

LEYES, REGLAMENTOS, DECRETOS Y RESOLUCIONES DE ORDEN GENERAL

Núm. 44.137

Miércoles 30 de Abril de 2025

Página 1 de 10

Normas Generales

CVE 2639040

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL

Subsecretaría para las Fuerzas Armadas / Fuerza Aérea de Chile / Dirección General de Aeronáutica Civil

MODIFICA NORMA AERONÁUTICA TRABAJOS AÉREOS, DAN 137

(Resolución)

Núm. 04/3/0146/1940 exenta.- Santiago, 26 de septiembre de 2024.

Vistos:

- a) Ley N° 16.752, de 1968, que Fija Organización y Funciones y Establece las Disposiciones Generales a la Dirección General de Aeronáutica Civil.
- b) Ley 18.916, de 1990, que aprueba el Código Aeronáutico.
- c) Ley N° 19.880, de 2003, que Establece Bases de los Procedimientos Administrativos que Rigen los Actos de los Órganos de la Administración del Estado.
- d) Decreto supremo N° 222, de 3 de diciembre de 2004, que aprueba el Reglamento Orgánico y de Funcionamiento de la Dirección General de Aeronáutica Civil.
- e) Decreto supremo N° 509 bis de 1947, del Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile, publicado en el Diario Oficial de Chile el 6 de diciembre de 1957, que promulga el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, suscrito en Chicago el 7 de diciembre de 1944.
- f) Decreto supremo N° 52, de 2002, del Ministerio de Defensa Nacional, que aprueba el "Reglamento de Operación de Aeronaves".
- g) Resolución N° 7, de fecha 26 de marzo de 2019, de la Contraloría General de la República, que fija Normas sobre Exención del Trámite de Toma de Razón.
- h) Decreto N° 28, de 16 de enero de 2024, del Ministerio de Defensa Nacional, que nombra al General de Aviación, Sr. Carlos Eduardo Madina Díaz como Director General de Aeronáutica Civil a contar del 24 de noviembre de 2023.
- i) Resolución exenta N° 635, de 1 de octubre de 2013, de la Dirección General de Aeronáutica Civil, que aprobó la primera edición de la norma aeronáutica Trabajos Aéreos, DAN 137.
- j) Oficio (O) N° 08/1/2/1960, de 17 de junio de 2024, del Departamento Seguridad Operacional (DSO) al Departamento Planificación (DPL), proponiendo modificar y estandarizar contenido de botiquín de primeros auxilios.
- k) Oficio (O) N° 04/3/1702, de 10 de septiembre de 2024, del DPL al DSO, solicitando la validación del contenido de la DAN 137.
- l) Oficio (O) N° 08/1/2/2956, de 16 de septiembre de 2024, del DSO al DPL, validando el contenido de la DAN 137, con observaciones.

Considerando:

Lo solicitado en el oficio DSO, singularizado en j) de los Vistos, en virtud del cual se propone estandarizar el contenido del botiquín de primeros auxilios de las DAN 137, DAN 135 Vol I y DAN 135 Vol II.

CVE 2639040

Director: Felipe Andrés Peroti Díaz
Sitio Web: www.diarioficial.cl

Mesa Central: 600 712 0001 Email: consultas@diarioficial.cl
Dirección: Dr. Torres Boonen N°511, Providencia, Santiago, Chile.

Este documento ha sido firmado electrónicamente de acuerdo con la ley N°19.799 e incluye sellado de tiempo y firma electrónica avanzada. Para verificar la autenticidad de una representación impresa del mismo, ingrese este código en el sitio web www.diarioficial.cl

Resuelvo:

Modifícase la primera edición de la norma aeronáutica Trabajos Aéreos, DAN 137, en la forma que a continuación se indica:

1) Incorpórase, en el Capítulo A Generalidades, 137.001 Definiciones, las siguientes:

“AVIÓN GRANDE (AVIÓN TIPO II)

Avión cuyo peso máximo de despegue certificado es superior a 5 700 kilogramos o 12 500 libras.

AVIÓN PEQUEÑO (AVIÓN TIPO I)

Avión cuyo peso máximo de despegue certificado es igual o inferior a 5 700 kilogramos o 12 500 libras.”

2) Incorpórase, en el Capítulo A Generalidades, sección 137.007 Tipos de trabajos aéreos, los literales (j), (k) y (l) con el siguiente texto:

“(j) Ambulancia aérea (Traslado secundario).

(k) Rescate aéreo (Traslado primario).

(l) Otros.”

3) Incorpórase, en el Capítulo B Reglas generales de operación, la sección 137.145 Limitaciones de tiempo de vuelo (T.V), períodos de servicio de vuelo (P.S.V.) y períodos de descanso (P.D.), de los miembros de las tripulaciones de vuelo de aeronaves dedicadas a trabajos aéreos, el literal (d) con el siguiente texto:

“(d) El operador podrá establecer un Sistema de Gestión de Riesgos Asociados a la Fatiga (FRMS), el cual tendrá como mínimo que:

(1) Incorporar principios y conocimientos científicos;

(2) Identificar constantemente los peligros de seguridad operacional relacionados con la fatiga y los riesgos resultantes;

(3) Asegurar la pronta aplicación de medidas correctivas necesarias para atenuar eficazmente los riesgos asociados a los peligros;

(4) Facilitar el control permanente y la evaluación periódica de la mitigación de los riesgos relacionados con la fatiga que se logra con dichas medidas, y

(5) Facilitar el mejoramiento continuo de la actuación global del FRMS.”

4) Reemplázase, en el Capítulo I Extinción de Incendios Forestales, sección 137.805 Coordinación aérea letra (b) por lo siguiente:

“Con el propósito de materializar la coordinación general relacionada con la extinción de incendios, los representantes de las empresas aéreas que desarrollen dicha actividad deben participar en las jornadas de coordinación que la DGAC organice para tal efecto.”

5) Incorpórase, en el Apéndice 5 Suministros Médicos, letra (a) Ubicación, la siguiente nota:

“Nota: Para las empresas de RPAS, los botiquines de primeros auxilios deben estar accesibles al operador.”

6) Reemplázase, en el Apéndice 5 Suministros Médicos, el contenido de la letra (b) Contenido del Botiquín de Primeros Auxilios. (El operador establecerá de acuerdo con la cantidad de personas transportadas la cantidad de productos), por lo siguiente:

- “(i) Gasas de 15 x 15 (5 unidades).
- (ii) Antiséptico (alcohol, bialcohol o clorhexidina).
- (iii) Tela/cinta transpore o equivalente.
- (iv) Tijera 10 cm.
- (v) Apósito 20 x 10 (2 unidades).
- (vi) Suero fisiológico 20 ml (5 ampollas).
- (vii) Caja transportadora.”

7) Reemplázase, el contenido del Apéndice 9 Coordinación aérea para trabajos de extinción de incendios forestales y su Anexo 1, por lo siguiente:

APÉNDICE 9 COORDINACIÓN AÉREA PARA TRABAJOS DE EXTINCIÓN DE INCENDIOS FORESTALES

9.1 Generalidades

(a) Establece requisitos operativos para minimizar los riesgos de incidentes o accidentes en las operaciones aéreas de extinción de incendios forestales que involucren recursos aéreos de más de un operador y que a su vez permita:

(1) Uniformar criterios operacionales en las Operaciones de Extinción de Incendios Forestales.

(2) Coordinar la ejecución de las operaciones aéreas de extinción de incendios forestales entre diferentes organizaciones como lo estipula el Protocolo de las Operaciones Aéreas establecido por Conaf.

(b) El espacio aéreo para la ejecución de las operaciones aéreas de extinción de incendios forestales será aquel que corresponde a un cilindro de radio 5 MN (millas náuticas) medido desde el borde exterior del foco del incendio.

9.2 Separación del espacio aéreo en la zona de extinción de incendio

(a) El espacio aéreo se dividirá en forma vertical y horizontal.

(b) Separación vertical de la zona de extinción de incendio.

Esta se separa en las siguientes tres (3) zonas con las características que en cada caso se menciona:

(1) de Maniobra y Lanzamiento (A)

(i) Corresponde a la zona comprendida desde la superficie hasta una altura de 500 pies AGL. Este sector es el más utilizado por helicópteros y aeronaves que se disponen a efectuar lanzamientos de agua o retardantes. (Ver letra A en Figura 1).

(ii) En todo momento, el piloto al mando de una aeronave que sobrevuele por este sector comunicará sus intenciones en la frecuencia de trabajo designada y la altitud a la que efectuará el sobrevuelo, ajustando su altímetro en presión altimétrica, 29.92 HG o 1013,2 Mb (QNE).

(2) de Observación y Reconocimiento (B); y

(i) Es la utilizada por la tripulación mientras observan y evalúan la zona para determinar la trayectoria de ingreso, pasada y lanzamiento. Las alturas correspondientes a esta zona se encuentran sobre 500 pies AGL y hasta 1.500 pies AGL. (Ver letra B en Figura 1).

(ii) La tripulación de la aeronave que sobrevuele por este sector, siempre comunicará sus intenciones en la frecuencia de trabajo designada y la altitud a la que efectuará el sobrevuelo, ajustando su altímetro en presión altimétrica, 29.92 HG o 1013,2 Mb (QNE).

(iii) Antes de abandonar el SEGMENTO B las tripulaciones deben (condición mínima):

(A) Estar coordinadas con las demás aeronaves en frecuencia de coordinación aérea o con el avión de coordinación si lo hubiese.

(B) Tener claridad en las instrucciones de lanzamiento.

(C) Haber planificado su lanzamiento (configuración de la aeronave, viento, entrada, deriva, pendiente, visibilidad, salida y emergencia).

(D) Haber coordinado con personal terrestre (CI) que garantice la seguridad de éstos, en caso de no disponer de avión de coordinación.

(E) Tener claridad en la secuencia de lanzamiento.

(3) de Coordinación Aérea (C)

(i) Es toda la zona utilizada por las aeronaves de coordinación y está ubicada por encima de los 1.500 pies AGL y hasta los 3.000 pies AGL sobre el terreno. (Ver letra C en Figura 1).

(ii) La tripulación de toda aeronave que sobrevuele por este sector, siempre comunicará sus intenciones en la frecuencia de trabajo designada y la altitud a la que efectuará el sobrevuelo, ajustando su altímetro en presión altimétrica, 29.92 HG o 1013,2 Mb (QNE).

(iii) Cualquier otra aeronave no involucrada en la operación de extinción de incendio, no podrá sobrevolar la zona de operación.

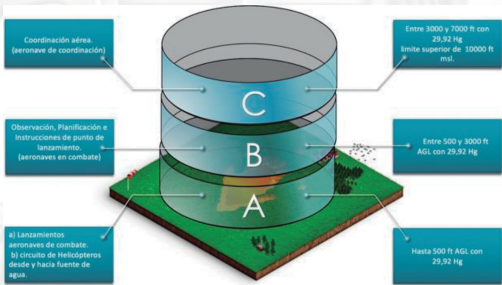


Figura 1

9.3 Separación Horizontal de la Zona de Extinción de Incendio

(a) Área de aproximación y maniobra.

Área por donde aproximan las aeronaves al lugar del incendio y que comprende a un radio de 5 MN medido desde los límites externos del incendio. (figura 2).

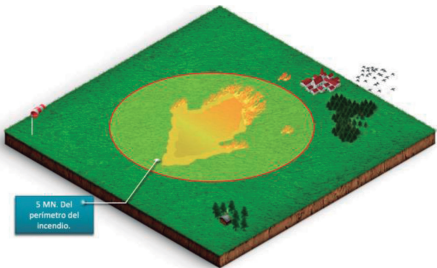


Figura 2

9.4 Separación de los recursos aéreos destinados a labores de extinción de incendio hacia y desde la ZEI (Zona de Extinción de Incendio).

De acuerdo con lo estipulado en el Protocolo de Operaciones Aéreas de Conaf, vigente.

9.5 Frecuencia y coordinación aérea

(a) Frecuencias Aéreas

(1) Antes de ingresar al radio de 12 MN, los pilotos deben tomar contacto con la aeronave de coordinación en la frecuencia asignada por la Central de Despacho.

(2) Es responsabilidad de las centrales de despacho asignar las frecuencias de coordinación aérea por incendio, previa coordinación entre centrales de distintas organizaciones. Se exceptúa la frecuencia 123,15, la que será empleada solo para:

- (i) Captar recursos “extraviados” (Avión de Coordinación).
- (ii) Monitoreo constante (Avión de Coordinación).
- (iii) En caso de no existir ninguna frecuencia asignada, será considerada como frecuencia de encuentro inicial.

(3) Las frecuencias asignadas por la entidad aeronáutica para la comunicación y coordinación entre los recursos aéreos en la zona de extinción de incendios son:

123,15	123,30	123,475
123,125	123,325	123,50
123,20	123,35	123,525
123,225	123,375	123,55
123,25	123,40	123,60
123,275	123,425	-----

(4) Al momento de abandonar la Zona de Extinción de Incendio, los pilotos deben cambiar de la frecuencia aérea de coordinación a la frecuencia que le corresponda durante las maniobras operacionales de aterrizaje y despegue.

(b) Coordinación aérea

(1) Esta función que cumple una aeronave en vuelo, se activa cuando en una operación de extinción de incendio participa más de una aeronave y tiene por propósito coordinar la secuencia de las operaciones de cada aeronave.

(2) Cuando existan dos y hasta cuatro aeronaves operando simultáneamente en la ZEI, la coordinación de la secuencia de lanzamiento será entre aeronaves y las instrucciones de los puntos de lanzamiento será coordinado directamente entre las tripulaciones y el CI.

(3) Cuando más de cuatro aeronaves estén operando simultáneamente en la ZEI, es mandatorio utilizar un recurso aéreo para la coordinación aérea y terrestre como función exclusiva. Este recurso dispondrá de dos coordinadores (coordinador de recursos aéreos aire/aire), el cual tendrá comunicación exclusiva y dedicada hacia el recurso aéreo y el (Coordinador recurso aéreo/terrestre) el cual tendrá comunicación con el CI (comandante de incidente). En presencia de la aeronave destinada a la coordinación aérea, las instrucciones de lanzamiento para el recurso aéreo destinado al combate solo serán entregadas por el coordinador aéreo.

(4) Con el propósito de asegurar que las conversaciones entre el centro coordinador, la aeronave coordinadora, las aeronaves que participan directamente en la extinción y entre las

aeronaves operando, se mantenga un nivel de comunicación esencial, se establece el cumplimiento del Código “R” que se señala en el Anexo 1 a este Apéndice 9.

(5) Los circuitos de tránsito serán los siguientes:

(i) La aeronave de coordinación que opera en la zona C de la ZEI girará en el sentido de los punteros del reloj.

(ii) La aeronave que opere en la zona B de la ZEI girará en el sentido contrario a los punteros del reloj.

(iii) Las aeronaves que combaten el incendio, en la zona de maniobra y lanzamiento, hasta los 500 ft AGL se desplazarán a criterio de la situación presente.

(6) Las tripulaciones antes de ingresar a la ZEI deben:

(i) Disponer de la frecuencia aérea y terrestre.

(ii) Disponer nombre del incendio.

(iii) Disponer de nombre del Comandante de Incidente.

(iv) Haber dado cumplimiento a los puntos de notificación antes del ingreso a la ZEI.

(v) Condición VFR.

(vi) Haber establecido comunicación con el avión de coordinación, si lo hubiese.

(7) El operador mantendrá informadas a las dependencias de tránsito aéreo respecto a las operaciones que realicen sus aeronaves.

9.6 Comunicaciones

(a) Durante los traslados al incendio las tripulaciones deben cumplir y respetar la reglamentación aeronáutica vigente (procedimientos de aeródromo, TIBA, zonas restringidas, niveles de crucero, etc.).

(b) Las comunicaciones aéreas serán breves y concisas en cuanto a la posición y la altura, emitiendo en todo momento sus decisiones acordes a la situación del incendio, considerando prioritariamente la seguridad de vuelo.

(c) Notificaciones obligatorias (antes de ZEI).

Las aeronaves notificarán obligatoriamente en la frecuencia aérea asignada para el combate aéreo por la central de despacho a 12 MN, 2 minutos y 1 minuto de la ZEI, lo siguiente:

(1) Identificación de la aeronave.

(2) Distancia (12 MN) / Tiempo (2 y 1 min) al incendio.

(3) Altitud.

(4) Nombre del incendio.

La notificación descrita debe aplicarse para todas las variables, es decir, como recurso único, más de un recurso, compartido y no compartido.

(d) Notificaciones obligatorias en ZEI:

(1) Arribado a la ZEI.

(2) En final al área de posada y durante el despegue de esta.

(3) En final al punto de lanzamiento.

(4) Zona de lanzamiento libre.

(5) Al ingreso y salida de la fuente de agua.

(6) Abandonando la ZEI.

9.7 Separación de aeronaves dentro de la ZEI

(a) Cuando exista saturación de recursos aéreos en la ZEI, el coordinador aéreo asignará puntos de espera, con sus respectivas altitudes, apartado de la ZEI. Cuando lo estime oportuno, autorizará el ingreso de el o los recursos hacia el segmento B de la ZEI para la respectiva planificación de trabajo.

(b) Los recursos aéreos destinados a un punto de espera deben notificar:

- (1) Establecido en punto de espera.
- (2) Altitud.

(c) La separación vertical está descrita en el punto 9.2 de este Apéndice.

(d) Es mandatorio que en un mismo circuito operen aeronaves de prestaciones y tipología similar. (No operar helicópteros con distinto largo de eslinga, no mezclar aviones con velocidades de trabajo significativamente distintas).

(e) La separación horizontal entre aeronaves debe ser tal, que la descarga de la aeronave que le precede no le afecte y, por otro lado, le permita administrar los espacios en caso de emergencia.

(f) Las formaciones cerradas entre recursos aéreos destinados para el combate de incendios forestales están prohibidas.

9.8 Consideraciones para los pilotos

(a) Los pilotos al mando de cada aeronave cumplirán las instrucciones impartidas desde la aeronave que cumple la función coordinadora, respetando los límites de las zonas verticales de separación de altura.

(b) Para efectuar la trayectoria de aproximación final de lanzamiento, el circuito de tránsito será definido de acuerdo con las condiciones meteorológicas y la topografía del terreno. Este circuito es planificado por el piloto al mando de la primera aeronave que arribe al incendio y considerará los siguientes aspectos:

- (1) La dirección e intensidad del viento en superficie.
- (2) La localización e inclinación de la columna de humo.
- (3) La visibilidad del sector, topografía y relieve del terreno.
- (4) La intensidad calórica del combustible.
- (5) La presencia de obstáculos adyacentes a la zona de extinción de incendio.

(c) Si el piloto al mando de una aeronave no conociera el circuito de tránsito establecido, debe reportarse por la frecuencia establecida y antes de ingresar a la zona de extinción de incendio solicitará las instrucciones del coordinador aéreo o la central respectiva.

(d) Ningún piloto al mando ingresará a la zona de lanzamiento sin tener información confiable que ésta se encuentra libre de otras aeronaves y sin tener su objetivo asignado, exceptuando cuando fuese el primero en arribar al lugar del incendio y tenga instrucciones de la Central de Operaciones de Extinción a discreción, previo a la llegada de otros medios aéreos.

(e) La decisión final de los lanzamientos será exclusivamente del piloto al mando, priorizando la seguridad de vuelo y evaluando la factibilidad de solicitud de cada lanzamiento.

(f) Los pilotos al mando de helicópteros, cuando se les disponga la cancelación temporal o definitiva de las operaciones aéreas, deben aterrizar en un área libre de riesgo, evitando quedar en la trayectoria de lanzamiento de las otras aeronaves que se encuentren operando.

(g) Los pilotos de las aeronaves con instrucciones previas de extinción a discreción deben coordinar su ingreso al área con la aeronave coordinadora y dar cumplimiento al presente procedimiento.

(h) Los helicópteros, de acuerdo con las circunstancias operacionales del momento, deben cumplir con sus objetivos preseleccionados, transitando desde la fuente de agua al sector asignado, a una altura no superior a los 500 pies AGL.

(i) Los aviones siempre tendrán el “derecho a paso” sobre los helicópteros, cuando se encuentren en trayectoria final de lanzamiento.

(j) En el empleo de los medios aéreos, se debe dar preferencia a aquellas aeronaves que descarguen mayor cantidad de volumen de agua. Sin embargo, en ciertas ocasiones puede ser preferible no interrumpir la secuencia de lanzamiento de los helicópteros próximos a la zona de lanzamiento, cediendo esta prioridad.

(k) Debido a la infraestructura de algunos aeródromos y la demanda requerida por las aeronaves de extinción de incendio, es de importancia evitar congestión en el área de maniobras, es por ello que en ciertas ocasiones se debe dar preferencia a las aeronaves próximas al despegue.

9.9 Grilla:

La grilla está compuesta por seis sectores con un número, en sentido horario. Esta es la forma más eficiente de referenciar los sectores de un incendio forestal. Es la más empleada en combate aéreo, permitiendo definir claramente el sentido del lanzamiento (ejemplos: del 1 al 6, del 4 al 5, etc.). Una buena comprensión de la grilla nos permite una cadencia de descarga más eficiente.



ANEXO 1 al APÉNDICE 9 CÓDIGO “R” DE RADIOCOMUNICACIONES

- R-1 SE RECIBE EN MALAS CONDICIONES.
- R-2 SE RECIBE FUERTE Y CLARO.
- R-2 R-5 NO SE ENTIENDE EL SIGNIFICADO DEL MENSAJE FAVOR EXPLIQUE.
- R-3 DETENGA TRANSMISIÓN, FRECUENCIA OCUPADA.
- R-4 COMPRENDIDO.
- R-5 REPITA.
- R-6 MANTENGA EN ESPERA.
- R-7 TÉRMINO DE FRECUENCIA Y/O ACTIVIDAD.
- R-8 INICIO ATENCIÓN RADIAL Y/O ACTIVIDAD.
- R-9 ¿CÓMO RECIBE A ESTE EQUIPO?
- R-10 NOMBRE / CLAVE DE QUIEN TRANSMITE.
- R-11 ¿ESTÁ DISPONIBLE POR RADIO?
- R-12 TIENE (TENGO) CONTACTO CON.....
- R-13 ENLACE CON.....
- R-14 TOME NOTA DEL SIGUIENTE MENSAJE.
- R-15 TIENE (TENGO) MENSAJE PARA (CLAVE).
- R-16 CUALQUIER EQUIPO EN ESCUCHA FAVOR RESPONDER.
- R-17 CADENA RADIAL.
- R-18 INSTRUCCIONES.
- R-19 SIN NOVEDAD.

R-20 INCENDIO FORESTAL.
R-21 REPORTE DE FOCO.
R-22 INFORME DE SITUACIÓN.
R-23 PERSONAL DEL LUGAR TRABAJANDO.
R-24 TODO LO REFERIDO A TRABAJO.
R-25 INCENDIO CONTROLADO.
R-26 INCENDIO EN ETAPA DE LIQUIDACIÓN.
R-27 INCENDIO EXTINGUIDO.
R-28 BASE O CAMPAMENTO.
R-29 REFERIDO A DESPLAZAMIENTOS.
R-30 REBROTE DE INCENDIO.
R-31 JEFE DE INCENDIO.
R-32 ENCARGADO DE...
R-33 HORA / HORARIOS.
R-34 CONDICIONES METEOROLÓGICAS.
R-35 INFORME DEL TIEMPO VISUAL.
R-36 CONDICIONES METEOROLÓGICAS PARA OPERACIÓN DE...
R-37 DESPEGUE.
R-38 ATERRIZAJE.
R-39 UBICACIÓN DE PERSONAS O UNIDADES.
R-40 HORA DE ARRIBO.
R-41 CANCELAR LA OPERACIÓN.
R-50 LLAMADO POR TELÉFONO.
R-51 SE SOLICITA PRESENCIA EN...
R-52 COORDINACIÓN DE COMANDO CONJUNTO CON...
R-53 DOMICILIO PARTICULAR.
R-54 ESPOSA.
R-55 PADRES.
R-56 TOME NOTA LLAME AL SIGUIENTE TELÉFONO.
R-57 REALICE PREPARATIVOS.
R-58 SOLICITO AUTORIZACIÓN.
R-59 AUTORIZADO.
R-60 ES UNA ORDEN CÚMPLALA.
R-61 SE CONSULTA POR ESTADO DE SALUD DE...
R-70 EMERGENCIA.
R-71 ACCIDENTE.
R-71 CLAVE 1 LEVE.
R-71 CLAVE 2 MEDIANA.
R-71 CLAVE 3 GRAVE.
R-72 ACCIDENTE CON RESULTADO FATAL.
R-73 TRÁFICO DE EMERGENCIA.
R-74 SE SUSPENDE TODO TRÁFICO RADIAL.
R-75 SE NORMALIZA TRÁFICO RADIAL.
R-76 PERSONAS AJENAS A LA ESCUCHA.
R-77 PROBLEMAS MECÁNICOS.
R-78 SE NECESITA PERSONAL.
R-79 SE NECESITAN EQUIPOS.
R-80 ALIMENTACIÓN.
R-81 PERSONAL POLICIAL.
R-82 BOMBEROS.
R-83 AMBULANCIA / ASISTENCIA MÉDICA.
R-84 INVESTIGACIÓN DE CAUSAS DE INCENDIO.

- R-85 FISCALES / FISCALÍA.
- R-90 INFORME ESTADÍSTICO DE OCURRENCIA.
- R-91 HORAS VOLADAS DE AERONAVES.
- R-92 INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN.
- R-95 USO DEL FUEGO (QUEMAS).
- R-100 FORMACIÓN DE BRIGADAS.
- R-101 REFERIDO A VISITAS O INSPECCIONES.
- R-108 REFERIDO A INFORME DE AERONAVES.

CÓDIGO FONÉTICO

- A = Alfa
- B = Bravo
- C = Charly
- D = Delta
- E = Eco
- F = Fox-Trot
- G = Golf
- H = Hotel
- I = India
- J = Juliet
- K = Kilo
- L = Lima
- M = Maik
- N = November
- Ñ = Ñandú
- O = Oscar
- P = Papa
- Q = Quebec
- R = Romeo
- S = Sierra
- T = Tango
- U = Uniform
- V = Víctor
- W = wis-Ki
- X = Ex-ray
- Z = Zulu

CÓDIGO NUMÉRICO

- 1 = Primero
- 2 = Segundo
- 3 = Tercero
- 4 = Cuarto
- 5 = Quinto
- 6 = Sexto
- 7 = Séptimo
- 8 = Octavo
- 9 = Noveno
- 0 = Negativo

Anótese, regístrese y publíquese.- Carlos Madina Díaz, General de Aviación, Director General.