUL 11	MDCY AD 2-31	17 ENE / JAN 08
MDLR AD 2-29	04 JUN / JUN 09	MDJB AD 2-4	17 ENE / JAN 08	MDCY AD 2-33	17 ENE / JAN 08
MDLR AD 2-31-1	16 JUN / JUN 22	MDJB AD 2-5	28 ENE / JAN 21	MDCY AD 2-35-1	09 SEP / SEP 21
MDLR AD 2-31-2	28 ENE / JAN 21	MDJB AD 2-6	09 SEP / SEP 21	MDCY AD 2-35-2	09 SEP / SEP 21
MDLR AD 2-31-3	16 JUN / JUN 22	MDJB AD 2-7	14 JUL / JUL 22	MDCY AD 2-35-3	02 DIC / DEC 21
MDLR AD 2-31-4	28 ENE / JAN 21	MDJB AD 2-8	02 DIC / DEC 21	MDCY AD 2-35-4	27 ENE / JAN 22
MDLR AD 2-33	04 JUN / JUN 09	MDJB AD 2-9	07 OCT / OCT 21	MDCY AD 2-35-5	02 DIC / DEC 21
MDLR AD 2-35-1	16 JUN / JUN 22	MDJB AD 2-10	06 FEB / FEB 14	MDCY AD 2-35-6	27 ENE / JAN 22
MDLR AD 2-35-2	16 JUN / JUN 22	MDJB AD 2-10-1	06 FEB / FEB 14	MDCY AD 2-35-7	16 JUN / JUN 22
MDLR AD 2-35-3	16 JUN / JUN 22	MDJB AD 2-10-2	06 FEB / FEB 14	MDCY AD 2-35-8	16 JUN / JUN 22
MDLR AD 2-35-4	20 MAY / MAY 21	MDJB AD 2-11	17 ENE / JAN 08	MDCY AD 2-35-9	16 JUN / JUN 22
MDLR AD 2-35-5	16 JUN / JUN 22	MDJB AD 2-12	17 ENE / JAN 08	MDCY AD 2-35-10	16 JUN / JUN 22
MDLR AD 2-35-6	11 MAR / MAR 10	MDJB AD 2-13	17 ENE / JAN 08	MDCY AD 2-37	17 ENE / JAN 08
MDLR AD 2-35-7	16 JUN / JUN 22	MDJB AD 2-14	17 ENE / JAN 08	MDCY AD 2-39	17 ENE / JAN 08
MDLR AD 2-37	20 MAY / MAY 21	MDJB AD 2-15	07 OCT / OCT 21	<b>AD 2. MDBH</b>	
MDLR AD 2-39	04 JUN / JUN 09	MDJB AD 2-17	28 ENE / JAN 21	MDBH AD 2-1	02 DIC / DEC 21
<b>AD 2. MDST</b>		MDJB AD 2-19	17 ENE / JAN 08	MDBH AD 2-2	05 NOV / NOV 20
MDST AD 2-1	02 DIC / DEC 21	MDJB AD 2-21	20 MAY / MAY 21	MDBH AD 2-3	17 ENE / JAN 08
MDST AD 2-2	27 ABR / APR 17	MDJB AD 2-23-1	17 ENE / JAN 08	MDBH AD 2-4	17 ENE / JAN 08
MDST AD 2-3	27 ABR / APR 17	MDJB AD 2-23-2	17 ENE / JAN 08	MDBH AD 2-5	28 ENE / JAN 21
MDST AD 2-4	17 ENE / JAN 08	MDJB AD 2-25	17 ENE / JAN 08	MDBH AD 2-6	09 SEP / SEP 21
MDST AD 2-5	28 ENE / JAN 21	MDJB AD 2-27	17 ENE / JAN 08	MDBH AD 2-7	14 JUL / JUL 22
MDST AD 2-6	09 SEP / SEP 21	MDJB AD 2-29	17 ENE / JAN 08	MDBH AD 2-8	02 DIC / DEC 21
MDST AD 2-7	14 JUL / JUL 22	MDJB AD 2-31	17 ENE / JAN 08	MDBH AD 2-9	07 OCT / OCT 21
MDST AD 2-8	02 DIC / DEC 21	MDJB AD 2-33	17 ENE / JAN 08	MDBH AD 2-10	17 ENE / JAN 08
MDST AD 2-9	07 OCT / OCT 21	MDJB AD 2-35-1	16 JUN / JUN 22	MDBH AD 2-11	17 ENE / JAN 08
MDST AD 2-10	17 ENE / JAN 08	MDJB AD 2-35-2	21 ABR / APR 22	MDBH AD 2-12	17 ENE / JAN 08
MDST AD 2-11	17 ENE / JAN 08	MDJB AD 2-35-3	16 JUN / JUN 22	MDBH AD 2-13	17 ENE / JAN 08
MDST AD 2-12	17 ENE / JAN 08	MDJB AD 2-35-4	27 ENE / JAN 22	MDBH AD 2-14	17 ENE / JAN 08
MDST AD 2-13	17 ENE / JAN 08	MDJB AD 2-35-5	16 JUN / JUN 22	MDBH AD 2-15	28 ENE / JAN 21
MDST AD 2-14	17 ENE / JAN 08	MDJB AD 2-35-6	02 DIC / DEC 21	MDBH AD 2-17	17 ENE / JAN 08
MDST AD 2-15	28 ENE / JAN 21	MDJB AD 2-35-7	16 JUN / JUN 22	MDBH AD 2-19	17 ENE / JAN 08
MDST AD 2-17	28 ENE / JAN 21	MDJB AD 2-35-8	27 ENE / JAN 22	MDBH AD 2-21	28 ENE / JAN 21
MDST AD 2-19	28 ENE / JAN 21	MDJB AD 2-35-9	16 JUN / JUN 22	MDBH AD 2-23	17 ENE / JAN 08
MDST AD 2-21	28 ENE / JAN 21	MDJB AD 2-35-10	16 JUN / JUN 22	MDBH AD 2-25	17 ENE / JAN 08
MDST AD 2-23-1	17 ENE / JAN 08	MDJB AD 2-37	17 ENE / JAN 08	MDBH AD 2-27	17 ENE / JAN 08
MDST AD 2-23-2	17 ENE / JAN 08	MDJB AD 2-39	17 ENE / JAN 08	MDBH AD 2-29	17 ENE / JAN 08
MDST AD 2-25	17 ENE / JAN 08			MDBH AD 2-31	17 ENE / JAN 08
MDST AD 2-27-1	09 SEP / SEP 21			MDBH AD 2-33	17 ENE / JAN 08
MDST AD 2-27-2	09 SEP / SEP 21			MDBH AD 2-35-1	16 JUN / JUN 22
MDST AD 2-27-3	16 JUN / JUN 22			MDBH AD 2-35-2	15 JUL / JUL 21
MDST AD 2-27-4	16 JUN / JUN 22			MDBH AD 2-35-3	16 JUN / JUN 22
				MDBH AD 2-35-4	15 JUL / JUL 21
				MDBH AD 2-37	17 ENE / JAN 08
				MDBH AD 2-39	17 ENE / JAN 08

Página / Page	Fecha / Date	Página / Page	Fecha / Date	Página / Page	Fecha / Date
<b>AD 2. MDSI</b>					
MDSI AD 2-1	02 DIC / DEC	21			
MDSI AD 2-2	31 MAR / MAR	16			
MDSI AD 2-3	31 MAR / MAR	16			
MDSI AD 2-4	31 MAR / MAR	16			
MDSI AD 2-5	20 MAY / MAY	21			
MDSI AD 2-6	09 SEP / SEP	21			
MDSI AD 2-7	14 JUL / JUL	22			
MDSI AD 2-8	02 DIC / DEC	21			
MDSI AD 2-9	07 OCT / OCT	21			
MDSI AD 2-10	31 MAR / MAR	16			
MDSI AD 2-11	31 MAR / MAR	16			
MDSI AD 2-12	31 MAR / MAR	16			
MDSI AD 2-13	31 MAR / MAR	16			
MDSI AD 2-14	31 MAR / MAR	16			
MDSI AD 2-15	28 ENE / JAN	21			
MDSI AD 2-17	31 MAR / MAR	16			
MDSI AD 2-19	31 MAR / MAR	16			
MDSI AD 2-21	31 MAR / MAR	16			
MDSI AD 2-23	31 MAR / MAR	16			
MDSI AD 2-25	31 MAR / MAR	16			
MDSI AD 2-27	31 MAR / MAR	16			
MDSI AD 2-29	31 MAR / MAR	16			
MDSI AD 2-31	31 MAR / MAR	16			
MDSI AD 2-33	31 MAR / MAR	16			
MDSI AD 2-35	16 JUN / JUN	22			
MDSI AD 2-37	31 MAR / MAR	16			
MDSI AD 2-39	31 MAR / MAR	16			

*Intencionalmente en Blanco*  
*Intentionally Left Blanc*



## PRÓLOGO A LA AIP / PREFACE TO THE AIP

El Departamento de Gestión de la Información Aeronáutica (AIM) de la Dirección de Navegación Aérea, es responsable de la publicación de la AIP-REPUBLICA DOMINICANA.

La AIP-REPUBLICA DOMINICANA está elaborada de acuerdo con las Normas y Recomendaciones del Anexo 15, el Manual de los Servicios de Información Aeronáutica (DOC 8126), el PANS-AIM (Doc. 10066) de la OACI y el RAD 15 del IDAC.

La AIP constituye el manual básico de información aeronáutica y contiene información de carácter permanente así como cambios temporales de larga duración (por lo menos un año). Se actualiza mediante un servicio de enmiendas y suplementos.

Esta publicación se edita en Español e Inglés, y está dividida en tres partes:

- ◆ Generalidades (GEN).
- ◆ En Ruta (ENR).
- ◆ Aeródromo (AD).

Para cualquier duda sobre la información contenida en la AIP o sobre su distribución, así como cualquier sugerencia para la posible mejora del mismo, se deberá contactar con:

Departamento de Gestión de la Información Aeronáutica (AIM).

Complejo Aeronáutico Dominicano.  
Navegación Aérea y Control de Vuelo "NORGE BOTELLO".  
Prolongación Ruta 66, Aeropuerto Internacional Las Américas "José Francisco Peña Gómez",  
Vía de acceso: Puerta Sierra 27, Santo Domingo Este, Rep. Dom.

TEL.: (809) 274-4322 EXT. 2301, 2293, 2296.  
AFTN: MDSYNYX  
E-mail: [ais@idac.gov.do](mailto:ais@idac.gov.do), [pub@idac.gov.do](mailto:pub@idac.gov.do)

*Aeronautical Information Management Department (AIM) of the Air Navigation Direction is responsible for the publication of AIP-DOMINICAN REPUBLIC.*

*The AIP-DOMINICAN REPUBLIC is prepared in accordance with the standards and recommended practices of Annex 15, the Aeronautical Information Services Manual DOC 8126, the PANS-AIM (DOC 10066) of ICAO and RAD 15 of IDAC.*

*The AIP is the basic aeronautical information manual and contains information of permanent nature as well as temporary information of long duration (at least one year). It is up dated by means of an amendment and supplements service.*

*This publication is edited in Spanish and English, and it is divided into three parts:*

- ◆ *General (GEN).*
- ◆ *En-Route (ENR).*
- ◆ *Aerodrome (AD).*

*To consult any doubt on the information contained in the AIP or on its distribution, as well as any suggestion for its improvement, should be referred to:*

*Aeronautical Information Management Department (AIM).*

*Complejo Aeronáutico Dominicano.  
Navegación Aérea y Control de Vuelo "NORGE BOTELLO".  
Prolongación Ruta 66, Aeropuerto Internacional Las Américas "José Francisco Peña Gómez",  
Vía de acceso: Puerta Sierra 27, Santo Domingo Este, Rep. Dom.*

*TEL.: (809) 274-4322 EXT. 2301, 2293, 2296.  
AFTN: MDSYNYX  
E-mail: [ais@idac.gov.do](mailto:ais@idac.gov.do), [pub@idac.gov.do](mailto:pub@idac.gov.do)*

**Parte 1.- Generalidades (GEN).**

**Parte I** consta de cinco secciones que contienen información como se describen brevemente a continuación.

**GEN 0** - Prefacio; Registro de Enmiendas AIP; Registro de Suplementos AIP; Lista de Verificación de Páginas; Lista de Enmiendas a mano de la AIP; y Tabla de contenido de la Parte I.

**Part 1.- General (GEN).**

**Part I** consists of five sections containing information as briefly described hereafter.

**GEN 0** - Preface; Record of AIP Amendments; Record of AIP Supplements; Checklist of AIP pages; List of handwritten amendments to the AIP; and Table of contents of Part I.

**GEN 1. Regulaciones Nacionales y Requerimientos.**

Autoridades Designadas; Entrada, Tránsito y Salida de aeronaves; Entrada, Tránsito y Salida de pasajeros y tripulantes; Entrada, Tránsito y Salida de carga; Instrumentos de aeronaves, Equipos y Documentos de Vuelo; Sumario de Regulaciones Nacionales y Acuerdos/Convenios Internacionales; y Diferencias con las Normas, Métodos Recomendados y Procedimientos de la OACI.

**GEN 1. National Regulations and Requirements.**

Designated Authorities; Entry, Transit and Departure of aircraft; Entry, Transit and Departure of passengers and crew; Entry, Transit and Departure of cargo; Aircraft Instruments, Equipment and Flight Documents; Summary of National Regulations and International Agreements/Conventions; and Differences from ICAO Standards, Recommended Practices and Procedures.

**GEN 2. Tablas y Códigos.**

Sistema de medidas; Matriculación de aeronaves, Días feriados; Abreviaturas usadas en las publicaciones AIS; Simbología cartográfica; Indicadores de lugar; Lista de radio ayudas a la navegación, Tablas de conversiones y Tablas de salidas/puestas del sol.

**GEN 2. Tables and Codes.**

Measuring system; Aircraft register marks; Holidays; Abbreviations used in AIS publications; Chart symbols; Location indicators; List of radio navigation aids; Conversion tables; and sunrise/sunset tables.

**GEN 3. Servicios.**

Servicios de Información Aeronáutica; Cartas Aeronáuticas; Servicios de Tránsito Aéreo; Servicios de Comunicaciones; Servicios Meteorológicos; Servicios de Búsqueda y Salvamento.

**GEN 3. Services.**

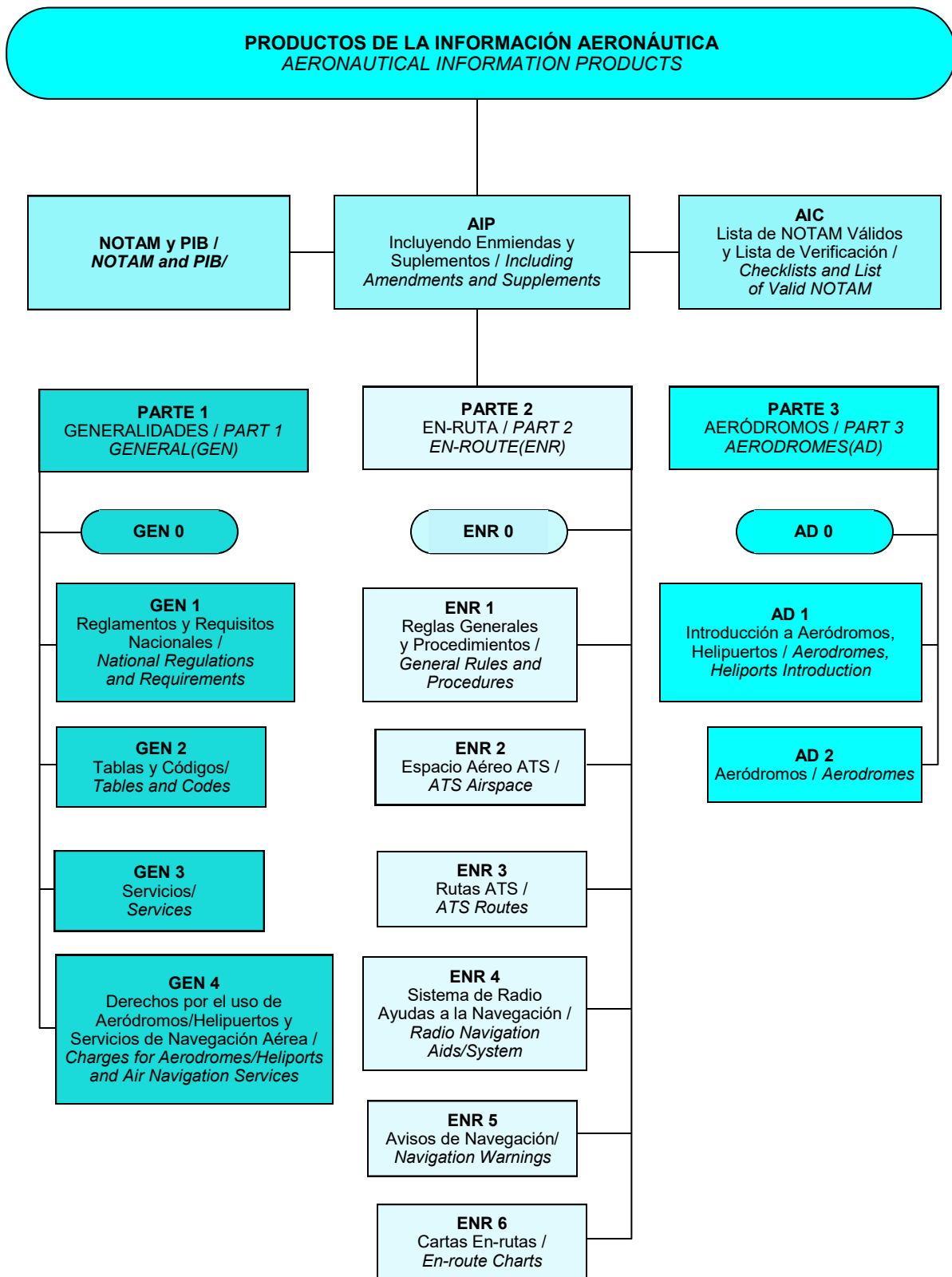
Aeronautical Information Services; Aeronautical Charts; Air Traffic Services; Communication Services; Meteorological Services; Search and Rescue Services.

**GEN 4. Cargos por Servicios a la Navegación en Aeropuertos y Helipuertos.**

Cargos por Aeropuerto / Helipuerto; y Cargos por Servicios a la Navegación Aérea.

**GEN 4. Charges for Aerodromes / Heliports and Air Navigation Services.**

Aerodrome / Heliport Charges; and Air Navigation Services Charges.



*Intencionalmente en Blanco*  
*Intentionally Left Blanc*

**GEN 1. REGLAMENTOS Y REQUISITOS NACIONALES**  
**GEN 1. NATIONAL REGULATIONS AND REQUIREMENTS****GEN 1.1 AUTORIDADES DESIGNADAS**  
**GEN 1.1 DESIGNATED AUTHORITIES**

Las direcciones postales de las autoridades designadas relacionadas con la facilitación de la navegación aérea son las siguientes: / *The postal addresses of the designated authorities concerned with facilitation of air navigation are as follow:*

**AUTORIDAD AERONAUTICA**

Instituto Dominicano de Aviación Civil  
Oficinas Gubernamentales,  
Ave. México, Esq. Ave. Dr. Delgado  
Bloque "A", 2do Nivel, Apartado 1180  
Santo Domingo, República Dominicana.  
Tel: (809) 221-7909.  
Fax: (809) 221-8616.  
www.idac.gov.do

Junta de Aviación Civil  
Calle José Joaquín Pérez No. 106 Gazcue  
Santo Domingo, D. N.  
Republica Dominicana  
Apartado Postal 11087  
Tel:809-689-4167  
Fax:809-689-4160  
E-Mail: jacrd@jac.gob.do  
www.jac.gob.do

**METEOROLOGIA**

Oficina Nacional de Meteorología  
Punta Torrecilla, Calle 4ta.,  
Los Mameyes, Apartado 1153,  
Tel: (809) 592-1409.  
Fax: (809) 593-7807

**ADUANA**

Dirección General de Aduanas y Puertos  
Ave. México No. 48,  
Santo Domingo, República Dominicana.  
Tel: (809) 688-7070  
Fax: (809) 687-7474

**MIGRACIÓN**

Dirección General de Migración  
Ave. México Esq. Ave. Leopoldo Navarro  
Edif. Oficinas Gubernamentales, 6to. Piso,  
Santo Domingo, República Dominicana.  
Tel: (809) 685-2555  
Fax: (809) 682-1221.

**SANIDAD**

Secretaría de Estado de Salud Pública y  
Asistencia Social  
Ave. Tiradentes Esq. Ave. San Cristóbal  
Ensanche La Fé  
Santo Domingo, República Dominicana.  
Tel: (809) 541-3121  
Fax: (809) 540-6445

**AERONAUTICS AUTHORITY**

*Instituto Dominicano de Aviación Civil  
Oficinas Gubernamentales,  
Ave. México, Esq. Ave. Dr. Delgado  
Bloque "A", 2do Nivel, P.O Box 1180  
Santo Domingo, República Dominicana.  
Tel: (809) 221-7909.  
Fax: (809) 221-8616.  
www.idac.gov.do*

*Junta de Aviación Civil  
Calle José Joaquín Pérez No. 106 Gazcue  
Santo Domingo, D. N.  
Republica Dominicana  
Apartado Postal 11087  
Tel:809-689-4167  
Fax:809-689-4160  
E-Mail: jacrd@jac.gob.do  
www.jac.gob.do*

**METEOROLOGY**

*Oficina Nacional de Meteorología  
Punta Torrecilla, Calle 4ta.,  
Los Mameyes, P.O Box 1153,  
Tel: (809) 592-1409.  
Fax: (809) 593-7807*

**CUSTOMS**

*Dirección General de Aduanas y Puertos  
Ave. México No. 48,  
Santo Domingo, República Dominicana.  
Tel: (809) 688-7070  
Fax: (809) 687-7474*

**MIGRATION**

*Dirección General de Migración  
Ave. México Esq. Ave. Leopoldo Navarro  
Edif. Oficinas Gubernamentales, 6to. Piso,  
Santo Domingo, República Dominicana.  
Tel: (809) 685-2555  
Fax: (809) 682-1221.*

**HEALTH AUTHORITY**

*Secretaría de Estado de Salud Pública y  
Asistencia Social  
Ave. Tiradentes Esq. Ave. San Cristóbal  
Ensanche La Fé  
Santo Domingo, República Dominicana.  
Tel: (809) 541-3121  
Fax: (809) 540-6445*

**AUTORIDAD FITOSANITARIA**

Ministerio de Agricultura  
Km. 6 1/2, Autopista Duarte,  
Jardines del Norte,  
Santo Domingo, República Dominicana.  
Tel: (809) 547-3888  
Fax: (809) 221-1268 y (809) 227-1186

**PHYTOSANITARY AUTHORITY**

*Ministerio de Agricultura  
Km. 6 1/2, Autopista Duarte,  
Jardines del Norte,  
Santo Domingo, República Dominicana.  
Tel: (809) 547-3888  
Fax: (809) 221-1268 y (809) 227-1186*

**AUTORIDAD AEROPORTUARIA**

Departamento Aeroportuario / DA.  
Avenida 27 de Febrero No. 540, Sector Mirador  
Norte, Distrito Nacional, Santo Domingo,  
República Dominicana.  
Tel; (829) 893-5073  
[info@da.gob.do](mailto:info@da.gob.do)  
<https://da.gob.do>

**AIRPORT AUTHORITY**

*Departamento Aeroportuario / DA.  
Avenida 27 de Febrero No. 540, Sector Mirador  
Norte, Distrito Nacional, Santo Domingo,  
República Dominicana.  
Tel; (829) 893-5073  
[info@da.gob.do](mailto:info@da.gob.do)  
<https://da.gob.do>*

**SEGURIDAD AEROPORTUARIA**

Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria  
y de la Aviación Civil (CESAC).  
Calle Ing. Zoilo Hermógenes García No. 419, Antigua  
Prolongación Ruta 66, Las Américas, Santo Domingo  
Este, República Dominicana.  
Tel: (809) 549-8026  
[contacto@cesa.mil.do](mailto:contacto@cesa.mil.do)

**AIRPORT SECURITY**

*Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria  
y de la Aviación Civil (CESAC),  
Calle Ing. Zoilo Hermógenes García No. 419, Antigua  
Prolongación Ruta 66, Las Américas, Santo Domingo  
Este, República Dominicana.  
Tel: (809) 549-8026  
[contacto@cesa.mil.do](mailto:contacto@cesa.mil.do)*

**GEN 1.2 ENTRADA, TRANSITO Y SALIDA DE AERONAVES**  
**GEN 1.2 ENTRY, TRANSIT AND DEPARTURE OF AIRCRAFT**
**Generalidades**

**1.1** Los vuelos internacionales hacia, desde o sobre territorio de la República Dominicana estarán sujetos a las reglamentaciones válidas de la República Dominicana relativas a la aviación civil, las cuales se corresponden en todo lo esencial a las Normas y Métodos recomendados contenidos en el Anexo 9 de la OACI.

**1.2** Las aeronaves volando hacia o despegando desde territorio de la República Dominicana deberán hacer su primer aterrizaje y salida final desde un aeropuerto internacional (Ver. AIP, AD 1.3 AD 2 y AD 3).

**2. Vuelos regulares**  
**2.1 Generalidades**

**2.1.1** Para vuelos internacionales con itinerario regular operados por empresas extranjeras hasta o en tránsito a través de la República Dominicana, deberán cumplir con los siguientes requerimientos:

**a)** El país a cuya matrícula pertenezca la aeronave debe ser miembro signatario de los acuerdos internacionales sobre los servicios de tránsito aéreo y/o de los acuerdos internacionales sobre transporte aéreo. A falta de Tratados y Convenios, el otorgamiento de certificados de explotación se ajustará al principio de reciprocidad. El término de duración de un certificado de explotación se determinará de acuerdo con la importancia económica del servicio, la cuantía de la inversión inicial y las ulteriores que sean necesarias para el desarrollo y mejoramiento del servicio, así como los beneficios que de ella se deriven.

**b)** La renovación de los Certificados de Explotación será concedida por el Poder Ejecutivo y bajo la recomendación de la Junta de Aviación Civil (JAC), a solicitud expresa de la parte interesada, con no menos de sesenta (60) días anteriores a la fecha de su vencimiento, cuando la empresa haya satisfecho plenamente las obligaciones establecidas en el Certificado de Explotación original y las condiciones existentes aconsejen el mantenimiento del servicio otorgado en beneficio del desarrollo de la Aviación Civil en el país.

**General**

**1.1** *International flights into, from or over the Dominican airspace and territory shall be subject to the current Dominican Republic regulations relating to civil aviation, which correspond in all essentials to the Standards and Recommended Practices contained in ICAO Annex 9.*

**1.2** *Aircraft flying into or departing from Dominican Republic territory shall make their first landing at, or final departure from, an international airport. (See. AIP, AD 1.3, AD 2 and AD 3).*

**2. Scheduled Flights**  
**2.1 General**

**2.1.1** *For regular international scheduled flights operated by foreign airlines into or in transit through the Dominican Republic, shall comply with the following requirements:*

**a)** *The State of the airline must be a party to the international air services transit agreement and/or international air transport agreement. In the lack of an agreement, the operation certificate concession will meet the reciprocal statement. The operation certificate validation will be determined by the economic importance of the service, initial inversion amount, and further investments necessary for the development and improvement of the service, as well as the profit derived from the operation.*

**b)** *The operation certificate renovation will be issued by the Poder Ejecutivo under the recommendation of the Junta de Aviación Civil (JAC), with a previous requirement from the applicant agent at least sixty (60) days before expiration date, if the operator has totally satisfied all the obligations specified in the original operation certificate, and the existing environment suggest that the service be continued of the service for convenience of the national civil aviation development.*

**c)** Ningún Certificado concederá propiedad o derecho exclusivo en el uso de algún espacio aéreo, rutas, aeropuertos, facilidades, y servicios de navegación aérea.

**d)** La aerolínea debe estar designada para realizar los vuelos y amparada por acuerdos bilaterales o multilaterales de los cuales el Estado de matrícula de la aeronave y la República Dominicana sean partes signatarias y debe tener un permiso para operar hasta o en tránsito a través de la República Dominicana. La solicitud para obtener los permisos debe ser sometida al Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC) con por lo menos 48 horas de anticipación.

*c) Any Certificate will not concede property or exclusive rights on any airspace, routes, airports, and facilities usage; and any navigation services.*

*d) The airline shall be designated to operate the flights and be supported by bilateral and multilateral agreements on which the State of the airline and the Dominican Republic are signatories, and must have a permission to operate into or in transit across the Dominican Republic. The request for obtaining a permission shall be submitted to the Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC) at least 48 hours in advance.*

### 2.1.2 Transporte Interno o Cabotaje

**2.1.2.1** El transporte aéreo de pasajeros, carga y correspondencia entre diversos puntos situados dentro del territorio nacional, queda reservado a las aeronaves nacionales que pertenezcan a personas naturales o jurídicas dominicanas; y en estas últimas por lo menos el cincuenta y un por ciento (51%) del capital social pagado deberá pertenecer a nacionales dominicanos, e igualmente su administración corresponderá a ciudadanos Dominicanos.

### 2.1.2 National Transport or Cabotage

*2.1.2.1 The air transport of passengers, cargo and mail in the Dominican Republic territory is reserved for the national air carriers, which belong to natural or juridical Dominican persons; and in the latter case, the fifty one (51%) percent of the paid capital must belong to Dominican nationals, and its administration must be under Dominican citizens.*

### 2.1.3 Solicitud de Certificado de Explotación

**2.1.3.1** Para obtener un Certificado de Explotación es necesario, además de llenar los requisitos que determina la ley y sus reglamentos, depositar como fianza una póliza de seguros por un monto que será determinado por la Junta de Aviación Civil (JAC), la cual será devuelta al iniciar las operaciones. Las empresas ya establecidas no tendrán que depositar esta fianza.

**2.1.3.2** No se otorgarán Certificados de Explotación para servicios de transporte aéreo, en los siguientes casos:

**a)** Si el solicitante no prueba su capacidad técnica y financiera para prestar el servicio de que se trate, según juicio de la Junta de Aviación Civil (JAC); y

**b)** Si las necesidades del tráfico aéreo entre puntos determinados estuvieren, a juicio de la Junta de Aviación Civil (JAC) ya satisfechas, de modo que la concesión de un nuevo Certificado resulte en una competencia ruinosa, que pueda perjudicar a las líneas aéreas establecidas.

### 2.1.3 . Operation Certificate Request

*2.1.3.1. In order to get an operation certificate it is necessary, in addition to the law requirements and rules, to deposited as warranty an insurance policy for an amount which will be determinate by the Junta de Aviación Civil (JAC), and will be restored when the operations begin. The already established operators are excluded.*

*2.1.3.2 Operation Certificates for an air transport service will not be issued in the following cases:*

*a) If the solicitor can not prove his technical and financial capacity to perform the service, in accordance with the standards of the Junta de Aviación Civil (JAC); and*

*b) If the needs of air traffic between established points were, according to the Junta de Aviación Civil (JAC), already satisfied in a way that issuing the new certificate might result in a ruinous competition to the already established airlines.*



c) Cuando se trate de personas jurídicas dominicanas, si el solicitante no acredita la constitución legal de la sociedad, la nacionalidad de su capital y el control efectivo de la empresa en los términos de la Ley 491-06 de aviación civil y sus modificaciones; y

c) *In the case of Dominican juridical persons, if the solicitor can not accredit the legal constitution of the company, the nationality of its capital and the company's effective control in accordance with the civil aviation Law 491-06 and its modifications; and*

d) Cuando se trate de empresas extranjeras, si:

d) *In cases of foreign companies, if:*

1) El Estado cuya nacionalidad tenga el solicitante no otorga reciprocidad a las empresas dominicanas;

1) *The State of the airline do not meet reciprocal statement to the Dominican companies;*

2) El Estado cuya nacionalidad tenga el solicitante no le ha otorgado la autorización respectiva para que efectúe el servicio internacional propuesto; o

2) *The State of the airline has not authorized such international service proposed by the operator; or*

3) Cuando la autorización del servicio es contraria a los intereses nacionales o a los convenios internacionales suscritos y ratificados por la República Dominicana.

3) *When such authorization opposes national interest, or an international agreement signed and ratified by the Dominican Republic.*

## 2.2 Documentación requerida para autorización de aeronaves.

## 2.2 Documents required for authorization of aircraft.

2.2.1 Es necesario que la documentación de la aeronave que abajo se indica sea sometida por el explotador con la finalidad de obtener la autorización de entrada y salida de su aeronave hacia y desde la República Dominicana. Todos los documentos indicados abajo deben ceñirse al formato normalizado del Anexo 9 y sus apéndices de la OACI, los cuales son aceptables cuando se presenten en idiomas Español o Inglés, manuscritos en forma legible.

2.2.1 *It is necessary that the aircraft documents mentioned below be submitted by airline operators for clearance of entry and departure of their aircraft to and from the Dominican Republic. All documents listed below must follow the ICAO standard format as set forth in the relevant appendixes to ICAO Annex 9, and are acceptable when furnished in Spanish or English, and completed in legible handwriting.*

### 2.2.2 Documentación requerida a las aeronaves (llegada y salida).

### 2.2.2 Aircraft documents required (arrival/departure)

Requerido por:	IDAC	MIGRACION
Declaración general	1	1
Manifiesto de peso y Balance o mensaje LDM	1	
Manifiesto de carga	1	
Manifiesto de Pasajeros	1	

Required for:	IDAC	MIGRATION
General Declaration	1	1
Weight and balance Manifest or LDM message	1	
Cargo manifest	1	
Passenger manifest	1	

#### Notas.-

#### Notes.-

a) Una copia de la Declaración General es endosada y retornada por migración, significando aprobación; y

a) *One copy of the General Declaration is endorsed and returned by Immigration, signifying clearance; and*

b) Si no hay pasajeros embarcando o desembarcando y no se carga ningún artículo (descarga) no se necesitará someter ningún documento a las autoridades arriba indicadas, excepto copias de la Declaración General.

b) *If no passengers are embarking (or disembarking) and no articles are laden (unladen), no aircraft documents except copies of the General Declaration, need to be submitted to the above authorities.*

### 3. Vuelos no Regulares

### 3. Non Scheduled Flights

#### 3.1 Procedimientos

#### 3.1 Procedures

**3.1.1.** Si un operador intenta realizar una serie de vuelos no regulares en tránsito, a través, o haciendo una escala sin tránsito de pasajeros dentro del territorio de la República Dominicana, no es necesario que el explotador obtenga un permiso previo.

**3.1.1** *If an operator intends to carry out a series of non scheduled flights in transit through, or making non-transit stops in the territory of Dominican Republic, it is not necessary for the operator to obtain prior permission.*

**3.1.2** Si un explotador intenta realizar un (una serie de) vuelo (s) no regular (es) hasta la República Dominicana con el propósito de traer o llevar pasajeros, mercancía o correo, es necesario que el explotador solicite a la Junta de Aviación Civil, un permiso para llevar a cabo cada operación no menos de 48 horas antes del intento de aterrizaje. La solicitud debe incluir la siguiente información en el orden indicado abajo.

**3.1.2** *If an operator intends to perform a (series of) non scheduled flight(s) into the Dominican Republic for the purpose of embarking or disembarking passengers, cargo or mail, it is necessary for the operator to apply to the Junta de Aviación Civil for permission to carry out such operations no less than forty eight (48) hours in advance of the intended landing. The application must include the following information in the order shown below.*

#### 3.2 Documentación Requerida para Permisos

#### 3.2 Required Documents for Aircraft Authorization

**3.2.1** Los mismos requisitos que para los VUELOS DE ITINERARIO.

**3.2.1** Same requirements as for SCHEDULED FLIGHTS.

- a) Nombre del explotador;
- b) Tipo de aeronave y marca de nacionalidad y matrícula;
- c) Aeropuerto de salida, día y hora de llegada;
- d) Lugar o lugares de embarque o desembarque en el exterior según el caso, de pasajeros y/o carga;
- e) Propósito del vuelo; número de pasajeros y/o naturaleza y cantidad de carga; y
- f) Nombre, dirección y carácter de la empresa, si procede.

- a) *Name of operator;*
- b) *Type of aircraft and registration marks;*
- c) *Departure aerodrome, date and time of arrival;*
- d) *Place or places of embarkation or disembarkation abroad, as the case may be, of passengers and/or freight;*
- e) *Purpose of the flight and number of passengers and/or nature and amount of freight; and*
- f) *Name, address and kind of business, if applicable.*

### 4. Vuelos Privados

### 4. Private Flights

#### 4.1 Notificación previa de la llegada

#### 4.1 Previous notification of the arrival

**4.1.1** La información contenida en el Plan de Vuelo es aceptada como notificación adecuada anticipada de llegada de la aeronave que viene con la excepción que se indica en 4.1.2; cada información debe ser transmitida de tal forma que sea recibida por las autoridades aeronáuticas concernientes por lo menos dos horas antes de la llegada; el aterrizaje debe ser realizado en un aeródromo internacional previamente designado.

**4.1.1** *The information contained in the Flight Plan is accepted as adequate advance notification of the arrival of an incoming aircraft with the exception stated in 4.1.2; such information must be transmitted so that it will be received by the concerned aeronautical authorities at least two hours in advance of the arrival; the landing must be carried out at a previously designated international aerodrome.*

**2.2.2 Performance mínima**

Según se indicó en la diferencia notificada respecto a las definiciones de clases de helicópteros de la Parte 1, las clasificaciones en República Dominicana se basan en otros factores, así como en el rendimiento performance).  
(Ver RAD 1).

**2.2.2 Performance minimum**

As indicated in the mentioned difference in reference to helicopter class in Part 1, the classifications in the Dominican Republic are based on other factors, as well as performance.  
(See RAD 1).

**Capítulo 4 Proyecto y construcción****4.1.6e) Precauciones contra incendio**

República Dominicana no proporciona criterios relativos a la protección contra incendios y su prevención, con respecto a los materiales de los accesorios interiores durante una renovación importante. La protección contra incendios impuesta depende de la certificación original.  
(Ver RAD 121.125).

**Capítulo 7 Instrumentos y equipos**

**7.4.2** Se han establecido intensidades mínimas aceptables para las luces de navegación y anticollisión, es decir, no hay medios para reducir la intensidad de las luces por debajo de los niveles prescritos.  
(Ver RAD 23.1389).

**ANEXO 9 FACILITACION****Capítulo 3, Sección N. Identificación y entrada de la tripulación y otro personal de los explotadores de aeronaves.**

**3.64** No se emite el certificado de miembro de la tripulación (CMT)

**ANEXO 10** NIL

**ANEXO 11** (Ver RAD 1, 91).

**Definiciones:** Se usa el término TCAS, en vez de ACAS. (Ver RAD 1, páginas 8-24)

**ANEXO 12** NIL

**ANEXO 13** NIL

**ANEXO 14** NIL

**ANEXO 15** SERVICIOS DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA.

**Capítulo 5** PRODUCTOS Y SERVICIOS DE INFORMACION AERONAUTICA

**5.2.6** NOTAM (SNOWTAM no se aplica).

**5.5** SERVICIO DE INFORMACION PREVIO AL VUELO (Se aplica parcialmente).  
(Ver RAD 15 " Sección E" 15.41)

**ANEXO 16** NIL

**ANEXO 17** NIL

**ANEXO 18** NIL

**Chapter 4 Project and Construction****4.1.6e) Fire precautions**

The Dominican Republic does not supply the criteria relating to fire protection and prevention, regarding the accessories materials for interiors during an important renovation. The imposed fire protection depends on the original certificate.  
(See RAD 121.125).

**Chapter 7 Instruments and equipment**

**7.4.2** The minimum acceptable intensities for navigation and anti-collision lights have been established, i.e. there is no way to reduce the intensity of the lights below the established levels.  
(See RAD 23.1389).

**ANEXO 9 FACILITACION****Chapter 3, Section N. Identification and entry of the crew and other personal aircraft operators.**

**3.64** No crew member certificate is issued (CMCs)

**ANNEX 10** NIL

**ANNEX 11** (See RAD 1, 91).

**Definitions:** The term TCAS is used, instead of ACAS. (See RAD 1, page 8-24)

**ANNEX 12** NIL

**ANNEX 13** NIL

**ANNEX 14** NIL

**ANNEX 15** AERONAUTICAL INFORMATION SERVICES

**Chapter 5** AERONAUTICAL INFORMATION PRODUCTS AND SERVICES

**5.2.6** NOTAM (SNOWTAM does not apply).

**5.5** PRE-FLIGHT INFORMATION SERVICE  
(It applies partially)  
See RAD 15 " Sección E" 15.41)

**ANNEX 16** NIL

**ANNEX 17** NIL

**ANNEX 18** NIL

*Intencionalmente en Blanco*  
*Intentionally Left Blanc*

5. Días feriados	Día / Fecha	5. Public holidays	Date / Day
• Día de Año Nuevo	1 de enero	• New Year's Day	January 1st
• Día de los Santos Reyes	6 de enero	• Holy Kings Day	January 6th
• Día de La Altagracia	21 de enero	• La Altagracia's Day	January 21st
• Día de Juan Pablo Duarte	26 de enero	• Juan Pablo Duarte's Day	January 26th
• Día de la Independencia	27 de febrero	• Independence Day	February 27th
• Viernes Santo	Movible	• Good Friday	Friday before Easter
• Día del trabajo	1 de mayo	• Labor's Day	May 1st
• Corpus Christi	Movible	• Corpus Christi	Mobile
• Día de la Restauración	16 de agosto	• Restoration's Day	August 16th
• Día de Las Mercedes	24 de septiembre	• Las Mercedes Day	September 24th
• Día de la Constitución	6 de Noviembre	• Constitution's Day	November 6th
• Día de Navidad	25 de Diciembre	• Christmas Day	December 25th

6. Referencias Verticales y Horizontales	6. Vertical and Horizontal References
Para medidas de / For measurement of	Unidades usadas / Units used
Distancias usadas en navegación, reportes de posición, etc. generalmente en exceso de 2 millas náuticas/ <i>Distance used in navigation, position reporting, etc. generally in excess of 2 miles.</i>	Millas náuticas y décimas/ <i>Nautical Miles and tenths.</i>
Las distancias cortas, como las relativas a aeródromos (eje: longitudes de pista)/ <i>Relatively short distances such as those relating to aerodromes (e.g. runway lengths).</i>	Metros/ <i>Meters.</i>
Altitudes, elevaciones y alturas/ <i>Altitudes, elevations and heights.</i>	Pies/ <i>Feet.</i>
Velocidad horizontal, incluyendo velocidad del viento/ <i>Horizontal speed, including wind speed.</i>	Nudos/ <i>Knots.</i>
Velocidad vertical/ <i>Vertical speed.</i>	Pies por minuto/ <i>Feet per minute.</i>
Dirección del viento para despegue y aterrizaje/ <i>Wind direction for landing and take off.</i>	Grados Magnéticos/ <i>Magnetic Degrees</i>
Dirección del viento, excepto para despegue y aterrizaje/ <i>Wind direction, except for landing and take off.</i>	Grados Verdaderos/ <i>True Degrees.</i>
Visibilidad, incluyendo alcance visual en la pista/ <i>Visibility, including runway visual range.</i>	Millas Terrestres, o km/mts, cuando se especifique/ <i>Statute Miles, or km/mts, when specified.</i>
Reglaje altimétrico/ <i>Altimeter setting.</i>	Hectopascuales / Pulgadas <i>Hectopascals / Inches.</i>
Temperatura/ <i>Temperature.</i>	Grados Centígrados/ <i>Degrees Celsius.</i>
Peso/ <i>Weight.</i>	Toneladas métricas o Kilogramos/ <i>Metric tons or Kilograms.</i>
Sistema horario/ <i>Time.</i>	Horas y minutos, comenzando a la medianoche UTC/ <i>Hours and minutes, beginning at midnight UTC.</i>
El sistema de referencia vertical corresponde al/ <i>The vertical reference system corresponds to</i>	Nivel medio del mar/ <i>Mean sea level (MSL)</i>
El modelo de geoide utilizado es el/ <i>The geoid model used is the</i>	WGS84.

*Intencionalmente en Blanco*  
*Intentionally Left Blanc*

**GEN 3.1 SERVICIO DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA / GEN 3.1 AERONAUTICAL INFORMATION SERVICE****1. SERVICIO RESPONSABLE**

El Servicio de Información Aeronáutica lo presta la Dirección de Navegación Aérea a través del Departamento de Gestión de Información Aeronáutica (AIM).

Dirección postal:

DEPARTAMENTO DE GESTIÓN DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA (AIM).

Edificio SEDE Navegación Aérea y Control de Vuelo, "Norge Botello".

Prolongación Ruta 66, Aeropuerto Internacional Las Américas "José Francisco Peña Gómez",

Vía de acceso: Puerta Sierra 27, Santo Domingo Este, Rep. Dom.

TEL.: (809) 274-4322 EXT. 2301

AFTN: MDSYNYX

E-mail: [ais@idac.gov.do](mailto:ais@idac.gov.do)

La Oficina NOTAM Internacional forma parte del Departamento de Gestión de Información Aeronáutica (AIM) y está situada en la misma dirección. El horario de servicio de esta oficina es H24.

**1. RESPONSIBLE SERVICE**

*The Aeronautical Information Service is provided by the Dirección de Navegación Aérea through the Aeronautical Information Management Department (AIM)*

*Postal address:*

*THE AERONAUTICAL INFORMATION MANAGEMENT DEPARTMENT (AIM)*

*Edificio SEDE Navegación Aérea y Control de Vuelo, "Norge Botello".*

*Prolongación Ruta 66, Aeropuerto Internacional Las Américas "José Francisco Peña Gómez",*

*Vía de acceso: Puerta Sierra 27, Santo Domingo Este, Rep. Dom.*

*TEL.: (809) 274-4322 EXT. 2301*

*AFTN: MDSYNYX*

*E-mail: [ais@idac.gov.do](mailto:ais@idac.gov.do)*

*The International NOTAM office is an integrant part of the Aeronautical Information Management Department (AIM) and is located at the same address. H24 service is provided by this office.*

**2. ÁREA DE RESPONSABILIDAD**

El Servicio de Información Aeronáutica tiene la responsabilidad de recopilar, verificar y difundir la información aeronáutica en todo el territorio de la REPUBLICA DOMINICANA y el espacio aéreo de la FIR Santo Domingo.

**2. AREA OF RESPONSIBILITY**

*The Aeronautical Information Service is responsible for the collection, verification and dissemination of aeronautical information for the entire territory of the DOMINICAN REPUBLIC and for the Santo Domingo Flight information Region (FIR).*

**3. PUBLICACIONES AERONÁUTICAS**

De acuerdo con la documentación OACI: el Anexo 15, "Servicio de Información Aeronáutica" y el RAD 15 "Reglamento Aeronáutico Dominicano" y el "Manual para los Servicios de Información Aeronáutica" Doc. 8126, el AIS - REPUBLICA DOMINICANA suministra información aeronáutica en forma de "Productos de Información Aeronáutica", que consta de los siguientes elementos:

- ◆ Publicaciones de información aeronáutica (AIP);
- ◆ Servicio de enmienda de la AIP (AIP AMDT);
- ◆ Suplemento de la AIP (AIP SUP);
- ◆ NOTAM y boletines de información previa al vuelo (PIB);
- ◆ Circulares de información aeronáutica (AIC); y
- ◆ Listas de verificación y resúmenes.

**3. AERONAUTICAL PUBLICATIONS**

*In accordance with ICAO documentation: Annex 15 "Aeronautical Information Services", and RAD 15 "Reglamento Aeronáutico Dominicano" Doc. 8126 "Aeronautical Information Services manual", provides aeronautical information in the form of "Aeronautical Information Products", which is composed of the following elements:*

- ◆ *Aeronautical Information Publication (AIP);*
- ◆ *Amendment service to the AIP (AIP AMDT);*
- ◆ *Supplement to the AIP (AIP SUP);*
- ◆ *NOTAM and Pre-flight Information Bulletins (PIB);*
- ◆ *Aeronautical Information Circulars (AIC); and*
- ◆ *Checklist and summaries.*

**3.1. Publicación de Información Aeronáutica (AIP)**

Contiene información de carácter permanente así como cambios temporales de larga duración (por lo menos un año). Se facilita en un volumen en edición bilingüe (español/inglés). La información se mantiene al día mediante un servicio de enmiendas y suplementos al AIP.

**3.1. Aeronautical Information Publication (AIP)**

*Contains information of a permanent nature as well as temporary information of long duration (one year at least). The manual is provided in one volume in bilingual edition (Spanish/English). The information is kept up to date by means of an amendment service and supplements to AIP.*

### 3.2. Servicio de Enmienda (AMDT)

Se compone de:

Enmienda Regular: Contiene información de carácter permanente que entra en vigor en la fecha de publicación de la enmienda; consiste en páginas impresas, y correcciones manuscritas que han de incluirse en la AIP. Las enmiendas regulares se publicarán en caso de necesarias, de acuerdo a lo establecido en la AIC Serie D con el calendario de fechas efectivas AMDT AIRAC y AMDT regular.

La recepción de la información cesara para enmiendas regulares 28 antes de la fecha de publicación.

Enmienda AIRAC: Contiene información predecible de carácter permanente y de importancia para las operaciones que entra en vigor en fecha posterior a la de su publicación; consiste en páginas impresas, y cartas aeronáuticas que han de incluirse en la AIP en la fecha de efectividad. La enmienda AIRAC se publica y entra en vigor según las normas del Sistema Reglamentado de Publicación AIRAC (Ver GEN 3.1-5); La portada es de color azul y su numeración es consecutiva, independiente de la enmienda regular y basada en el año civil.

### 3.3. Suplementos al AIP (SUP)

Los Suplementos se editan con el fin de informar al usuario acerca de las variaciones temporales que sufra la información contenida en la AIP así como de información adicional al mismo. Cada suplemento contendrá las referencias correspondientes a la sección, o secciones, del AIP a las que afecte.

Por tanto, se aconseja a los usuarios que consulten los suplementos en vigor para obtener la última información relativa al AIP.

Existen dos tipos:

Suplemento regular: Por lo general incluye:

- ◆ Cambios temporales de larga duración (3 meses o más);
- ◆ Información de carácter temporal que contiene textos extensos y/o gráficos, incluso si la duración es inferior a 3 meses; y
- ◆ Información adicional que, aunque no está específicamente incluida en la AIP, afecta de alguna manera al mismo.

Se publica siempre que haya información disponible y las fechas de entrada en vigor y expiración vienen claramente especificadas. Las páginas de los suplementos regulares son de color amarillo.

#### Suplemento AIRAC:

Contiene información premeditada de carácter temporal y de importancia para las operaciones que requiere textos extensos y/o gráficos explicativos. El suplemento AIRAC se publica y entra en vigor de acuerdo con el Sistema Reglamentado de Publicación AIRAC (Ver GEN 3.1-5). Las páginas de los suplementos AIRAC son de color rosa.

### 3.2. Amendment Service (AMDT)

It is composed of:

*Regular Amendment: Includes information of a permanent nature which comes into force on following dates of publication of the amendment: The regular amendments will be published if necessary, in accordance with the provisions of the AIC Series D with the calendar of effective dates AMDT AIRAC and regular AMDT.*

*The reception of the information will stop for regular amendments 28 before the date of publication.*

*AIRAC Amendment: Includes pre-arranged information of a permanent nature and operational significance which comes effective at a later date than that of its publication; it consists of printed pages and aeronautical charts that must be included in the AIP on the effectiveness date. The AIRAC amendment is published and comes effective in accordance with the rules of the Regulated AIRAC System (see GEN 3.1-5); its cover is blue-coloured and has a consecutive serial number, that is independent of regular amendment numbering, and based on a yearly calendar basis.*

### 3.3. Supplements to AIP (SUP)

*Supplements are issued with the aim to bring the attention of users to temporary changes as well as additional information that affect the information contained in the AIP. Each supplement will include the appropriate references to the part, or parts, of the AIP concerned.*

*Thus, users are advised to consult the supplements currently in force to obtain the latest information regarding the AIP.*

*There are two types:*

*Regular Supplement: Generally it includes:*

- ◆ *Temporary changes of long duration (3 months or longer);*
- ◆ *Temporary information containing extensive texts and/or graphics, even if the duration is less than 3 months; y*
- ◆ *Additional information which, though not specifically enclosed in the AIP, affects in some way the information contained in it.*

*It is published as long as there is information available and its effective and expiry dates are clearly high-lighted. The pages of the regular supplement are issued in yellow colour.*

#### AIRAC Supplement:

*Includes pre-arranged information of a temporary nature and of operational significance that requires extensive texts and/or explanatory graphics. The AIRAC supplement is published and comes effective in accordance with the Regulated AIRAC System (see GEN 3.1-5). The pages of the AIRAC supplement are issued in pink colour.*



Los Suplementos se colocan por lo general al principio de cada volumen del AIP al que afecten aunque, por comodidad u operatividad, pueden ubicarse en una carpeta aparte o bien en otras zonas del AIP según conveniencias. Ambos tipos de suplemento tienen una numeración común y consecutiva basada en el año civil.

### 3.4. NOTAM

El NOTAM se caracteriza por su difusión mediante la red de telecomunicaciones AFTN y en un formato específico denominado "NOTAM Sistema", que permite su tratamiento automático en bases de datos.

Por medio de esta publicación se difunde con rapidez información urgente e impredecible que afecta directamente a las operaciones y que, por lo general, es de carácter temporal y de corta duración. Por otra parte también puede difundirse información referente a cambios permanentes o temporales de larga duración, que no hayan podido ser previstos con la debida antelación para su publicación mediante AMDT o SUP, y siempre que estos sean de importancia para las operaciones. Estos cambios se sustituirán, tan pronto sea posible, por una AMDT o SUP según sea necesario.

#### Difusión

La difusión nacional e internacional de los NOTAM la realiza la Oficina NOTAM Internacional (NOF), la cual verifica la información y la distribuye posteriormente en formato NOTAM del sistema.

Los NOTAM serán clasificados en Series y según su distribución, como sigue:

**Serie A.** Distribución internacional. Contiene información sobre normas generales, instalaciones de navegación y comunicación en ruta, restricciones de espacio aéreo y actividades que tienen lugar dentro de la FIR Santo Domingo, incluida la información relativa a los aeropuertos internacionales.

**Serie D.** Distribución nacional. Contiene información sobre normas generales, restricciones de espacio aéreo y actividades que tienen lugar dentro de la FIR Santo Domingo, por debajo de una altura de 3000 FT AGL o que incluye información relativa a los aeródromos y helipuertos domésticos que operan bajo Reglas de Vuelos Visual (VFR).

Cada serie tiene una numeración independiente y consecutiva que comienza cada 1ro de enero con el número 0001.

### TRIGGER NOTAM

Todos los cambios de importancia operacional publicados por AMDT o SUP son anunciados adicionalmente mediante NOTAM. Este NOTAM, denominado "TRIGGER NOTAM", se difunde en la fecha de publicación de la AMDT o SUP y contiene una breve descripción de los cambios, la fecha de efectividad de los mismos, así como la referencia a la AMDT o SUP correspondiente. Los TRIGGER NOTAM se incluyen en los Boletines de Información Previa al Vuelo (PIB) como recordatorio de la entrada en vigor de información de importancia operacional.

*Generally, Supplements are inserted at the beginning of each volume of the AIP affected although, for comfort or operational reasons, they may be placed in a separate binder or in other parts of the AIP as considered convenient. Both types of supplements are allocated with a common and consecutive numbering based on a yearly calendar basis.*

### 3.4. NOTAM

*The NOTAM is issued through the AFTN telecommunications network and in a specific format named "System NOTAM" which permits its automated treatment in data bases.*

*This publication serves as a fast medium to disseminate urgent and unpredictable information of direct operational significance and, in general, of a temporary nature and short duration. It can also disseminate permanent or temporary long duration information regarding operationally significant changes, when these are made at short notice with no time for an AMDT or SUP to be arranged. Such changes will be superseded, as soon as possible, by AMDT or SUP as necessary.*

#### Promulgation

*National and international promulgation of NOTAM is accomplished by the International NOTAM Office (NOF), uncharged of verifying and subsequently disseminate the information in System NOTAM format.*

*The NOTAM will be classified in Series and according to their distribution, as follows:*

**Series A.** *International distribution. It contains information on general regulations, en-route navigation and communication facilities, airspace restrictions and activities that take place within the Santo Domingo FIR, including information on international airports.*

**Series D.** *National distribution. It contains information on general regulations, airspace restrictions and activities that take place within the Santo Domingo FIR, below an altitude of 3000 FT AGL or that includes information related to domestic aerodromes and heliports that operate under Visual Flight Rules (VFR).*

*Each series has an independent and consecutive numbering which starts each January 1st with number 0001.*

### TRIGGER NOTAM

*All operational significant changes issued by AMDT or SUP are additionally announced by NOTAM. This NOTAM, called "TRIGGER NOTAM", is disseminated on the publication date of the AMDT or SUP and contains a brief description of the changes, the effective date and a reference to the appropriate AMDT or SUP. TRIGGER NOTAM are included in the Pre-flight Information Bulletins (PIB), as a reminder of the effectiveness of operationally significant information.*

Un "TRIGGER" tiene validez desde la fecha de efectividad hasta 15 días después en el caso de cambios permanentes (AMDT), y hasta el fin de la incidencia en el caso de cambios temporales (SUP).

A "TRIGGER" remains valid for 15 days after the effective date in case of permanent changes (AMDT), and for the period of duration in case of temporary changes (SUP).

### 3.5 Lista de verificación y Sumario de NOTAM

Para cada elemento de la Documentación Integrada existe una lista de chequeo a fin de verificar la información en vigor. Las listas de chequeo de los SUP y AIP-REPUBLICA DOMINICANA son páginas del AIP incluidas en la parte GEN 0.3, mientras que la lista de chequeo de las AIC constituye una AIC en sí misma. En el caso particular del NOTAM, la lista de chequeo se distribuye vía AFTN en formato NOTAM Sistema.

### 3.5 Checklist and NOTAM Summary

For each one of the elements of the Integrated Package there is a checklist to verify the information in force. Checklists of SUP and the AIP-REPUBLICA DOMINICANA are AIP pages included in part GEN 0.3, while the checklist of the AIC constitutes an AIC itself. For the particular case of the NOTAM the checklist is distributed via AFTN in System NOTAM format.

El Sumario de NOTAM consiste en una lista de NOTAM en vigor, en lenguaje claro. El sumario NOTAM se publicará actualizado diariamente de lunes a viernes a través de la página de Internet del IDAC, División de los Servicios de Información Aeronáutica (AIS):

<http://www.aip.idac.gov.do>

The NOTAM Summary consists in a compilation of NOTAM in force, in plain-language. An updated NOTAM Summary will be published daily from Monday to Friday in the Internet page of IDAC, División de los Servicios de Información Aeronáutica (AIS):

<http://www.aip.idac.gov.do>

### 3.6. Circular de Información Aeronáutica (AIC)

Esta publicación contiene información que no es motivo de inclusión en AIP, NOTAM o SUP pero de interés para las operaciones aéreas. Las circulares suelen anticipar cambios a largo plazo en la legislación, reglamentación, procedimientos, etc. así como asesorar y aclarar información relativa a la seguridad de los vuelos, legislación, aspectos técnicos y asuntos administrativos, de acuerdo al RAD 15, sección "E", apartado "15.35 Información aeronáutica en presentación normalizada", inciso "d) Circulares de información aeronáutica (AIC)".

### 3.6. Aeronautical Information Circular (AIC)

This publication It contains information that does not qualify for promulgation in AIP, NOTAM or SUP but of interest to aircraft operations. Circulars mainly anticipate long term changes in the legislation, regulation, procedures, etc. as well as advise and clarify information about the safety of flights, legislation, technical aspects and administrative matters, in accordance to RAD 15, section "E", point "15.35 Aeronautical information in standardized presentation", subsection "d) Aeronautical Information Circulars (AIC)".

Existen dos series de circulares de acuerdo a su distribución:

- ◆ Serie A: de distribución tanto nacional como internacional.
- ◆ Serie D: de distribución únicamente nacional.

There are two series of circulars according to their distribution:

- ◆ Series A: both national and international distribution.
- ◆ Series D: only national distribution.

Para su distribución se recomienda encarecidamente que las AIC estén codificadas por colores según el tema:

For its distribution It is highly recommended that AIC be colour coded by subject:

- ◆ Blanca: Administrativa;
- ◆ Amarilla: ATC;
- ◆ Rosada: Seguridad técnica;
- ◆ Malva: Mapa de área peligrosa; y
- ◆ Verde: Mapas/cartas.

- ◆ White: Administrative;
- ◆ Yellow: ATC;
- ◆ Pink: Safety;
- ◆ Mauve: Danger area map; and
- ◆ Green: Maps/charts.

Cada serie es independiente y tiene numeración consecutiva basada en el año civil.

Each serie is independent and has a consecutive numbering based on the calendar year.

### 3.7 Venta de publicaciones

Las publicaciones citadas pueden obtenerse sin costo en el Servicio de Información Aeronáutica, de acuerdo a AIC Serie A No. 01/16.

[AIC A 01-16.pdf \(idac.gov.do\)](http://www.aip.idac.gov.do)

### 3.7 Sale of publications

The said publications can be obtained without charge from the Aeronautical Information Service, as stated in AIC Series A No. 01/16.

[AIC A 01-16.pdf \(idac.gov.do\)](http://www.aip.idac.gov.do)

**GEN 3.2. CARTAS AERONAUTICAS / GEN 3.2 AERONAUTICAL CHARTS****1. Autoridad responsable**

**1.1** La Dirección de Navegación Aérea del Instituto Dominicano de Aviación Civil a través del Departamento de Gestión de la Información Aeronáutica (AIM), suministrará una amplia gama de cartas para uso de la aviación civil en el espacio aéreo sobre el territorio nacional y sus aguas jurisdiccionales de la República Dominicana, el Servicio de Información Aeronáutica produce las cartas que son partes de la AIP; todas las demás cartas son producidas por el Instituto Cartográfico Militar (ICM). Las cartas apropiadas para la planificación e información previa al vuelo seleccionadas de aquellas presentadas en el Catálogo de Cartas Aeronáuticas de la OACI (Doc. 7101), para los aeródromos de referencia están disponibles en las unidades de AIS. (Sus direcciones pueden hallarse en el Párrafo 3, más abajo). Las cartas se producen de acuerdo con las estipulaciones contenidas en el RAD 4 Reglamento Aeronáutico Dominicano de Cartas Aeronáuticas y en el Anexo 4, Cartas Aeronáuticas de la OACI. Las diferencias a estas estipulaciones, si las hubieren, se detallan en la sub-sección GEN 1.7.

**2. Actualización de las Cartas**

**2.1** Las cartas aeronáuticas incluidas en la AIP se mantienen actualizadas por medio de enmiendas a la AIP. Las correcciones a las cartas no contenidas en la AIP son promulgadas por enmiendas al mismo y son señaladas bajo el punto 5 de esta sub-sección. La información concerniente a la planificación de emisión de nuevos mapas y cartas se notifica por medio de Circulares de Información Aeronáutica.

**2.2** Si alguna información incorrecta detectada en las cartas publicadas es de importancia operacional, se corrige por medio de NOTAM.

**3. Acuerdos de compra**

**3.1** Las cartas indicadas bajo el punto 4 de esta sub-sección, se pueden obtener desde la siguiente dirección:

**Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC).**  
Departamento de Gestión de la Información Aeronáutica (AIM), P.O. Box 1180  
Edificio Sede Navegación Aérea y Control de Vuelo,  
Norge Botello, Santo Domingo Republica Dominicana.  
O a través del ICM.

**3.2** El Instituto Dominicano de Aviación Civil posee copia del Catálogo de Cartas Aeronáuticas (Doc. 7101) en donde las cartas aeronáuticas o series de cartas producidas por los Estados están señaladas y disponibles para el uso de la aviación civil.

**1. Responsible authority**

**1.1** *The Air Navigation Directorate of Dominican Institute of Civil Aviation through of the Aeronautical Information Management (AIM), will provides a wide range charts for use of civil aviation for the entire national territory over the airspaces and jurisdictional waters of Dominican Republic. The Aeronautical Information Service produces the charts which are part of the AIP; all other aeronautical charts are produced by Instituto Cartográfico Militar (ICM). Charts, suitable for pre-flight planning and briefing, selected from those listed in the ICAO Aeronautical Chart Catalogue (Doc 7101), are available for reference at aerodrome AIS units. (Their addresses can be found under paragraph. 3 below), The charts are produced in accordance with the provisions contained in the Reglamento Aeronáutico Dominicano RAD 4 of Aeronautical Charts and in ICAO Annex 4 Aeronautical Charts. The differences that exist are indicates in sub-section GEN 1.7.*

**2. Up Dating of Charts**

**2.1** *The aeronautical charts included in the AIP are kept up to date by amendments to the AIP. Corrections to aeronautical charts not contained in the AIP are promulgated by AIP Amendments and are listed under 5 of this sub-section. Information concerning the planning for or issuance of new maps and charts is notified by Aeronautical Information Circular.*

**2.2** *If incorrect information detected on published charts is of operational significance, it is corrected by NOTAM.*

**3. Purchase arrangements**

**3.1** *The charts as listed under item 4 of this sub-section may be obtained from the following address:*

**Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC).**  
Departamento de Gestión de la Información Aeronáutica (AIM), P.O. Box 1180  
Edificio Sede Navegación Aérea y Control de Vuelo,  
Norge Botello, Santo Domingo Republica Dominicana.  
O a través del ICM.

**3.2** *The Instituto Dominicano de Aviación Civil has copies of the ICAO Aeronautical Charts Catalogue (Doc 7101) where all aeronautical charts or chart series produced by this and other countries are listed, and are generally available to civil aviation.*

#### 4. Series de Cartas Aeronáuticas disponibles

Las cartas actualmente disponibles están indicadas en el punto 4.1 de esta sub-sección.

##### 4.1 Se producen las siguientes series de Cartas Aeronáuticas:

- ◆ Carta Aeronáutica Mundial - 1:1 000 000;
- ◆ Plano de Aeródromos/Helipuertos;
- ◆ Plano de Movimiento en tierra de Aeródromo;
- ◆ Plano de Estacionamiento;
- ◆ Plano de Obstáculos de Aeródromo Tipo A (para cada pista);
- ◆ Carta Topográfica de Aproximación de Precisión
- ◆ Cartas de Ruta;
- ◆ Cartas de Área (rutas de transición y llegada);
- ◆ Cartas de Área (rutas de transición y salida);
- ◆ Cartas Normalizadas de Salida - Instrumental (SID);
- ◆ Cartas Normalizadas de Llegada - Instrumental (STAR);
- ◆ Cartas de Aproximación por Instrumentos (para cada pista y tipo de procedimiento);
- ◆ Cartas de Aproximación Visual; y
- ◆ Concentración de Aves en los alrededores del Aeropuerto.

##### 4.2 Descripción general de las series

###### a) Carta Aeronáutica Mundial - 1:1 000 000.

Estas cartas se construyen en proyección Cónica Ortomórfica de Lambert al 80°N y la proyección Estereográfica Polar entre 80°N y 90°N con las escalas referidas al 80°N. Los datos aeronáuticos mostrados han sido mantenidos al mínimo, para que armonicen con el uso de las cartas para la navegación aérea visual. Se ha incluido una selección de aeropuertos, obstáculos significativos, elementos del sistema ATS, áreas prohibidas, restringidas y peligrosas y radio-ayudas a la navegación. Las cartas proveen información para satisfacer la navegación aérea visual y también es usada como carta de planificación previa al vuelo.

**b) Plano de Aeródromo / Helipuertos.** Este plano contiene datos detallados de aeropuertos /helipuertos para proveer a las tripulaciones de información que facilitará el movimiento de las aeronaves en tierra:

- ◆ Desde los aparcamientos a la pista;
- ◆ Desde la pista a los aparcamientos; y
- ◆ También provee información operacional esencial de los aeródromos/helipuertos.

#### 4. Aeronautical charts series available

*The charts currently available are listed under 4.1 of this sub-section.*

##### 4.1 The following series of aeronautical charts are produced:

- ◆ *World Aeronautical Chart - 1:1 000 000;*
- ◆ *Aerodromes/Heliports Charts;*
- ◆ *Aerodrome Ground Movement Charts;*
- ◆ *Aircraft Parking/Docking Charts;*
- ◆ *Aerodrome Obstacle Charts Type A (for each runway);*
- ◆ *Precision Approach Terrain Chart*
- ◆ *En-route Charts;*
- ◆ *Area Charts (arrival and transit routes);*
- ◆ *Area Charts (departure and transit routes);*
- ◆ *Standard Departure Charts - Instrument (SID);*
- ◆ *Standard Arrival Charts - Instrument (STAR);*
- ◆ *Instrument Approach Charts (for each runway and procedure type);*
- ◆ *Visual Approach Charts; and*
- ◆ *Bird concentrations in the vicinity of Aerodromes.*

##### 4.2 General description of each series

###### a) *World Aeronautical Chart - 1:1 000 000.*

*This series is constructed on Lambert Conical Orthomorphic Projection up to 80°N and the Polar Stereographic Projection between 80°N and 90°N with the scales matching at 80°N. The aeronautical data shown have been kept to a minimum, consistent with the use of the chart for visual air navigation. It includes a selection of aerodromes, significant obstacles, elements of the ATS system, prohibited, restricted and danger areas, and radio navigation aids. The chart provides information to satisfy visual air navigation and is also used as a pre-flight planning chart.*

**b) *Aerodromes / Heliports Charts.*** *This chart contains detailed aerodromes/heliports data to provide flight crews with information that will facilitate the ground movement of aircraft:*

- ◆ *from the aircraft stand to the runway;*
- ◆ *from the runway to the aircraft stand; and*
- ◆ *It also provides essential operational information at the aerodrome/heliport.*

**c) Plano de Aeródromo para movimiento en tierra.** Este plano se produce para aquellos aeropuertos donde, debido a congestión de informaciones, detalles necesarios para el movimiento de las aeronaves a lo largo de las calles de rodaje desde y hacia los aparcamientos no se pueden mostrar con suficiente claridad en las Cartas de Aeropuertos / Helipuertos.

**d) Plano de Estacionamiento y Atraque de Aeronaves.** Este plano se produce para aquellos aeropuertos donde, debido a la complejidad de las facilidades de la Terminal, la información para facilitar el movimiento de las aeronaves entre las calles de rodaje y los aparcamientos no se pueden mostrar con suficiente claridad en las Cartas de Aeropuertos / Helipuertos o en las Cartas de Movimiento Terrestre de Aeropuerto.

**e) Plano de Obstáculos de Aeródromo - Tipo A.** Este plano contiene información detallada de obstáculos en la trayectoria de despegue del aeropuerto, y muestra una vista de planta y de perfil. Esta información de obstáculos, combinada con una Carta de Obstáculos Tipo C, provee a los usuarios de los datos necesarios que le permitan cumplir con las limitaciones operacionales señaladas en el Anexo 6 de la OACI Partes I y II, Capítulo 5.

**f) Plano de Obstáculos de Aeropuerto - Tipo C.**

NIL

**g) Carta Topográfica de Aproximaciones de Precisión.**

Esta carta provee información detallada del terreno en la vertical dentro de una porción definida de la aproximación final, para permitirles a las agencias operadoras de aeronaves evaluar el efecto del terreno en la determinación de la altura de decisión mediante el uso del radio altímetro. Esta carta es producida para las pistas de aproximación de precisión CAT II y CAT III.

**c) Aerodrome Ground Movement Chart.** *This chart is produced for those aerodromes where, due to congestion of information, details necessary for the ground movement of aircraft along the taxiways to and from the aircraft stands and for the parking/docking of aircraft cannot be shown with sufficient clarity on the Aerodrome / Heliport Chart.*

**d) Aircraft Parking/Docking Charts.**

*This chart is produced for those aerodromes where, due to the complexity of the terminal facilities, the information to facilitate the ground movement of aircraft between the taxiways and the aircraft stands and the parking/docking of aircraft cannot be shown with sufficient clarity on the Aerodromes / Heliports Chart or on the Aerodrome Ground Movement Chart.*

**e) Aerodrome Obstacle Chart - Type A.**

*This chart contains detailed information on obstacles in the take-off flight path areas of aerodromes. It is shown in Plan and profile view. This obstacle information, in combination with an Obstacle Chart Type C, provides the data necessary to enable an operator to comply with the operating limitations of ICAO Annex 6, Parts I and II, Chapter 5.*

**f) Aerodrome Obstacle Chart - Type C.**

NIL

**g) Precision Approach Terrain Chart.**

*This chart provides detailed terrain profile information within a defined portion of the final approach so as to enable aircraft operating agencies to assess the effect of the terrain on decision height determination by the use of radio altimeters. This chart is produced for all precision approach CAT II and III runways.*

**h) Carta En Ruta.**

Esta carta se produce para toda la FIR de Santo Domingo. Los datos aeronáuticos incluyen todos los aeródromos, áreas prohibidas, restringidas y peligrosas y el sistema de los servicios de tránsito aéreo detallado. La carta provee a las tripulaciones de información que les facilite la navegación a lo largo de las rutas ATS cumpliendo con los procedimientos de los servicios de tránsito aéreo.

**i) Carta de Área.**

Esta carta se produce cuando las rutas de los servicios de tránsito aéreo o los puntos de reporte requeridos son complejos y no se pueden mostrar en una Carta de Rutas.

En ellas se muestran con más detalles, aquellos aeródromos cuyas rutas terminales, áreas prohibidas, restringidas y peligrosas y el sistema de los servicios de seguridad son afectados. Esta carta provee a las tripulaciones de información que les facilitará las siguientes fases del vuelo por instrumentos:

- ◆ la transición entre la fase de crucero y la aproximación a un aeródromo;
- ◆ la transición entre el despegue/aproximación frustrada y la fase de vuelo en crucero; y
- ◆ vuelos a través de áreas con rutas ATS o estructuras de espacios aéreos complejos.

**j) Carta de salidas normalizadas - Instrumental (SID).**

Esta carta se produce siempre que una ruta de salida normalizada instrumental se ha establecido y no puede ser mostrada con suficiente claridad en la Carta de Área.

Los datos aeronáuticos mostrados incluyen los aeródromos de llegada, aeródromo(s) que afecta (n) las rutas designadas de salida normalizadas por instrumentos, áreas prohibidas, restringidas, peligrosas y el sistema de los servicios de tránsito aéreo. Esta provee a las tripulaciones de información que les permitirá cumplir con las salidas normalizadas designadas desde la fase de despegue hasta la fase de crucero.

**h) En-Route Chart.**

*This chart is produced for the entire Santo Domingo FIR. The aeronautical data includes all aerodromes, prohibited, restricted and danger areas and the air traffic services system in detail. The chart provides the flight crew with information that will facilitate navigation along ATS routes in compliance with air traffic services procedures.*

**i) Area Chart.**

*This chart is produced when the air traffic services routes or position reporting requirements are complex and cannot be shown on an En-Route Chart.*

*It shows, in more detail, those aerodromes that affect terminal routings, prohibited, restricted and danger areas and the air traffic services system. This chart provides the flight crew with information that will facilitate the following phases of instrument flight:*

- ◆ *the transition between the en-route phase and the approach to an aerodrome;*
- ◆ *the transition between the take-off/missed approach and the en-route phase of flight; and*
- ◆ *flights through areas of complex ATS routes or airspace structure.*

**j) Standard Departure Chart - Instrumental (SID).**

*This chart is produced whenever a standard departure route - instrumental has been established and cannot be shown with sufficient clarity on the Area Chart.*

*The aeronautical data shown includes the aerodromes of departure, aerodrome (s) which affect the designated standard departure route instrument, prohibited, restricted and danger areas and the air traffic services system. This chart provides the flight crew with information that will enable them to comply with the designated standard departure route-instrument from the take-off phase to the en-route phase.*

**k) Carta de Llegada normalizada - Instrumental (STAR).**

Esta carta se produce siempre que una llegada normalizada por instrumentos ha sido establecida y no puede ser mostrada con suficiente claridad en la Carta de Área-OACI. Los datos aeronáuticos mostrados incluyen el aeródromo de aterrizaje, aeródromo (s) que afecta(n) las llegadas normalizadas por instrumentos, áreas prohibidas, restringidas y peligrosas y el sistema de los servicios de tráfico aéreo. Esta carta provee a las tripulaciones de información que les permitirá cumplir con las rutas instrumentales normalizadas de llegada normalizadas, desde la fase de crucero hasta la fase de aproximación.

**l) Carta de Aproximación por Instrumentos.**

Esta carta se produce para todos los aeródromos usados por la aviación civil en los que se hayan establecido procedimientos de aproximación por instrumentos. Separadamente se provee una Carta de Aproximación por Instrumentos para cada procedimiento. Los datos aeronáuticos mostrados incluyen información sobre aeródromos, áreas prohibidas, restringidas y peligrosas, facilidades para la comunicación y ayudas a la navegación, altitudes mínimas de sector, trayectoria de procedimientos mostrados con vistas en planta y perfil, mínimas de operación de aeródromo, etc. Esta carta provee a las tripulaciones de información que les permitirá cumplir con un procedimiento de aproximación por instrumentos aprobado hacia la pista en que se intenta aterrizar, incluyendo el procedimiento de aproximación frustrada, y donde sea aplicable, el patrón de espera asociado.

**m) Carta de Aproximación Visual.**

Esta carta se produce para aeropuertos usados por la aviación civil donde:

- ◆ solo existen facilidades limitadas a la navegación; o
- ◆ las facilidades para las radio comunicaciones no están disponibles; o
- ◆ no estén disponibles cartas aeronáuticas del aeródromo y sus inmediaciones a escala de 1:500,000 o más;
- ◆ los procedimientos de aproximación visual han sido establecidos.

Los datos aeronáuticos mostrados incluyen información sobre aeródromos, obstáculos, espacio aéreo designado, información sobre aproximación visual, radio ayudas para la navegación y facilidades de comunicación, según sean apropiados.

**k) Standard Arrival Chart - Instrument (STAR).**

*This chart is produced whenever a standard arrival route-instrument has been established and cannot be shown with sufficient clarity on the Area Chart-ICAO. The aeronautical data shown include the aerodromes of landing, aerodromes which affect the designated standard arrival route-instrument, prohibited, restricted and danger areas and the air traffic services system. This chart provides the flight crew with information that will enable them to comply with the designated standard arrival route-instrument from the en-route phase to approach phase.*

**l) Instrument Approach Chart.**

*This chart is produced for all aerodromes used by civil aviation where instrument approach procedures have been established. A separate Instrument Approach Chart-ICAO has been provided for each approach procedure. The aeronautical data shown include information on aerodromes, prohibited, restricted and danger areas, radio communication facilities and navigation aids, minimum sector altitude, procedure track portrayed in plan and profile view, aerodrome operating minima, etc. This chart provides the flight crew with information that will enable them to perform an approved instrument approach procedure to the runway of intended landing including the missed approach procedure and where applicable, associated holding patterns.*

**m) Visual Approach Chart.**

*This chart is produced for aerodromes used by civil aviation where:*

- ◆ *only limited navigation facilities are available; or*
- ◆ *radio communications facilities are not available; or*
- ◆ *no adequate aeronautical charts of the aerodrome and its surroundings at 1:500 000 or greater scale are available; or*
- ◆ *visual approach procedures have been established.*

*The aeronautical data shown include information on aerodromes, obstacles, designated airspace, visual approach information, radio navigation aids and communication facilities, as appropriate.*

**5. Correcciones a las cartas que no figuran en la AIP /**  
*5. Corrections to charts not contained in the AIP*

Cartas / <i>Charts</i>	Lugar / <i>Location</i>	Correcciones / <i>Corrections</i>
NIL	NIL	NIL



**GEN 3.4 SERVICIOS DE COMUNICACIONES / GEN 3.4 COMMUNICATION SERVICES****1. Dependencia responsable**

La autoridad responsable de suministrar los Servicios de Telecomunicaciones y facilidades para la navegación en la República Dominicana es el Instituto Dominicano de Aviación Civil.

**Instituto Dominicano de Aviación Civil**  
**Ave. México Esq. Ave. Dr. Delgado**  
**Oficinas Gubernamentales**  
**Bloque A, 2do. Piso**  
**Apartado Postal 1180**  
**Santo Domingo, D.N.**  
**República Dominicana.**  
**Tel.: 809-221-7909, 809-274-4322**  
**Telefax: 809-221-6220**  
**AMHS MDSYAYX**

Los servicios se proveen conforme a las estipulaciones contenidas en los siguientes reglamentos Dominicanos y documentos de la OACI:

- ◆ RAD 10 Telecomunicaciones Aeronáuticas;
- ◆ Anexo 10 - Telecomunicaciones Aeronáuticas;
- ◆ Doc. 8400 Procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea-Abreviaturas y Códigos de la OACI (PANS-ABC);
- ◆ Doc. 8585 Designadores de Empresas Explotadoras de Aeronaves, Autoridades y Servicios Aeronáuticos;
- ◆ Doc. 7030 Procedimientos Suplementarios Regionales; y
- ◆ Doc. 7910 - Indicadores de Lugar.

**2. Área de responsabilidad**

Los servicios de comunicaciones se proveen para todo el territorio dentro de la FIR Santo Domingo. Los arreglos para la provisión de estos servicios deberán ser tramitados ante el Instituto Dominicano de Aviación Civil, que es el organismo responsable de la aplicación de las regulaciones concernientes al diseño, tipo e instalación de las estaciones de radio de las aeronaves. La responsabilidad de la provisión diaria del servicio está a cargo de los oficiales de comunicaciones localizados en cada aeródromo internacional. Requerimientos, sugerencias o quejas relativos a cualquier servicio de telecomunicación deberá ser referido al Instituto Dominicano de Aviación Civil.

**1. Responsible service**

*The responsible entity service for the provision of telecommunication and navigation facility services in Dominican Republic is the Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

**Instituto Dominicano de Aviación Civil**  
**Ave. México Esq. Ave. Dr. Delgado**  
**Oficinas Gubernamentales**  
**Bloque A, 2do. Piso**  
**Apartado Postal 1180**  
**Santo Domingo, D.N.**  
**República Dominicana.**  
**Tel.: 809-221-7909, 809-274-4322**  
**Telefax: 809-221-6220**  
**AMHS MDSYAYX**

*The services are provided in accordance with the provisions contained in the following ICAO documents:*

- ◆ *RAD 10 Aeronautical Telecommunications;*
- ◆ *Annex 10 - Aeronautical Telecommunications;*
- ◆ *Doc. 8400 Procedures for Air Navigation Services - ICAO Abbreviations and Codes (PANS-ABC);*
- ◆ *Doc. 8585 Designators for Aircraft Operating Agencies, Aeronautical Authorities and Services;*
- ◆ *Doc. 7030 Regional Supplementary Procedures; and*
- ◆ *Doc. 7910 Location Indicators.*

**2. Area of responsibility**

*Communication services are provided for the entire Santo Domingo FIR. Arrangements for such services on a continuing basis should be made with the Instituto Dominicano de Aviación Civil, which is also responsible for the application of the regulations concerning the design, types and installation of aircraft radio stations. Responsibility of the daily operation of these services is vested in station communications officers located at each international aerodrome. Inquiries, suggestions or complaints regarding any telecommunication service should be referred to the Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

### 3. Tipos de servicios

#### 3.1 Servicios de radio-navegación

Están disponibles los siguientes tipos de radio ayudas a la navegación:

- ◆ **MF** Radio Faro No Direccional (NDB).
- ◆ **UHF** Radar Primario (PSR) y Radar Secundario de Vigilancia (SSR).
- ◆ **UHF** Sistema de Aterrizaje por Instrumentos (ILS).
- ◆ **VHF** Radio Faro Omnidireccional (VOR).
- ◆ **UHF** Equipo Radio telemétrico (DME).

#### 3.2 Servicio móvil / fijo

##### 3.2.1 Servicio móvil

Las estaciones aeronáuticas mantienen una vigilancia continua sobre sus frecuencias, durante las horas de servicio publicadas, a menos que se notifique lo contrario.

Las aeronaves deberán comunicarse normalmente con la estación de radio de control aeroterrestre que ejerce en el área en la que están volando. Las aeronaves deberán mantener una vigilancia apropiada de la estación de control y no deberán abandonar dicha vigilancia, excepto en casos de emergencia, sin informar a la estación de radio control.

##### 3.2-2 Servicio Fijo

Los mensajes que han de transmitirse por el Servicio Fijo Aeronáutico se aceptan solamente si:

- a) Satisfacen los requisitos del RAD 10, Vol. II, Numeral 10.21;
- b) Están preparados en la forma especificada en el Anexo 10; y
- c) El texto de un mensaje puede exceder más de 1800 caracteres.

Mensajes de agencias operadores de "aviación general" se aceptarán solamente para transmitir a países que han acordado aceptar tráfico Clase "B".

#### 3.3 Servicio de radiodifusión

Estaciones meteorológicas de VOLMET (estaciones radiotelegráficas) están disponibles para el uso de las aeronaves en vuelo. Detalles más completos se obtienen en la sub-sección GEN 3.5.

### 3. Types of services

#### 3.1 Radio navigation services

The following types of radio aids to navigation are available:

- ◆ **MF** Non-directional beacon (NDB).
- ◆ **UHF** Primary Radar (PSR) and Surveillance Secondary Radar (SSR).
- ◆ **UHF** Instrument landing system (ILS).
- ◆ **VHF** Omni directional radio range (VOR).
- ◆ **UHF** Distance-measuring equipment (DME).

#### 3.2 Mobile / fixed service

##### 3.2.1 Mobile service

The aeronautical stations maintain a continuous watch on their stated frequencies during the published hours of service unless otherwise notified.

An aircraft should normally communicate with the air ground control radio station that exercises control in the area in which the aircraft is flying. Aircraft should maintain a continuous watch on the appropriate frequency of the control station and should not abandon watch, except in an emergency, without informing the control radio station.

##### 3.2-2 Fixed service

The messages to be transmitted over the Aeronautical Fixed Service (AFS) are accepted only if:

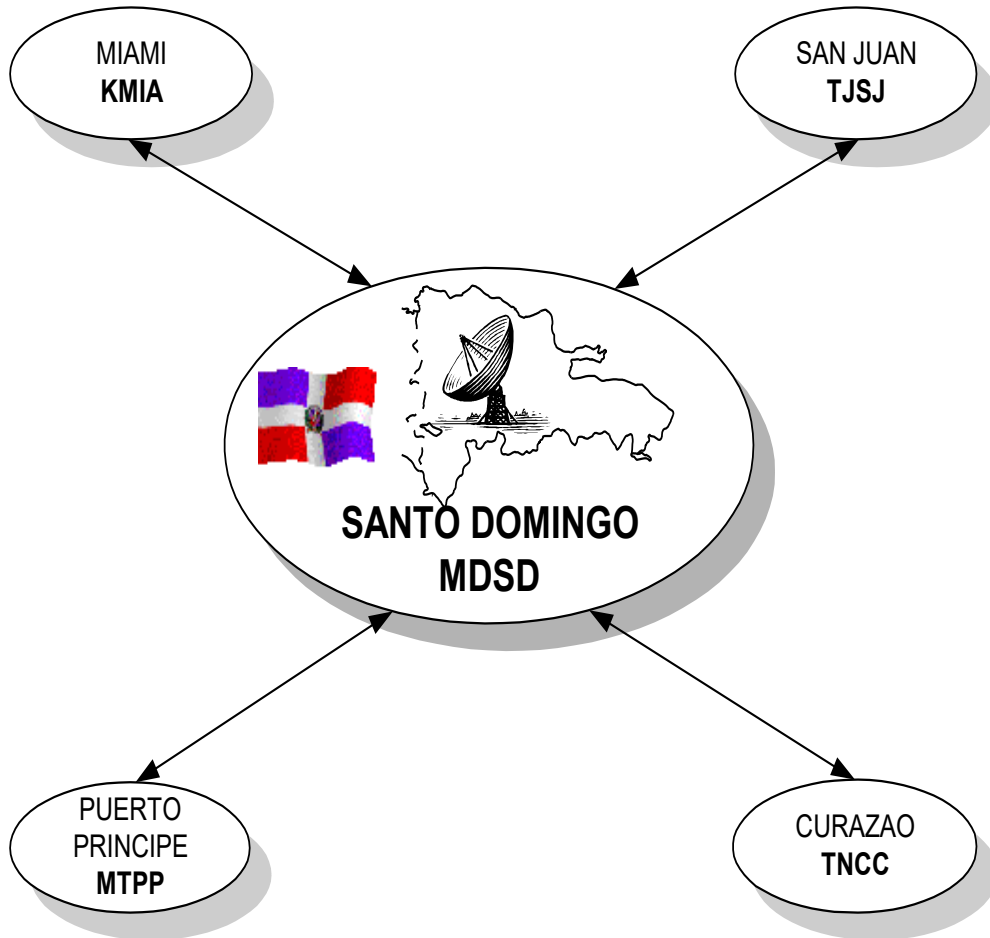
- a) Satisfy the requirements of RAD 10, Vol. II, Numeral 10.21;
- b) Are prepared in the form specified in ICAO Annex 10; and
- c) The text of an individual message does not exceed 1800 characters.

General aviation operating agency messages are only accepted for transmission to countries that have agreed to accept Class B traffic.

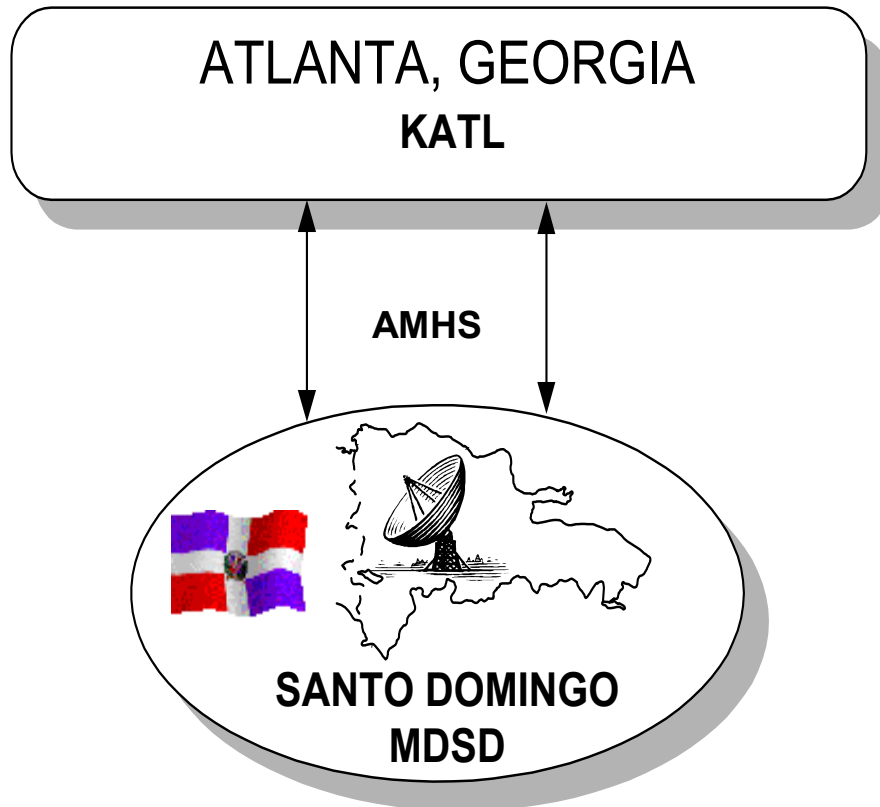
#### 3.3 Broadcasting service

Meteorological broadcasts VOLMET radiotelegraphy broadcasts) are available for the use of aircraft in flight. Full details are given in sub-section GEN 3.5.

**SERVICIO FIJO AERONAUTICO TELEFONOS.**  
*AERONAUTICAL FIXED SERVICES TELEPHONE.*



**CIRCUITOS INTERNACIONALES ORALES DIRECTOS.**  
*DIRECT INTERNATIONAL ORAL CIRCUITS.*



**SERVICIO/ SERVICE**  
1.- AMHS (FULL DUPLEX)

## ENR 1.9 ORGANIZACIÓN DE LA AFLUENCIA DEL TRÁNSITO AÉREO Y GESTIÓN DEL ESPACIO AÉREO / AIR TRAFFIC FLOW MANAGEMENT AND AIRSPACE MANAGEMENT ORGANIZATION

**1. Estructura, área de servicio, servicios suministrados, emplazamiento de las dependencias y horas de funcionamiento de la organización de la afluencia del tránsito aéreo.**

La Dirección de Navegación Aérea (DINA), ha creado una unidad de ATFM-CDM encargada de planificar, coordinar y ejecutar las medidas ATFM, teniendo en cuenta las recomendaciones de la Organización Aviación Civil Internacional de (OACI) para mejorar la utilización del ATC y la capacidad del espacio aéreo.

Dirección Unidad ATFM-CDM:

COMPLEJO AERONAUTICO DOMINICANO  
Navegación Aérea y Control de Vuelo "NORGE BOTELLO".

AFTN: NIL

TEL: 809-274-4322, EXT 2019, 2021, 2022, 2023

TEL: 809-985-0413, 809-985-0414, 809-985-0415

809-985-0416

Horario de operación: H24

**1. Air traffic flow management structure, service area, service provided, location of unit(s) and hours of operation.**

*The Air Navigation Directorate (DINA), has created a ATFM-CDM unit in charge of planning, coordinating and executing ATFM measures, taking into account the recommendations by the International Civil Aviation Organization (ICAO) to improve the utilization of ATC and the airspace capacity.*

*ATFM-CDM Unit address:*

*COMPLEJO AERONAUTICO DOMINICANO  
Navegación Aérea y Control de Vuelo "NORGE BOTELLO".*

*AFTN: NIL*

*TEL: 809-274-4322, EXT 2019, 2021, 2022, 2023*

*TEL: 809-985-0413, 809-985-0414, 809-985-0415*

*809-985-0416*

*Hours of operation: H24*

### 1.2 Servicio proporcionado

El área de responsabilidad del Centro de Control de Área (ACC) Santo Domingo se describe más adelante en esta Sección.

En lo que respecta a República Dominicana, las actividades de coordinación de las medidas estratégicas y pre tácticas, así como la ejecución táctica de las medidas de regulación, las realiza el Centro de Control de Área (ACC) Santo Domingo en coordinación con:

- La unidad ATFM-CDM
- Las Posiciones de Gestión de Afluencia establecidas en la unidad ATFM-CDM.

La unidad ATFM-CDM tiene las siguientes funciones:

- ♦ Gestionar y coordinar las actividades correspondientes a la fase estratégica en coordinación con los partes interesadas nacionales e internacionales correspondientes (OACI, ACC, etc).

### 1.2 Service provided

*The Santo Domingo Area Control Center (ACC) area of responsibility is described further on in this Section.*

*With regard to Dominican Republic, the coordination activities of strategic and pre tactical measures, as well as tactical execution for regulation measures, are undertaken by the Santo Domingo Area Control Center (ACC) in coordination with:*

- *The ATFM-CDM Unit.*
- *The Flow Management Positions located at ATFM-CDM Unit .*

*The ATFM-CDM Unit has the following duties :*

- ♦ *Management and coordination of the activities relating to strategical phase of coordinating with the appropriate national and international concerned parties (ICAO, ACC, etc).*

- ◆ Supervisar las actividades estratégica pre tácticas y tácticas.
- ◆ Centralizar a nivel nacional las funciones de las FMP cuando éstas no estén operativas o siempre que así se determine.

#### **Promulgación de medidas ATFM**

La unidad ATFM-CDM difunde información sobre medidas ATFM:

- a) Pronóstico de flujo de tránsito.
- b) Información de situación del sistema.
- c) Información pertinente partes interesadas.

Documentos para disponibilidad de rutas: son sistemas estratégicos de rutas planificadas diseñados para hacer más efectivo el uso de la capacidad ATC.

La planificación del esquema de encaminamientos y disponibilidad de rutas se coordina con los Estados del área de influencia del Centro de Control de Área (ACC) Santo Domingo y posteriormente se distribuye para su difusión a nivel local.

#### **Mensajes de promulgación de medidas ATFM**

Se informará a los usuarios de la entrada en vigor de las medidas ATFM, así como de modificaciones y cancelaciones, mediante los medios disponibles.

La unidad ATFM-CDM también proporciona información, consejo e instrucciones relativas a la aplicación de las medidas ATFM.

#### **Posiciones de Gestión de afluencia**

Oficial de Gestión de tránsito aéreo (TMO)

Coordinador Gestión de tránsito aéreo (TMC), partes interesadas.

Coordinador gestión de tránsito aéreo (TMC), militar

#### **ÁREA DE RESPONSABILIDAD**

La FIR Santo Domingo (MDCS),

- ◆ *Supervision of strategical pre tactical and tactical activities.*
- ◆ *National centralization of FMP tasks when these are not operative or whenever it is so decided.*

#### **ATFM measures promulgation**

*The ATFM-CDM Unit promulgates information regarding ATFM measures:*

- a) Flow traffic forecast.*
- b) Location of the system information.*
- c) Concerned parties relevant Information*

*Route availability documents: are strategically planned routing systems designed to make the most effective use of ATC capacity.*

*The planification of the routeing scheme and the route availability is coordinated with the States of the Santo Domingo Area Control Center (ACC) area of influence and later distributed for promulgation at local level.*

#### **Messages used in the promulgation of ATFM measures**

*Users shall be informed of the application of ATFM measures, together with modifications and cancellations thereof, by available means.*

*The ATFM-CDM Unit also provides information, advice and instructions relating to the application of current ATFM.*

#### **Flow Management Position**

*Air traffic management officer (TMO)*

*Air traffic management coordinator (TMC), concerned parties.*

*Air traffic management coordinator (TMC), military*

#### **AREA OF RESPONSIBILITY**

*Santo Domingo FIR (MDCS).*

**ENR 1.11 DIRECCIONAMIENTO DE LOS MENSAJES DE PLAN DE VUELO (FPL) Y ASOCIADOS**  
*ENR 1.11 ADDRESSING OF FLIGHT PLAN (FPL) AND ASSOCIATED MESSAGES*

Los reportes de llegada deberán contener los siguientes elementos de información:

- **identificación de la aeronave;**
- **aeródromo de salida;**
- **aeródromo de destino; y**
- **hora de llegada.**

*Arrival reports shall contain the following elements of information:*

- **aircraft identification;**
- **departure aerodrome;**
- **destination aerodrome; and**
- **time of arrival.**

En caso de desvío, insertar "aeródromo de llegada" entre "aeródromo de destino" y "hora de llegada".

*In the case of diversion, insert the "arrival aerodrome" between "destination aerodrome" and "time of arrival".*

Los mensajes de movimiento de vuelos, relativos al tráfico hasta o vía la FIR Santo Domingo, deberán ser direccionados como se indica abajo, de manera que se garantice un relevo y entrega correctos.

*Flight movement messages relating to traffic into or via the Santo Domingo FIR shall be addressed as stated below in order to warrant correct relay and delivery.*

**Nota.-** Los mensajes de movimiento de vuelos en este contexto, comprenden mensajes de plan de vuelo, mensajes de enmiendas relativos a éstos y los mensajes de cancelación de plan de vuelo. (Favor consulte IDAC/ATS-8000 ).

**Note.-** Flight movement messages in this context comprise flight plan messages, amendment messages relating thereto and flight plan cancellation messages (please refer to IDAC/ATS-8000 ).

Categoría del vuelo (IFR, VFR)	Ruta (hasta o vía FIR y/o TMA)	Direcciones del mensaje
<i>Category of flight (IFR, VFR)</i>	<i>Route (into or via FIR and/or TMA)</i>	<i>Message address</i>
<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
Vuelos IFR <i>IFR Flights</i>	Hasta o vía la FIR de Santo Domingo/ <i>Into or via the Santo Domingo FIR</i>	MDCSZPZF
	Hasta o vía el TMA de Punta Cana/ <i>Into or via the Punta Cana TMA</i>	
Vuelos VFR <i>VFR Flights</i>	Hasta o vía la FIR de Santo Domingo/ <i>Into or via the Santo Domingo FIR</i>	
Todos los vuelos/ <i>All flights</i>	Especifique el aeródromo controlado/ <i>Specify controlled aerodrome</i>	Especifique el indicador de lugar OACI de 4 letras seguido del designador ZTZX y ZPZX / <i>Specify ICAO 4 letter location Indicator, plus the designator ZTZX and ZPZX.</i>

*Intencionalmente en Blanco*  
*Intentionally Left Blanc*



## ENR 1.12 INTERCEPCION DE AERONAVES CIVILES

### ENR 1.12 INTERCEPTION OF CIVIL AIRCRAFT

#### 1. Procedimientos de interceptación

**1.1** Los procedimientos y señales visuales siguientes se aplican sobre el territorio y aguas jurisdiccionales de la República Dominicana, así como en toda la FIR Santo Domingo, en el caso de interceptación de una aeronave. Una aeronave que es interceptada por otra aeronave deberá inmediatamente:

- a) Seguir las instrucciones dadas por la aeronave interceptora, interpretando y respondiendo a las señales visuales de acuerdo a lo especificado en el RAD 2, Sección "C" – Reglas Generales:
- b) Notificar inmediatamente, si es posible, a la dependencia ATS apropiada;
- c) Tratará de establecer radiocomunicaciones con la aeronave interceptora o con la dependencia de control de interceptación apropiada, efectuando una llamada general en la frecuencia de emergencia de 121.500 MHZ, indicando la identidad de la aeronave interceptada y la naturaleza del vuelo; si no se ha establecido contacto y si es posible, repetirá esta llamada en la frecuencia de emergencia de 243 Mhz; y
- d) Si está equipada con respondedor SSR, seleccionará inmediatamente la Clave 7700 del Modo A, salvo disposición en contrario de la dependencia ATS apropiada.

**1.2** Si se ha establecido contacto por radio con la aeronave interceptora, pero no es posible comunicarse en un idioma común, se intentará hacer llegar la información esencial y acusar recibo de las instrucciones por medio de las siguientes frases y pronunciaciones, transmitiendo cada palabra dos veces:

- ◆ La palabra "interceptación," en este contexto, no incluye los servicios de interceptación y escolta proporcionados a una aeronave en peligro, a petición, de conformidad con el Manual de Búsqueda y Salvamento (Doc 7333);

#### 1. Interception procedure

**1.1** *The following procedure and visual signals apply over the territory and territorial waters of the Dominican Republic and in the entire Santo Domingo FIR, in the event of interception of an aircraft. An aircraft which is intercepted by another aircraft shall immediately:*

- a) *Follow the instructions given by the intercepting aircraft, interpreting and responding to visual signals in accordance with the specifications in RAD 2, Sección "C" – Reglas Generales:*
- b) *Notify, if possible, the appropriate air traffic services unit;*
- c) *Attempt to establish radio communication with the intercepting aircraft or with the appropriate intercept control unit, by making a general call on the emergency frequency 121.500 MHZ, giving the identity of the intercepted aircraft and the nature of the flight; if no contact has been established and if practicable, repeat this call on the emergency frequency 243 Mhz; and*
- d) *If equipped with SSR transponder, select Mode A, Code 7700, unless otherwise instructed by the appropriate air traffic services unit.*

**1.2** *If radio contact is established during interception but communication in a common language is not possible, attempts shall be made to convey instructions and essential information by using the phrases and pronunciations in the following table, transmitting each phrase twice:*

- ◆ *The word "interception", in this context, does not include intercept and escort service provided, on request, to an aircraft in distress, in accordance with the Search and Rescue Manual (Doc 7333);*

Frase / Phrase	Pronunciación / Pronunciation	Significado / Meaning
1	2	3
Distintivo de llamada <i>CALL SIGN (call sign)</i>	<b>KOL SÁ-IN / KOL-SA-IN</b> (call sign)	Mi distintivo de llamada (....) <i>My call sign is (....)</i>
<i>WILCO</i>	<b>UILL-KO / VILL-KO</b>	Entendido / cumpliremos / <i>Understood. Will comply.</i>
<i>CANNOT</i>	<b>CAN NOT / KANN NOTT</b>	Imposible cumplir / <i>Unable to comply</i>
<i>REPEAT</i>	<b>RI-PIT / REE-PEET</b>	Repita sus instrucciones / <i>Repeat your instruction.</i>
<i>I AM LOST</i>	<b>AM LÓST / AM LOSST</b>	Posición desconocida / <i>Position unknown.</i>
<i>MAYDAY</i>	<b>MEIDÉI / MAYDAY</b>	Estoy en problemas / <i>I am in distress.</i>
<i>HIJACK</i>	<b>JAI-CHÁC / HI-JACK</b>	Yo he sido secuestrado / <i>I have been Hijacked.</i>
<i>TIERRA / LAND</i>	<b>LAND / LAAND</b>	Yo solicito aterrizar en ( poner el lugar) / <i>Request to land at (plane name).</i>
<i>DESCENDER / DESCEND</i>	<b>DIS-SEND / DEE-SEND</b>	Yo solicito descender / <i>I require descent.</i>

- ◆ Sílabas a enfatizar en negritas;
- ◆ El distintivo de llamada que se requiere indicar es el usado en las comunicaciones radiotelefónicas con el servicio de tránsito aéreo y que corresponda a la identificación en el plan de vuelo; y
- ◆ Las circunstancias pueden no hacer conveniente el uso de la frase "HIJACK".

1.3 La aeronave interceptora, en las circunstancias descritas en el párrafo anterior, transmitirá dos veces las frases mostradas en la tabla que figura más abajo.

1.4 Si alguna instrucción recibida por radio de cualquier fuente estuviera en conflicto con las instrucciones dadas por la aeronave interceptora mediante señales visuales, la aeronave interceptada requerirá aclaración inmediata mientras continúa cumpliendo con las instrucciones visuales dadas por la aeronave interceptora.

1.5 Si alguna instrucción recibida por radio de cualquier fuente estuviera en conflicto con las instrucciones dadas por la aeronave interceptora por radio, la aeronave interceptada requerirá aclaración inmediata mientras continúa cumpliendo con las instrucciones dadas por radio por la aeronave interceptora.

- ◆ *Syllables to be emphasized are printed in bold type letters;*
- ◆ *The call sign required to be given is that used in radio communication with air traffic services units and corresponding to the aircraft identification in the flight plan; and*
- ◆ *Circumstances may not always permit, nor make desirable, the use of the phrase "HIJACK".*

1.3 *The phases shown in the table below shall be used by the intercepting aircraft and transmitted twice in the circumstances described in the preceding paragraph.*

1.4 *If any instructions received by radio from any source conflict with those given by the intercepting aircraft by visual signals, the intercepted aircraft shall request immediate clarification while continuing to comply with the visual instructions given by the intercepting aircraft.*

1.5 *If instructions received by radio from any source conflict with those given by the intercepting aircraft by radio, the intercepted aircraft shall request immediate clarification while continuing to comply with the radio instructions given by the intercepting aircraft.*

1.6 Las señales visuales para el uso en caso de interceptación se indican en la página ENR 1.12-4 y 1.12-5.

1.6 The visual signals for use in the event of interception are detailed on page ENR 1.12-4 and 1.12-5.

Frase / Phrase	Pronunciación / Pronunciation	Significado / Meaning
1	2	3
DISTINTIVO DE LLAMADA CALL SIGN	<b>KOL</b> SÁIN / <b>KOL</b> SA-IN	Cuál es su distintivo de llamada / What is your call sign?
SIGA / FOLLOW	<b>FOL-</b> OU / <b>FOL-</b> LO	Sígame / Follow me.
DESCIENDA / DESCEND	DIS- <b>SEND</b> / DEE- <b>SEND</b>	Descienda para aterrizar / Descend for landing
ATERRICE / YOU LAND	<b>YU LAND</b> / <b>YOU JAAND</b>	Aterrice en este aeródromo / Land at this aerodrome.
PROCEDA / PROCEED	PRO- <b>SIID</b> / PRO- <b>SEED</b>	Proceda / Proceed

◆ Sílabas enfáticas están en negritas.

◆ Syllables to be emphasized are printed in bold letters.

**SEÑALES PARA USARSE ANTE LA EVENTUALIDAD DE UNA INTERCEPTACION**  
Señales iniciadas por la aeronave interceptora y respuesta de la aeronave interceptada

Series	Señales de la aeronave INTERCEPTADORA	Significado	Respuesta de la aeronave INTERCEPTADA	Significado
1	<p><b>DIA o NOCHE</b> - Balanceo de la aeronave y encendido de las luces intermitentes con intervalos irregulares (y luces de aterrizaje en caso de helicóptero) desde una posición ligeramente por encima y adelante, y normalmente a la izquierda de la aeronave interceptada (o a la derecha si la aeronave es un helicóptero) y, después del reconocimiento, un lento cambio de nivel, normalmente a la izquierda, (o a la derecha en el caso de helicóptero) en el rumbo deseado.</p> <p><b>Nota 1.</b>- Las condiciones meteorológicas o del terreno pueden requerir que la aeronave interceptora invierta la posición y dirección del viraje indicado arriba en la serie 1.</p> <p><b>Nota 2.</b>- Si la aeronave interceptada no es capaz de mantener la marcha junto con la aeronave interceptora, hará una serie de pases bajos cuidando la separación de la aeronave interceptada a cada pase.</p>	Usted ha sido interceptado. Sígame.	<p><b>DIA o NOCHE.</b> - Balanceando la aeronave, encendiendo las luces de navegación de manera intermitente a intervalos irregulares.</p> <p><b>Nota.</b> Acciones adicionales requeridas a ser tomadas por la aeronave interceptada están prescritas en el RAD 2, Sección "C" – Reglas Generales.</p>	Entendido, Cumpliremos
2	<p><b>DIA o NOCHE.</b> - Una maniobra abrupta de alejamiento de parte la aeronave interceptora que consista de un viraje de 90 grados o más en ascenso sin cruzar la línea de vuelo de la aeronave interceptada.</p>	Usted puede proceder.	<b>DIA o NOCHE</b> - Balanceando la aeronave.	Entendido, Cumpliremos
3	<p><b>DIA o NOCHE.</b>- Bajando el tren de aterrizaje (si es adecuado) mostrando las luces de aterrizaje fijas y sobrevolando la pista en uno o, si la aeronave interceptada es un helicóptero, sobrevolando el área de aterrizaje de helicópteros. En el caso de helicópteros, el helicóptero interceptor hará una aproximación de aterrizaje, rondando de cerca el área de aterrizaje.</p>	Aterrice en éste aeródromo.	<b>DIA o NOCHE</b> - Bajando el tren de aterrizaje, ( si es adecuado) mostrando de manera fija las luces de aterrizaje y siguiendo a la aeronave interceptora y, si después de sobrevolar la pista en uso o área de aterrizajes de helicópteros, considera que puede aterrizar de manera segura, procederá a aterrizar.	Entendido, Cumpliremos

**Señales iniciadas por la aeronave interceptada y respuesta de parte de la aeronave interceptora**

Series	Señales de la aeronave INTERCEPTADA	Significado	Respuesta de la aeronave INTERCEPTORA	Significado
4	<p><b>DIA o NOCHE</b> - Subiendo el tren de aterrizaje (si es adecuado) y encendiendo las luces de aterrizaje de manera intermitente mientras pase sobre la pista en uso o el área de aterrizaje de helicópteros a una altura que exceda 300 m (1,000 ft) pero sin exceder 600 m (2,000 ft) en el caso de un helicóptero, a una altura que exceda de 50 m (170 ft) sobre el nivel del aeródromo, y continuando a circular la pista en uso o el área de aterrizaje de helicópteros. Si es imposible encender las luces de aterrizaje manera intermitente, encienda cualquier otra luz disponible.</p>	El aeródromo que usted ha indicado es Inadecuado.	<p><b>DIA o NOCHE</b> - Si se desea que la aeronave interceptada siga a la aeronave interceptora a un aeródromo alterno, la aeronave interceptora subirá el tren de aterrizaje (si es adecuado) y usa las señales prescritas en la Serie 1 por aeronaves interceptoras.</p> <p>Si se decide abandonar la aeronave interceptada, la aeronave interceptora usará las señales prescritas en las Series 2 por aeronaves interceptoras.</p>	Entendido, sígame.  Entendido, usted puede proceder.
5	<p><b>DIA o NOCHE</b> - Apagar y prender todas las luces disponibles de manera regular pero en cada caso hacerlo de manera que se distingan de las luces intermitentes.</p>	No puede cumplir.	<b>DIA o NOCHE</b> - Usar las señales prescritas en las Series 2 por aeronaves interceptoras.	Entendido.
6	<p><b>DIA o NOCHE</b> -Encender las luces intermitentes de manera irregular.</p>	En peligro.	<b>DIA o NOCHE</b> - Usar las señales prescritas en las Series 2 por aeronaves interceptoras.	Entendido

**SIGNALS FOR USE IN THE EVENT OF INTERCEPTION**  
Signals initiated by intercepting aircraft and responses by intercepted aircraft

Series	INTERCEPTING Aircraft Signals	Meaning	INTERCEPTED Aircraft Responds	Meaning
1	<p><b>DAY or NIGHT</b> - Rocking aircraft and flashing navigational lights at irregular intervals (and landing lights in the case of a helicopter) from a position lightly above and ahead of, and normally to the left of, the intercepted aircraft (or to the right if the intercepted aircraft is a helicopter) and, after acknowledgement, a low level turn, normally to the left, (or to the right in the case of a helicopter) on the desired heading.</p> <p><b>Note 1.</b>- Meteorological conditions or terrain may require the intercepting aircraft to reverse the positions and direction of turn given above in Series 1.</p> <p><b>Note 2.</b>- If the intercepted aircraft is not able to keep pace with the intercepting aircraft, the latter is expected to fly a series of race-track patterns and to rock the aircraft each time it passes the intercepted aircraft.</p>	You have been intercepted. Follow me.	<p><b>DAY or NIGHT</b> - Rocking aircraft, flashing navigational lights at irregular intervals and following.</p> <p><b>Note.</b>- Additional action required to be taken by intercepted aircraft is prescribed in RAD 2, Sección "C" – Reglas Generales.</p>	Understood, will comply.
2	<p><b>DAY or NIGHT</b> - An abrupt break-away manoeuvre from the intercepted aircraft consisting of a climbing turn of 90 degrees or more without crossing the line of flight of the intercepted aircraft.</p>	You may proceed.	<b>DAY or NIGHT</b> - Rocking the aircraft.	Understood, will comply.
3	<p><b>DAY or NIGHT</b> - Lowering landing gear (if fitted), showing steady landing lights and over-flying runway in use or, if the intercepted aircraft is a helicopter, overflying the helicopter landing area. In the case of helicopters, the intercepting helicopter makes a landing approach, coming to hover near to the landing area.</p>	Land at this aerodrome.	<p><b>DAY or NIGHT</b> - Lowering landing gear, (if fitted), showing steady landing lights and following the intercepting aircraft and, if, after overflying the runway in use or helicopter landing area, landing is considered safe, proceeding to land.</p>	Understood, will comply.

**Signals initiated by intercepted aircraft and responses by intercepting aircraft**

Series	INTERCEPTED Aircraft Signals	Meaning	INTERCEPTING Aircraft Responds	Meaning
4	<p><b>DAY or NIGHT</b> - Raising landing gear (if fitted) and flashing landing lights while passing over runway in use or helicopter landing area at a height exceeding 300 m (1,000 ft) but not exceeding 600 m (2,000 ft) in the case of a helicopter, at a height exceeding 50 m (170 ft) but not exceeding 100 m (330 ft) above the aerodrome level, and continuing to circle runway in use or helicopter landing area. If unable to flash landing lights, flash any other lights available.</p>	Aerodrome you have designated is inadequate.	<p><b>DAY or NIGHT</b> - If it is desired that the intercepted aircraft follow the intercepting aircraft to an alternate aerodrome, the intercepting aircraft raises its landing gear (if fitted) and uses the Series 1 signals prescribed for intercepting aircraft.</p> <p>If it is decided to release the intercepted aircraft, the intercepting aircraft uses the Series 2 signals prescribed for intercepting aircraft.</p>	Understood, follow me.  Understood, you may proceed.
5	<p><b>DAY or NIGHT</b> - Regular switching on and off of all available lights but in such a manner as to be distinct from flaming lights.</p>	Cannot comply,	<b>DAY or NIGHT</b> - Use Series 2 signals prescribed for intercepting aircraft.	Understood.
6	<p><b>DAY or NIGHT</b> - Regular flashing of all available lights.</p>	In distress.	<b>DAY or NIGHT</b> - Use Series 2 signals prescribed for intercepting aircraft.	Understood.

*Intencionalmente en Blanco*  
*Intentionally Left Blanc*

## ENR 1.14 INCIDENTES DE TRANSITO AEREO

### ENR 1.14 AIR TRAFFIC INCIDENTS

#### 1. Definición de incidente de tránsito aéreo

1.1 "Incidente de tránsito aéreo" se usa para nombrar un suceso grave relacionado con la prestación de los servicios de tránsito aéreo, tales como:

- a) proximidad de aeronaves (AIRPROX);
- b) serias dificultades que puedan resultar en peligro para la aeronave causadas por ejemplo por:
  - 1) procedimientos mal ejecutados;
  - 2) incumplimiento con los procedimientos; o
  - 3) fallas de facilidades terrestres.

1.1.1 Definiciones de proximidad de aeronaves y AIRPROX.

**Proximidad de aeronaves.** Una situación en la cual, en opinión del piloto o del personal de los servicios de tránsito aéreo, la distancia entre aeronaves, así como sus posiciones relativas y velocidades, han sido tales que la seguridad de las aeronaves involucradas pudo haber estado comprometida. La proximidad de aeronaves se clasifica como sigue:

**Riesgo de colisión.** Clasificación de riesgo de proximidad de aeronaves en la cual ha existido serio riesgo de colisión.

**Seguridad no garantizada.** Clasificación de riesgo de proximidad de aeronaves en la cual la seguridad de las aeronaves pudo haber estado comprometida.

**No riesgo de colisión.** Clasificación de riesgo de proximidad de aeronaves en la cual no ha existido riesgo de colisión.

**Riesgo no determinado.** Clasificación de riesgo de proximidad de aeronaves en la cual no se dispone de suficiente información para determinar el riesgo envuelto.

**AIRPROX.** Palabra codificada usada para designar una proximidad de aeronaves, en los reportes de incidentes de tránsito aéreo.

1.2 Los incidentes de tránsito aéreo se designan e identifican en los reportes como sigue:

#### 1. Definition of air traffic incident

1.1 "Air traffic incident" is used to mean a serious occurrence related to the provision of air traffic services, such as:

- a) aircraft proximity (AIRPROX);
- b) serious difficulty resulting in a hazard to aircraft caused, for example, by:
  - 1) faulty procedures;
  - 2) non-compliance with procedures; or
  - 3) failure of ground facilities.

1.1.1 Definitions for aircraft proximity and AIRPROX.

**Aircraft proximity.** A situation in which, in the opinion of the pilot or the air traffic services personnel, the distance between aircraft, as well as their relative positions and speed, has been such that the safety of the aircraft involved may have been compromised. Aircraft proximity is classified as follows:

**Risk of collision.** The classification of aircraft proximity in which serious risk of collision has existed.

**Safety not assured.** The risk classification of aircraft proximity in which the safety of the aircraft may have been compromised.

**No risk of collision.** The risk classification of aircraft proximity in which no risk of collision has existed.

**Risk not determined.** The risk classification of aircraft proximity in which insufficient information was available to determine the risk involved.

**AIRPROX.** The code word used in an air traffic incident report to designate aircraft proximity.

1.2 Air traffic incidents are designated and identified in reports as follows:

Tipo	Designación
<b>Incidente de tránsito aéreo</b> Como a) Como b); 1) y 2) Como b); 3)	<b>Incidente</b> AIRPROX (proximidad de aeronave) Procedimiento Facilidad

Type	Designation
<b>Air Traffic incident</b> As a) As b); 1) and 2) As b); 3)	<b>Incident</b> AIRPROX (aircraft proximity) Procedure Facility

**2. Uso del Formato de Reporte de Incidente de Tránsito Aéreo (ver el modelo en páginas ENR 1.14-5 a 1.14-12)**

El Formato de Incidente de Tránsito Aéreo está destinado a ser usado:

a) Por un piloto para llenar un reporte sobre un incidente de tránsito aéreo después de llegar, o para confirmar un reporte hecho inicialmente por radio durante el vuelo;

**Nota.-** El formato, si está disponible abordo, puede también ser usado como patrón para hacer un reporte inicial en vuelo.

b) Por una dependencia ATS para registrar un reporte de incidente de tránsito aéreo recibido por radio, teléfono o teleimpresor.

**Nota.-** El formato puede usarse para transmitir el texto de un mensaje a través de la red AFS.

**2. Use of the Air Traffic Incident Report Form ( See model on pages ENR 1.14-5 to 1.14-12)**

The Air Traffic Incident Report Form is intended for use:

a) by a pilot for filing a report on an air traffic incident after arrival or for confirming a report made initially by radio during flight.

**Note.-** The form, if available on board, may also be of use in providing a pattern for making the initial report in flight.

b) By an ATS unit for recording an air traffic incident report received by radio, telephone or teleprinter.

**Note.-** The form may be used as the format for the text of a message to be transmitted over the AFS network.

**3. Procedimientos para el Reporte (Incluyendo procedimientos en vuelo)**

3.1 Los que siguen son los procedimientos de notificación a seguir por un piloto que se haya visto involucrado en un incidente:

a) Durante el vuelo, use la frecuencia apropiada tierra/aire para reportar un incidente de mayor significación, particularmente si están involucradas otras aeronaves, lo que permitiría una investigación más rápida;

b) Tan pronto como sea posible después de aterrizar, presentar un Formato de Reporte de Incidente completo.

1. Para confirmar un reporte de un incidente hecho como en a) o para hacer un reporte inicial del incidente si no ha sido posible hacerlo por radio;

2) Para reportar un incidente el cual no requiera notificación tan pronto ocurra.

**3. Reporting procedures (including in-flight procedures)**

3.1 The following are the procedures to be followed by pilot who is or has been involved in an incident:

a) During flight, use the appropriate air/ground frequency for reporting an incident of major significance, particularly if it involves other aircraft, so as to permit the facts to be ascertained immediately;

b) As promptly as possible after landing, submit a completed Air Traffic Incident Report Form.

1. For confirming a report of an incident made initially as in a) above, or for making the initial report on such an incident if it had not been possible to report it by radio;

2) For reporting an incident which did not require immediate notification at the time of occurrence.



**3.2** Un reporte inicial hecho por radio deberá contener la siguiente información:

- a) Identificación de la aeronave;
- b) Tipo de incidente, eje: proximidad de aeronave;
- c) El incidente; 1. a) y b); 2. a), b), c), d), n); 3. a), b), c), i); 4. a), b); y
- d) Misceláneas: 1.e).

**3.3** El reporte formal de un incidente reportado inicialmente por radio, o el reporte inicial de cualquier otro incidente, deberá presentarse al Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC) o a la dependencia ATS del aeropuerto donde se realice el primer aterrizaje. Los pilotos deberán completar el Formato de Reporte de Incidente con detalles suplementarios del reporte inicial, de ser necesario.

**Nota:** Donde no haya dependencia ATS, el reporte podrá presentarse en cualquier otra dependencia del Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC).

#### 4. Propósito del reporte y presentación del formulario

**4.1** El propósito del reporte de proximidad de aeronave y su investigación es promover la seguridad de las aeronaves. El grado de riesgo que resulte de un incidente de proximidad de aeronave deberá ser determinado en la investigación del incidente y clasificado como "riesgo de colisión", "seguridad no garantizada", "no riesgo de colisión" o "riesgo no determinado".

**4.2** El propósito del formulario es proveer a las autoridades investigadoras de una información sobre un incidente aéreo tan completa como sea posible para permitirles devolver al piloto o al explotador los resultados de la investigación lo más rápido posible y si procede, las medidas correctivas tomadas.

**3.2** *An initial report made by radio should contain the following information:*

- a) *Aircraft identification;*
- b) *Type of incident, e.g. aircraft proximity;*
- c) *The incident; 1.a) and b); 2. a), b), c), d), n); 3. a),b), c); i); 4. a), b); and*
- d) *Miscellaneous: 1. e).*

**3.3** *The confirmatory report on an incident initially reported by radio, or the initial report on any other incident, should be submitted to the Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC) or to the ATS Office of the aerodrome of first landing. The pilot should complete the Air Traffic Incident Report Form, supplementing the details of the initial reports as necessary.*

**Note:** *Where there is no ATS Office, the report may be submitted to any other office of Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC).*

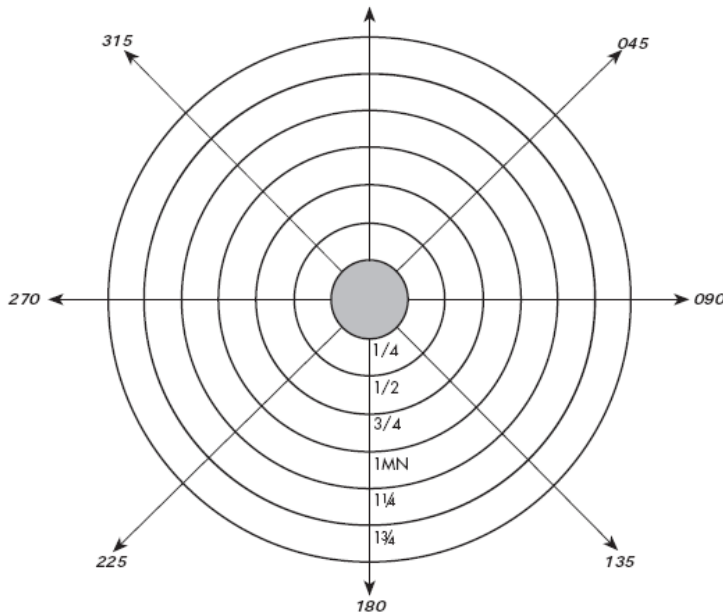
#### 4. Purpose of reporting and handling of the form

**4.1** *The purpose of the reporting of aircraft proximity incidents and their investigation is to promote the safety of aircraft. The degree of risk involved in an aircraft proximity incident should be determined in the incident investigation and classified as "risk of collision", "safety not assured", "no risk of collision", or "risk not determined".*

**4.2** *The purpose of the form is to provide investigatory authorities with as complete information on an air traffic incident as possible and to enable them to report back, with the least possible delay to the pilot or operator concerned, the result of the investigation of the incident and, if appropriate, the remedial action taken.*

*Intencionalmente en Blanco*  
*Intentionally Left Blanc*

DIAGRAMAS DE AIRPROX / AIRPROX GRAPHICS

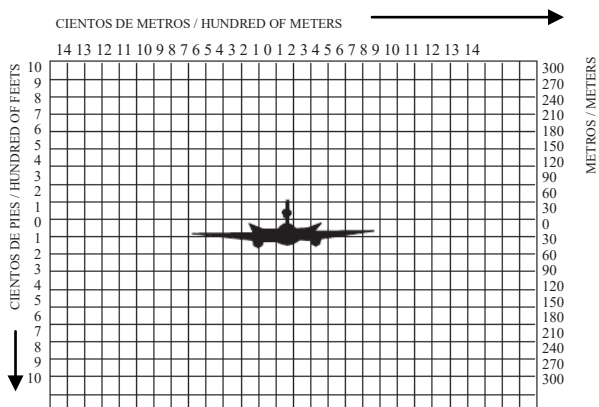
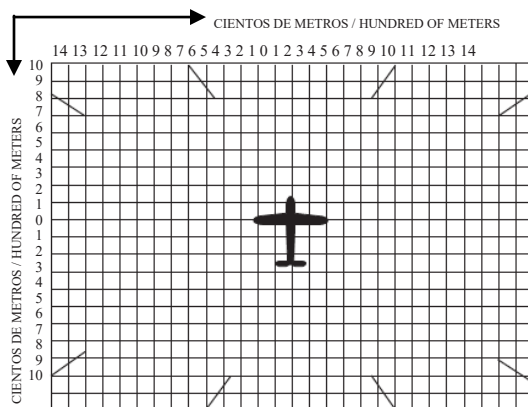


Situar la posición de una de las aeronaves implicadas en el centro del gráfico e indicar su rumbo sobre el correspondiente radio del círculo.

Situar la posición de la/s otra/s aeronaves, marcando la trayectoria y rumbo.

*Place one of the involved aircraft at the graphic centre, indicating its heading on the appropriate circle radius.*

*Place the other/s aircraft indicating path and heading.*



Señale en el diagrama el paso de otra/s aeronave/s con respecto a su propia aeronave, suponiendo que USTED se encuentra en el centro de cada diagrama.

*Mark in the graphic the passing of the other/s aircraft in relation to your own aircraft, supposing YOU are located in the centre of the graphic.*

Indique el primer avistamiento y la distancia de paso.

*Indicate the first sight and the passing distance.*

**Nota:** IDENTIFIQUE CLARAMENTE TODAS LAS

**Note:** IDENTIFY CLEARLY ALL AIRCRAFT.

**INSTRUCCIONES PARA COMPLETAR EL FORMULARIO DE NOTIFICACIÓN  
DE INCIDENTES DE TRÁNSITO AÉREO**  
*INSTRUCTIONS TO FILE THE AIR TRAFFIC INCIDENT REPORT INFORM*

<b>CONCEPTO</b>	<b>CONCEPT</b>
<b>A</b> Identificación de la aeronave que presente el informe.	<b>A</b> <i>Identification of aircraft presenting the report.</i>
<b>B</b> Un informe AIRPROX debería transmitirse inmediatamente por radio.	<b>B</b> <i>An AIRPROX report should be transmitted immediately by radio.</i>
<b>C1</b> Fecha/hora UTC y posición en marcación y distancia de una ayuda para la navegación o en LAT/LONG.	<b>C1</b> <i>Date/UTC time and position determined by bearing and distance to/from a navigation aid or by LAT/LONG..</i>
<b>C2</b> Información relativa a la aeronave que presente el informe, ponga una marca donde corresponda.	<b>C2</b> <i>Information relating to the aircraft presenting the report, to place a mark where corresponding.</i>
<b>C2 c)</b> P. ej., FL 350/1013 hPa ó 2500 FT 1007 hPa ó 1200 FT / QFE 998 hPa.	<b>C2 c)</b> <i>Ex, FL 350/1013 hPa or 2500 FT 1007 hPa or 1200 FT / QFE 998 hPa.</i>
<b>C3</b> Información relativa a otras aeronaves que intervinieron.	<b>C3</b> <i>Information related to other participant aircraft.</i>
<b>C4</b> Distancia a la que se pasó – indique las unidades utilizadas.	<b>C4</b> <i>What distance you were passed by – Indicate units used.</i>
<b>C6</b> Adjunte las hojas adicionales que necesite. Pueden utilizarse los diagramas para indicar las posiciones de las aeronaves.	<b>C6</b> <i>Attach the additional leaves you need. Graphics can be used to indicated the aircraft positions.</i>
<b>D1 f)</b> Indique el nombre de la dependencia ATS y fecha/hora en UTC.	<b>D1 f)</b> <i>Indicate the name of the ATS unit and the date/UTC time.</i>
<b>D1 g)</b> Fecha y hora en UTC.	<b>D1 g)</b> <i>Date and UTC time.</i>
<b>E2</b> Incluya detalles sobre la dependencia ATS, tales como servicio proporcionado, frecuencia de radiotelefonía, códigos SSR asignados y reglaje de altímetro. Utilice el diagrama para indicar la posición de la aeronave y adjunte las hojas adicionales que necesite.	<b>E2</b> <i>Include details of the ATS unit such as service provided, radiotelephonic frequency, SSR assigned codes and altimeter setting. Use the graphic to indicate the aircraft position and attach any leaf you need.</i>