OVALLE-CHILE

CONDICIONES ESPECIALES PARA LA APROXIMACION IFR

I.- INTRODUCCIÓN:

a.- El diseño y ejecución de una aproximación por instrumentos, requiere normalmente contar con una dependencia ATC o AFIS, comunicaciones, servicios meteorológicos, una pista certificada como pista de vuelo por instrumentos, etc., y que es la modalidad empleada internacionalmente.
b.- Las pistas de vuelo por instrumentos, se dividen en pistas para aproximaciones de precisión y de no precisión. Las correspondientes superficies limitadoras de obstáculos, aseguran el adecuado despeje de obstáculos desde la franja de pista hacia arriba y hacia afuera, que sean compatibles con las aproximaciones instrumentales.
c.- Usuarios de aviación general en el país, han solicitado la publicación de aproximaciones RNP, en aeródromos que no cuentan con las facilidades descritas en a.- anterior. El concepto es efectuar la aproximación hasta una cierta mínima, para que, una vez establecidas las referencias visuales necesarias, se proceda mediante dichas referencias, hacia una pista de vuelo visual.
d.- Para ello, las aeronaves deberán estar certificadas para aproximaciones RNP, lo cual supone contar con el procedimiento envasado por un codificador e inserto en la base de datos de la aeronave. Las tripulaciones en tanto, deberán contar con las habilitaciones IFR que le permitan efectuar este tipo de procedimientos.
e.- A objeto de dar satisfacción a este requerimiento, se ha publicado el documento DAP 11 137, el cual da cobertura a estas nuevas operaciones, las que tienen tratamiento de excepción y son analizadas caso a caso.

II.- OPERACIÓN EN SCOV:

a.- Las aproximaciones sólo podrán realizarse si se cuenta con información de QNH, a objeto de mantener el correspondiente margen de protección sobre los obstáculos. En tanto no se cuente con estación meteorológica oficial en el aeródromo, esta información debe obtenerse desde SCSE APP/TWR.
b.- El aeródromo no cuenta con servicios aeronáuticos DGAC, por lo cual la aproximación y aterrizaje deberán ser evaluados por el usuario, y son de su entera responsabilidad, como en una operación VFR más.
c.- Deberá aplicarse el procedimiento TIBA al dejar aerovía o antes de interceptar algún segmento del procedimiento.
d.- Sólo aproximará una aeronave a la vez, en especial cuando las condiciones meteorológicas sean cercanas a los mínimos. Una segunda aeronave iniciará su aproximación, cuando la precedente haya aterrizado, esté volando VFR, o haya frustrado y no cree conflicto.

III.- NOTAS:

- CTN Canal de drenaje 1,5 WID 0,8 DPT costado Este y a 32 m RCL THR 22.
- CTN Quebrada costado Weste y a 26 m RCL y a 30 m THR 22.
- CTN Tendido eléctrico a 12 m HGT y a 52 m al W RCL y a 250 m al Sur THR 22, WO SGL, obstruye superficie de transición
- CTN APCH THR 04 posible incursión de personas y vehículos en el SECT.

DASA / SECCION AIS-MAP