



**File Name:** bpcs manual en espa ol.pdf

**Size:** 3422 KB

**Type:** PDF, ePub, eBook

**Category:** Book

**Uploaded:** 6 May 2019, 19:47 PM

**Rating:** 4.6/5 from 603 votes.

**Status:** AVAILABLE

Last checked: 15 Minutes ago!

**In order to read or download bpcs manual en espa ol ebook, you need to create a FREE account.**

[\*\*Download Now!\*\*](#)

eBook includes PDF, ePub and Kindle version

[Register a free 1 month Trial Account.](#)

[Download as many books as you like \(Personal use\)](#)

[Cancel the membership at any time if not satisfied.](#)

[Join Over 80000 Happy Readers](#)

### Book Descriptions:

We have made it easy for you to find a PDF Ebooks without any digging. And by having access to our ebooks online or by storing it on your computer, you have convenient answers with bpcs manual en espa ol . To get started finding bpcs manual en espa ol , you are right to find our website which has a comprehensive collection of manuals listed.

Our library is the biggest of these that have literally hundreds of thousands of different products represented.



## Book Descriptions:

### **bpcs manual en espa ol**

Most backordered items can be rushed in from the publisher in as little as 24 hours. Some rush fees may apply. Contact your nearest IHS Markit Office Most backordered items can be rushed in from the publisher in as little as 24 hours. Some rush fees may apply. Contact your nearest IHS Markit Office. Conozca los beneficios de trabajar con JD Edwards. VER Novedades JD Edwards WEBINAR Y NOTIFICACIONES Descubra todas las novedades del ERP JD Edwards gracias a los webinars que Golive imparte en español. VER JD Edwards Servicios Beneficios Sectores Soluciones Novedades Sage X3 sage modificado Sage X3 Sage X3 es mucho mas que un ERP. Es el software de gestion empresarial, que aporta a la mediana y gran empresa la funcionalidad necesaria para situarse en una excelente posicion competitiva. Problemas como la falta de consolidacion de los datos, donde las cifras de los diferentes departamentos o sucursales no siguen un mismo orden o una estructura similar, son muy complejos de gestionar. Todos estos problemas alcanzan su punto maximo cuando la empresa esta internacionalizada y utiliza diferentes divisas, haciendo que la consolidacion y la trazabilidad de los datos, sea un quebradero de cabeza, no solo entre departamentos, sino tambien entre sucursales o empresas del grupo. Gestionar correctamente un gran volumen de datos es esencial para hacer un reparto eficiente de los recursos. Para ello, es necesario utilizar una herramienta que ordene, unifique y consolide los datos de las distintas entidades departamentos, sucursales, empresas del grupo y divisas evitando de esta manera datos duplicados o erroneos. Asimismo, es necesario un analisis de la informacion sencillo que permita un acceso agil a la informacion utilizada, permitiendo asi acelerar todo este proceso. <http://menuiserie-sainte-anne.fr/userfiles/cotton-republic-brand-manual.xml>

- **bpcs manual en espa ol.**

Que es PBCS Oracle Planning and Budgeting Cloud Service Oracle PBCS es una potente herramienta transversal que integra de forma agil a todos los departamentos, filiales y sucursales de la empresa, en los procesos de planificacion y presupuestacion, permitiendo realizar su seguimiento y control mediante la definicion de KPIs y Cuadros de Mando personalizados que facilitan el trabajo a los usuarios. Creacion de presupuestos Oracle PBCS consolida y unifica los datos, tanto los introducidos desde el ERP con procesos automatizados como los introducidos de forma manual en la propia herramienta, facilitando el trabajo al departamento financiero y control de gestion, minimizando problemas y errores. Oracle PBCS le permitira agilizar los procesos de planificacion financiera y de creacion del presupuesto, asi como el seguimiento y control del mismo. Estas acciones se llevan a cabo mediante la creacion de formularios donde el usuario puede crear, controlar y gestionar dichos presupuestos. Ejemplo de dimensiones en un formulario Vista de un formulario en la herramienta Mediante reglas de validacion y campos calculados en las distintas filas y columnas, el usuario define los esquemas presupuestarios mas convenientes para la estructura corporativa, insertando los elementos de control que estime necesarios. Ademias, la herramienta permite utilizar "listas inteligentes", menus desplegable donde el usuario puede introducir valores predefinidos. Ejemplos de las utilidades mencionadas Oracle PBCS tambien permite al usuario trabajar desde Excel a traves de su extension Smart View, desde donde podra editar y visualizar los datos de las dimensiones y de los formularios creados, dandole la opcion de trabajar en un entorno ya conocido. Oracle PBCS Smart View en Excel Control de Gestion Oracle PBCS permite la creacion de KPIs y cuadros de mando basados en los formularios creados. <http://www.rasxodka.ru/img/cotton-manual.xml>

La herramienta permite visualizar la informacion de dichos formularios a traves de tablas o graficos

de manera que el usuario obtenga una vision global de un solo vistazo. Cuadros de mando a partir de formularios Acceso a los formularios Seguridad La seguridad es esencial en este tipo de herramientas al trabajar con informacion sensible para la empresa. Comparacion de campos visibles por diferentes usuarios Asignacion de accesos a usuarios Asignacion de permisos a usuarios Enviar comentario Cancelar la respuesta Tu direccion de correo electronico no sera publicada. Aviso de cookies Esta web utiliza cookies de terceros, que recogen informacion estadistica sobre habitos de navegacion anonimos para mejorar el servicio prestado por GOLIVE y pueden ser utilizadas por terceras partes para personalizar publicidad. Puede obtener mas informacion sobre las cookies en nuestra Politica de Cookies. Las cookies son ficheros creados en el navegador del usuario que mediante el almacenamiento de datos permiten registrar su actividad en el Sitio Web y llevan a cabo distintas funcionalidades como el analisis estadistico, una gestion del trafico web eficiente, etcetera. Las cookies se instalan automaticamente en el ordenador del usuario, pero este puede administrarlas o bloquearlas totalmente mediante los enlaces que aportamos al final de la politica. Necesarias Necesarias Siempre activado Cookies tecnicas Son aquellas que permiten al usuario la navegacion a traves de una pagina web, plataforma o aplicacion y la utilizacion de las diferentes opciones o servicios que en ella existan. No necesarias No necesarias Cookies de personalizacion Son aquellas que permiten al usuario acceder al servicio con algunas características de caracter general predefinidas en funcion de una serie de criterios en el terminal del usuario como por ejemplo serian el idioma, el tipo de navegador a traves del cual accede al servicio, la configuracion regional desde donde accede al servicio, etc.

Cookies de analisis Son aquellas que permiten al responsable de las mismas, el seguimiento y analisis del comportamiento de los usuarios de los sitios web a los que estan vinculadas. Cookies publicitarias Son aquellas que permiten la gestion, de la forma mas eficaz posible, de los espacios publicitarios que, en su caso, el editor haya incluido en una pagina web, aplicacion o plataforma desde la que presta el servicio solicitado en base a criterios como el contenido editado o la frecuencia en la que se muestran los anuncios. Cookies de publicidad comportamental Estas cookies almacenan informacion del comportamiento de los usuarios obtenida a traves de la observacion continuada de sus habitos de navegacion, lo que permite desarrollar un perfil especifico para mostrar publicidad en funcion del mismo. We provide a wide array of financial products and technical assistance, and we help countries share and apply innovative knowledge and solutions to the challenges they face. Data and research help us understand these challenges and set priorities, share knowledge of what works, and measure progress. Por lo que su efectividad y productividad se ven directamente afectados. Es cuestion de tiempo el cometer un error humano Todos cometemos errores, pero nuestros datos no se lo pueden permitir. La probabilidad de errar ante una tarea manual y repetitiva, esta garantizada y se ve incrementada si tenemos multiples origenes de datos. El Reporting inexacto afecta directamente a su negocio. No todos somos Gurus tecnicos Todo departamento, delegacion o equipo necesita estar capacitado para tomar decisiones. El Reporting complejo, abrumador y desalentador les impide obtener los datos necesarios para llevar a cabo estas decisiones. Todas sus Finanzas en Excel, a un clic de raton Jet Reports le permite obtener todas las transacciones que necesita y en el formato que lo necesita. Elimine Errores Reporting en un entorno familiar.

<http://www.raumboerse-luzern.ch/mieten/3rd-gen-ipod-shuffle-manual>

Genere rapida, facil y puntualmente, los informes financieros precisos y en el formato que necesite, utilizando los mismos campos y calculos a los que esta acostumbrado, justo dentro de Excel. Los datos en tiempo real que necesita, directamente de su base de datos de Microsoft Dynamics, exactamente de la forma que desee. Ver Informes de Ejemplo Reduzca Costes y Tiempo en Reporting Tome decisiones basadas en datos, al instante. No espere mas a que consultores o recursos de IT que de por si ya estan saturados, para obtener los informes que necesita. Con Jet

Reports, no hay necesidad de tirar código o disponer de habilidades de programación por lo que su equipo está capacitado para explorar los datos y crear o modificar informes por sí mismos. Tenga Siempre las Respuestas Trabajar mejor y más eficientemente, desde cualquier lugar. Libérese de la oficina al disponer de la información fiable y precisa cuando y donde la necesite. Acceda a sus informes y cuadros de mando de manera instantánea desde la web o desde cualquier dispositivo móvil, por lo que nunca dudará ante una decisión sin importar donde se encuentre. No desconfíe de un informe nunca más Promueva cohesión y mejore el rendimiento del equipo. Sus datos no deberían residir en un simple repositorio de información. Con un sistema de gestión, automatización, colaboración y publicación de informes, su equipo o Usted no dudará de estar manejando la información correcta. Descargue nuestro Hoja de Producto para Mas Información Simplifica y Acelera la creación de Informes con esta guía de elaboración de informes Gratis. Tanto si eres un experto en Excel o un recién llegado al mundo del reporting, esta guía está diseñada para ayudarte en el proceso de creación de informes. I understand that I can withdraw my consent at any time. Jet Reports se llamaba antiguamente Jet Professional.

<https://moringaforlove.com/images/04-f150-manual.pdf>

What are the differences between the two offerings, and what are the pros and cons in choosing one over the other One element to remember is that everything you get with PBCS, you'll also get with EPBCS. Both have the following common features Onpremise FDMEE is quite costly, so having it included presents a great benefit for both PBCS and EPBCS. When you make changes on an income statement, the balance sheet and cash flow are updated automatically. This framework did not exist under the old Planning modules and there is no plan in introducing it on the onprem version. It is a new framework which is not based on the original Planning module. The Workforce plan type creates in the background 2 more Plan types Capital and Project Plan types, which allow for additional standard 3 BSO plan types and 4 ASO plan types. All these cubes are transparent to the user. It is also a very useful tool for business users to manage their expenses and benefits. It has prebuilt content to support plans and forecast for capital expenses via driver based calculations. This is where you can do your investment planning, such as treasury. You have to ability to approve or not approve certain capital expenditures, and check the impact of that expense. It has prebuilt content to support plans and forecast for corporate initiatives. Helps to understand the financial impact of these projects and review and approve them. It is really a driver's business process short and longterm projects. The features are also incremental so you can enable or disable them based on your business needs. This module can be used for longterm planning, corporate financials, and treasury initiatives. You can stress test various financial models scenarios. If you want speedy deployment of best practice business processes, EPBCS is the better fit.

<http://monvair.com/images/04-f550-owners-manual.pdf>

Si continúa navegando está dando su consentimiento para la aceptación de las mencionadas cookies y la aceptación de nuestra política de cookies, pinche el enlace para mayor información. We recommend you upgrade to a newer version of Internet Explorer or switch to a browser like Firefox or Chrome. These terms refer to communication and surveillance based on performance specifications applied to the provision of air traffic services. New technologies and procedures including Performance Based Communication and Surveillance PBCS are being implemented in order to reduce the minimum lateral and longitudinal separation between aircraft, thus increasing NAT airspace capacity. The provision of PBCS in the NAT High Level Airspace HLA applies RCP 240 and RSP 180 specifications to the application of 55.5 km 30 nm, 93km 50 nm and 5 minute longitudinal separation minima and the application of a 42.6 km 23 nm lateral separation minimum. The Reduce Lateral Separation and Reduced Longitudinal Separation trials have been suspended and replaced by Performance Based Communications and Surveillance PCBS criteria. This program currently applies only to the reduced separation tracks at the centre of the Organised

Track System OTS but will be extended to the whole of the NAT HLA in due course. In the future, it is expected that RCP and RSP compliance will also be required in other airspace. These requirements include

In general terms, the following criteria are applicable. The training must include both normal operations and the operations and procedures associated with any alerts provided by the aircraft system to indicate failures. Pulse para acceder al servicio Mi BOE La dependencia de control de transito aereo, seguidamente debera coordinar con la tripulacion de vuelo Ademas, en el plan de vuelo debera especificarse que se trata de un vuelo en formacion. Ademas, los globos de helio deberan soltarse de dia y ser de latex, de colores no metalicos y con un tamano maximo de 30 cm de diametro.

Se distinguen tres tipos Sin embargo, las Unidades ATC pueden dar autorizaciones a nivel tactico en esos segmentos de ruta. Puede tomar la forma de una TSA o una TRA. Dichas zonas incluiran las aguas interiores y, cuando se especifique expresamente, las aguas territoriales. El establecimiento de las reservas o restricciones que procedan y los volúmenes de espacio aereo asociados a dichas zonas, se realizara por los instrumentos de coordinacion de nivel tactico y pretactico, establecidos en las normas de coordinacion. En el establecimiento de las zonas restringidas el Acuerdo de Consejo de Ministros establecera las restricciones a la navegacion aerea que, en cada caso, procedan. Las restricciones establecidas en el articulo 19.2, letra c, abarcaran la delimitacion territorial del espacio protegido conforme a lo dispuesto en sus respectivas normas reguladoras. Los proveedores designados para la prestacion de servicios de transito aereo o los operadores de aeronaves podran comunicar a la Agencia Estatal de Seguridad Aerea su interes en la simplificacion de los planes de vuelo en los supuestos que les afecten. El informe de la autoridad competente militar sera vinculante en lo que afecte a las bases aereas mencionadas en el articulo 25.2. A la resolucion a que se refiere esta letra le sera de aplicacion el procedimiento previsto en el articulo 33.3. Junto a la solicitud se acompanara un estudio aeronautico de seguridad sobre el vuelo. La clasificacion de espacio aereo de estas zonas corresponde al organo competente para su establecimiento, conforme a lo previsto en el capitulo IV. Se usara el ingles a peticion de toda aeronave en todas las estaciones terrestres que sirvan a aeropuertos designados y a rutas usadas por los servicios aereos internacionales. El ingles sera obligatorio, en los citados escenarios operativos, siempre que exista un piloto en la frecuencia de comunicacion que no sea de habla castellana.

[enlle.com/wp-content/plugins/formcraft/file-upload/server/content/files/1627011262b74a---boss-cs-3-manual.pdf](http://enlle.com/wp-content/plugins/formcraft/file-upload/server/content/files/1627011262b74a---boss-cs-3-manual.pdf)

Si no cuenta con tales sistemas estos vuelos solo podran realizarse en espacio aereo temporalmente segregado TSA. Esta distancia minima podra reducirse cuando asi se haya acordado con el gestor aeroportuario o responsable de la infraestructura, y, si lo hubiera con el proveedor de servicios de transito aereo de aerodromo, y la operacion se ajustara a lo establecido por estos en el correspondiente procedimiento de coordinacion. En tales casos la operacion se realizara con sujecion a las condiciones y limitaciones y establecidas en dicho estudio aeronautico de seguridad y previa autorizacion del control de transito aereo o comunicacion al personal de informacion de vuelo de aerodromo AFIS. En caso de las operaciones sobre aglomeraciones de edificios en ciudades, pueblos o lugares habitados o de reuniones de personas al aire libre, estara provisto de un dispositivo de limitacion de energia del impacto. Se podran otorgar exenciones especificas diferenciadas para la realizacion de la operacion y para el entrenamiento o simulacro. Transcurrido dicho plazo, sin que se haya dictado resolucion expresa, debera entenderse denegada por silencio administrativo conforme a lo previsto en el articulo 56. Publicacion de los procedimientos aplicables a las operaciones de transito aereo. A tales efectos los proveedores de servicios de transito aereo facilitaran la informacion pertinente al Servicio de Informacion Aeronautica. Transporte de mercancías peligrosas. Regimen aplicable a los globos libres no tripulados. Especialidades de uso de

infraestructuras aeronauticas para la realizacion de operaciones especiales. No incremento del gasto publico. Normas transitorias sobre exenciones por operaciones especiales. Minimias de visibilidad en condiciones meteorologicas de vuelo visual. Normas transitorias sobre determinacion de las zonas del espacio aereo a efectos de la prestacion de servicios y uso obligatorio de radio RMZ y de transpondedor TMZ.

Lanzamiento de globos libres no tripulados desde estaciones meteorologicas. Periodo transitorio para la adaptacion de las zonas prohibidas y restringidas. Normas transitorias en materia de idioma en las comunicaciones tierra-aire. Derogacion normativa. En ciertos casos, una estacion aeronautica puede estar instalada, por ejemplo, a bordo de un barco o de una plataforma sobre el mar. Se distinguen tres tipos Sin embargo, las Unidades ATC pueden dar autorizaciones a nivel tactico en esos segmentos de ruta. Puede tomar la forma de una TSA o una TRA. Un mensaje CPDLC consta de un solo elemento de mensaje o de una combinacion de elementos de mensaje enviados por el iniciador en una sola transmision. Para la altura de franqueamiento de obstaculos en procedimientos de aproximacion en circuito se toma como referencia la elevacion del aerodromo. Para la altura minima de descenso en aproximaciones en circuito se toma como referencia la elevacion del aerodromo. La Direccion General de Aviacion Civil o la Agencia Estatal de Seguridad Aerea, segun corresponda, en el ambito de sus respectivas competencias. Pista de vuelo servida por ayudas visuales y ayudas no visuales destinada a operaciones de aterrizaje despues de una operacion de aproximacion por instrumentos de Tipo A y con visibilidad no inferior a 1 000 m. Pista de vuelo servida por ayudas visuales y ayudas no visuales destinada a operaciones de aterrizaje despues de una operacion de aproximacion por instrumentos de Tipo B con una altura de decision DH inferior a 60 m 200 ft pero no inferior a 30 m 100 ft y con un alcance visual en la pista no inferior a 300 m. Pista de vuelo servida por ayudas visuales y ayudas no visuales destinada a operaciones de aterrizaje despues de una operacion de aproximacion por instrumentos de Tipo B hasta la superficie de la pista y a lo largo de la misma; y El criterio para la seleccion de las ayudas visuales se basa en las condiciones en que se trata de operar.

Ello incluire confirmacion de que En muchas ocasiones podran continuar las operaciones de conformidad con la autorizacion ATC vigente. Cuando esto no pueda hacerse, se procedera conforme a lo previsto en SERA.11013, letra b. Asimismo, por Circular Aeronautica del Director General de Aviacion Civil podran prescribirse las especificaciones RCP teniendo en cuenta las prescripciones y recomendaciones adoptadas por la Organizacion de Aviacion Civil Internacional OACI y la evolucion tecnica. Asimismo, por Circular Aeronautica del Director General de Aviacion Civil podran prescribirse las especificaciones RSP teniendo en cuenta las prescripciones y recomendaciones adoptadas por la Organizacion de Aviacion Civil Internacional OACI y la evolucion tecnica. El servicio aeronautico comprende los siguientes sistemas y aplicaciones Las disposiciones relacionadas con la AFTN figuran en el apartado 4.9.2.1.2. del libro cuarto. La red OACI comun de intercambio de datos CIDIN, que comprende entidades de aplicacion y servicios de comunicaciones para el intercambio de mensajes tierra-tierra hace uso de protocolos basados en la Recomendacion X25 del Comite Consultivo Internacional Telegrafico y Telefonico CCITT para proporcionar facilidades de comunicaciones independientes de codigos y multietos. Los objetivos principales de la CIDIN son los de mejorar la AFTN, y prestar apoyo a transmisiones de mensajes largos y a aplicaciones mas exigentes, tales como la informacion meteorologica relativa a las operaciones OPMET, entre dos o mas sistemas de tierra. Los detalles de los procedimientos de comunicaciones CIDIN, tal como se aplican en Europa, se indican en el Manual CIDIN EUR. A su vez, puede utilizarse como un sistema de comunicaciones por las aplicaciones de usuarios que se comunican en la ATN. Esto puede lograrse, por ejemplo, mediante interfaces de programas de aplicacion al servicio de mensaje ATS.

En el mencionado documento se hace referencia a las correspondientes normas internacionales ISO

y a los perfiles normalizados internacionales ISP, según se requiera. Cuando sea necesario, por ejemplo, por razones de interfuncionamiento o para señalar diferencias, también se hace referencia a las Recomendaciones X.400 pertinentes. El conjunto de aplicaciones ICC permite el intercambio de información en apoyo de los siguientes servicios operacionales. No obstante, los pilotos al mando también deberán prestar especial atención a aquellos procedimientos y apartados del SERA, así como a los medios aceptables de cumplimiento y material guía adoptado por la Agencia Europea de Seguridad Aérea EASA, que les afectan directamente y sean relevantes para la operación de la aeronave. Además de todos los requisitos sobre su transmisión para fines ATS, se transmitirá el bloque de datos de Información meteorológica de conformidad con los procedimientos establecidos por el proveedor de servicios de tránsito aéreo teniendo en cuenta lo previsto en la normativa internacional. En los informes ADSC de emergencia o de urgencia se incluirá la situación de emergencia o de urgencia además de la información pertinente al informe ADSC. En particular, las normas relativas a prevenir colisiones, a establecer una separación adecuada y a la información que pudiera proporcionarse en relación con tránsito en conflicto, así como a las posibles medidas de evasión, se conformarán a los procedimientos normales ATS sin tenerse en cuenta la capacidad de la aeronave que dependa del equipo ACAS. Debería proporcionarse a las tripulaciones de vuelo un aviso adecuado del control proyectado de la velocidad. Deberán evitarse impartir instrucciones que impliquen cambios frecuentes de la velocidad, incluidos los aumentos y disminuciones alternados de velocidad. En tales casos, el controlador aplicará un método de alternativa para lograr la separación deseada entre las aeronaves de que se trate.

Después del viraje, la aeronave puede navegar para incorporarse inmediatamente a la ruta después del viraje o navegar al próximo punto de recorrido definido antes de reincorporarse a la ruta. Esto exigirá una separación lateral adicional en la parte sobrevolada del viraje. Mediante informes de posición que indican de manera positiva que las aeronaves están sobre lugares geográficos diferentes cuya determinación se efectúe visualmente o por referencia a una ayuda para la navegación ver la Figura 42. Exigiendo a las aeronaves que sigan determinadas derrotas con una mínima de separación apropiada a la ayuda para la navegación empleada existe separación lateral entre dos aeronaves cuando los Estados deben tener en cuenta la distancia alcance oblicuo desde la fuente de una señal DME a la antena receptora cuando se utilice el DME para proporcionar información sobre el alcance. La tabla fuente relativa a la separación de aeronaves que navegan por medio del GNSS y el VOR figura en la Circular 322, Directrices sobre la implantación de mínimas de separación lateral GNSS basadas en las mínimas de separación VOR. Los Estados pueden remitirse a la Circular 322 para obtener mayores detalles y otras diferencias angulares y distancias de separación. En caso de que se restrinja operacionalmente el uso de puntos de recorrido contenidos en la base de datos de navegación, el uso de puntos de recorrido que es necesario que los pilotos introduzcan manualmente debería limitarse a medio grado o un grado completo de latitud y longitud. Se establecerá la separación lateral entre aeronaves que utilizan ayudas de navegación diferentes, o cuando una aeronave esté utilizando equipo RNAV, asegurándose de que los espacios aéreos protegidos derivados para las ayudas de navegación, o RNP, no se superpongan.

La Circular 324 de OACI, Directrices sobre separación lateral de aeronaves que salen y llegan siguiendo procedimientos adyacentes de vuelo por instrumentos, contiene información sobre este análisis. En el Anexo El control del cumplimiento se garantizará mediante el establecimiento de un contrato ADSC de suceso con un suceso de cambio de desviación lateral con un umbral máximo de 5 NM y un suceso de cambio de punto de recorrido. Las comunicaciones orales VHF directas controlador-piloto se mantendrán en tanto se aplique esa separación. Las comunicaciones orales VHF directas controlador-piloto se mantendrán en tanto se aplique esa separación; y Las orientaciones sobre la aplicación de las mínimas de separación lateral de 93 km 50 NM, 42,6 km 23 NM, 37 km 20 NM, 27,8 km 15 NM y 13 km 7 NM figuran en la Circular 341, Directrices para la implantación de mínimas de separación lateral. Existirá separación lateral cuando las aeronaves se han establecido

en derrotas específicas que Cuando es preciso efectuar inmediatamente un cambio temporal en el número de Mach p. ej., por turbulencia, se notificara al ATC tan pronto como sea posible que dicha modificación se ha efectuado. Debería mantenerse comunicación directa entre el controlador y el piloto mientras se utilice tal separación. Puede autorizarse a las aeronaves que utilizan RNAV a que asciendan o desciendan hasta los niveles ocupados por otras aeronaves que utilicen RNAV, siempre que se haya establecido con certeza por medio de lecturas simultáneas de la distancia RNAV desde o hasta el mismo punto común “en la derrota” que las aeronaves se han cruzado y están separadas por 150 km 80 NM de distancia como mínimo véase la Figura 422D. Dicha distancia o tiempo se obtendrá por medio de uno de los siguientes métodos Se dispondrá de un medio alternativo para permitir al controlador intervenir y resolver el conflicto dentro de un lapso total de 10,5 minutos, si fallan los medios normales de comunicaciones.

Si no se recibe un informe dentro de los 6 minutos posteriores al momento en que debió haberse enviado el informe original, y existe posibilidad de pérdida de separación respecto de otras aeronaves, el controlador tomará medidas para resolver cualquier posible conflicto, tan pronto como sea posible. El medio de comunicaciones suministrado será de un tipo que permita lograr esta separación alternativa dentro de un intervalo adicional de 7,5 minutos. La aeronave puede hacer funcionar el transpondedor en el Modo A Código 7700 para indicar que está amenazada por un grave e inminente peligro y que necesita ayuda inmediata. Entre las medidas apropiadas figuran las siguientes en el orden que corresponda a las circunstancias Todas las restricciones de velocidad y nivel publicadas restantes seguirán aplicándose. Todas las restricciones de velocidad y nivel publicadas restantes seguirán aplicándose. En este último caso, se requerirá la aquiescencia de la tripulación de vuelo. Los controladores también deberían tomar en consideración el tránsito reinante y las condiciones meteorológicas al iniciar aproximaciones visuales. Se darán entonces instrucciones a la aeronave para que siga y mantenga la separación con respecto a la aeronave que le precede. Cuando ambas aeronaves son de categoría pesada de turbulencia de estela, o cuando la aeronave que precede es de una categoría más pesada de turbulencia de estela que la que le sigue y la distancia entre las aeronaves es inferior a la mínima adecuada por turbulencia de estela, el controlador indicará que han de tomarse precauciones por la posibilidad de turbulencia de estela. El piloto al mando de la aeronave en cuestión será responsable de asegurar que es aceptable la separación de una aeronave precedente de una categoría más pesada de turbulencia de estela. Si se determina que es necesaria una mayor separación, la tripulación de vuelo informará a la dependencia ATC consiguientemente, indicando sus requisitos.

<https://congviendis.vn/vi/3rd-gen-ipod-shuffle-manual>