

DAP 06/4 01



CHILE

**DIRECCIÓN GENERAL
DE AERONÁUTICA CIVIL**

**TRABAJOS AÉREOS
DE PROSPECCIÓN PESQUERA**



DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL
DIRECCIÓN DE PLANIFICACIÓN Y COORDINACIÓN

OBJ: Aprueba DAP 06/4 01,
DAP 06/4 02, DAP 06/4 03
DAP 06/4 04, DAP 06/4 05

EXENTA N° **0783**

SANTIAGO 25 ABR 2005

Con esta fecha se ha dictado la siguiente

RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

VISTOS

- a) Ley N° 16.752 Orgánica de la DGAC
- b) Código Aeronáutico

CONSIDERANDO

- a) Que debido a la reestructuración de la normativa aeronáutica, se derogó el Reglamento "Trabajos Aéreos" DAR-32.
- b) Que es necesario actualizar los procedimientos relativos a trabajos aéreos.
- c) Lo propuesto por la Subdirección Reglamentación y Normas.

RESUELVO

- 1.- **APRUÉBASE** los Procedimientos Aeronáuticos:
"Trabajos Aéreos de Prospección Pesquera" DAP 06/4 01;
"Trabajos Aéreos de Fotogrametría, Prospección Magnética u Otros Sensores, Fotografía, Fílmicos de Televisión o Película Cinematográfica" DAP 06/4 02;
"Trabajos Aéreos sobre Ciudades y Áreas Pobladas" DAP 06/4 03;
"Trabajos Aéreos de Publicidad, Lanzamientos de Objetos y Remolque de Letreros" DAP 06/4 04;
"Utilización de emplazamientos Eventuales por parte de Empresas de Trabajos Aéreos" DAP 06/4 05.
- 2.- Derógase el DAP 32-01 "Trabajos Aéreos de Prospección pesquera, aprobado por Resolución E-0894 de 09 Junio 1999.
- 3.- Derógase el DAP 32-02 "Trabajos Aéreos de Fotogrametría, Prospección Magnética u Otros Sensores, Fotografía, Fílmicos de Televisión o Película Cinematográfica", aprobado por Resolución E-01094 de 27 Noviembre 1990.
- 4.- Derógase el DAP 32-03 "Trabajos Aéreos sobre Ciudades y Áreas Pobladas", aprobado por Resolución E-0609 de 23 Abril 1999.

- 5.- Derógase el DAP 32-04 "Trabajos Aéreos de Publicidad, Lanzamientos de Objetos y Remolque de Letreros", aprobado por Resolución E-0446 de 13 Marzo 2000.
- 6.- Derógase el DAP 32-05 "Utilización de emplazamientos Eventuales por parte de Empresas de Trabajos Aéreos", aprobado por Resolución E-01632 de 01 Septiembre 2002.

Anótese y comuníquese, (Fdo.) ENRIQUE ROSENDE ALBA, General de Aviación, Director General de Aeronáutica Civil.

Lo que se transcribe para su conocimiento.



CHRISTIAN GÓMEZ MENESES
CORONEL DE AVIACIÓN (A)
DIRECTOR DE PLANIFICACIÓN Y COORDINACIÓN

DISTRIBUCIÓN

PLAN "B"
DIRECCIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL



**DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL
DIRECCIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL
SUBDIRECCIÓN DE OPERACIONES**

**DAP 06/4 01
25.ABRIL 2005**

TRABAJOS AÉREOS DE PROSPECCIÓN PESQUERA.

(RES 0783 / de fecha 25.ABR.2005 /)

I. PROPÓSITO

Complementar las normas establecidas del Reglamento Operación de Aeronaves, para realizar los vuelos de prospección pesquera con el máximo de seguridad.

II. ANTECEDENTES

- a) Reglamento del Aire DAR-02
- b) Reglamento de Licencias al Personal Aeronáutico DAR-01
- c) Reglamento Operación de Aeronaves DAR 06

III. MATERIA

Complementando la normativa básica prescrita en el Reglamento Operación de Aeronaves DAR 06, las Empresas Aéreas que efectúan operaciones de prospección pesquera deberán cumplir las disposiciones específicas que se indican en el presente Procedimiento Aeronáutico considerando el avance de la tecnología y el desarrollo que ha experimentado esta actividad en el último tiempo.

CAPITULO 1

PROCEDIMIENTOS OPERATIVOS.

1.1 GENERALIDADES

- 1.1.1 Las operaciones de prospección pesquera se deben realizar en condiciones meteorológicas de vuelo visual, por lo tanto deberán efectuarse en todo momento cuidando su propia separación con otras aeronaves, la tierra o el agua.
- a) Para los efectos de separación vertical entre aeronaves operando en una misma zona, la altitud más baja a utilizar será 500 (quinientos) pies en el día y 1000 (mil) pies durante la noche.
 - b) Cada aeronave deberá mantener un nivel preestablecido en la zona de trabajo, con una separación vertical con las demás aeronaves de por lo menos 500 (quinientos) pies en operaciones diurnas y de 1000 (mil) pies en operaciones nocturnas.
- 1.1.2 No se efectuarán operaciones de prospección pesquera cuando en la zona de trabajo:
- a) Las condiciones meteorológicas sean tales que impidan a las aeronaves mantenerse libre de nubes en todo momento, y
 - b) La visibilidad sea menor de 5 (cinco). kms
- 1.1.3 La distancia mínima de proximidad a la costa en operaciones aéreas de prospección pesquera nocturna será:
- a) 3 (tres) kms si la aeronave se encuentra a la vista de puntos demarcatorios visibles e identificables en la costa.
 - b) 5 (cinco) kms cuando la aeronave no esté a la vista de puntos demarcatorios visibles e identificables en la costa.
- 1.1.4 Durante las operaciones de prospección pesquera diurna se utilizará un ajuste altimétrico de 1013.2 hectopascales ó 29,92 pulgadas, durante las operaciones nocturnas se utilizará el ONH del aeródromo que corresponda a la zona de trabajo. En aeródromos en que no se cuente con servicio de la DGAC, los usuarios deberán proveerse la información QNH y durante el vuelo asegurarse de mantener el mismo ajuste altimétrico con las aeronaves que operen en la misma zona.
- 1.1.5 El vuelo de prospección pesquera diurna no requerirá la presentación de un plan de vuelo tipificado en el formulario ATC 1, por considerarse un Vuelo Local, salvo para aquellos vuelos de prospección pesquera que se generen en los Aeropuertos de Chacalluta, Diego Aracena y Cerro Moreno, en donde se exigirá dicha presentación en las Oficinas de Notificación de los Servicios de Tránsito Aéreo (ARO). Lo anterior, a objeto de facilitar la coordinación con las operaciones aéreas militares que se realizan en dichos Aeropuertos.
- 1.1.6 Los contactos radiotelefónicos se efectuarán en la frecuencia que asigne la dependencia de Control de Tránsito Aéreo (ATC) respectiva y se mantendrán cada una (1) hora, entre la aeronave y la dependencia de los Servicios de Tránsito Aéreo (ATS) pertinente.

- 1.1.7 Si el Aeródromo de origen se encuentra operando en condiciones IFR, se deberán efectuar las salidas y llegadas de acuerdo a lo estipulado en las cartas de procedimientos de salida y aproximación instrumental publicadas por la DGAC.

1.2 OPERACIONES EN HORARIO NOCTURNO

Antes de iniciar una operación de prospección pesquera en horario nocturno, se deberán cumplir las siguientes disposiciones:

- a) Presentar un Plan de Vuelo, de acuerdo a lo estipulado en el Reglamento del Aire, dejando especificada la zona de trabajo, la altitud a operar y el Aeródromo de alternativa. Para los helicópteros no será necesario estipular un Aeródromo de alternativa.
- b) En aquellos aeródromos en que no se cuenten con iluminación de la DGAC, las Empresas dispondrán y verificarán que la pista se encuentre alumbrada.
- c) Tratándose de una pista que sólo es posible iluminarla con un sistema de iluminación portátil, cada equipo deberá ser colocado a 50 metros en la franja a ambos costados de la pista, abarcando una distancia mínima de 800 metros. Ambos umbrales deberán iluminarse con una corrida adicional que delimiten claramente la iniciación y término de la pista
- d) Durante las operaciones de prospección pesquera nocturna, las aeronaves deberán mantener encendidas en todo momento sus luces de navegación.

1.3 HELICÓPTEROS.

Los helicóptero que realicen operaciones de prospección pesquera, deberán cumplir la siguiente normativa específica:

- a) En el caso de operar desde la plataforma ubicada en un buque nodriza, dicho helipuerto deberá encontrarse certificado por la Dirección General de Aeronáutica Civil y contar además con los siguientes elementos:
 1. Extinción de incendios
 2. Primeros auxilios
 3. Herramientas de salvamento.
- b) El lugar de despegue y aterrizaje no estará ubicado en áreas congestionadas en que se pueda poner en peligro la seguridad de la vida o propiedad de terceras personas. Si fuese necesario e ineludible realizar estos vuelos desde aéreas congestionadas, será preciso obtener un permiso especial de la Dirección General de Aeronáutica Civil.
- c) Estas aeronaves deberán estar dotadas de un reflector de aterrizaje, cuando realicen operaciones nocturnas.

1.4 COORDINACIÓN DURANTE LAS OPERACIONES DE PROSPECCIÓN PESQUERA.

- 1.4.1 Durante las operaciones de Prospección Pesquera en horario nocturno, a cada aeronave sólo podrá asignarse una zona de operación.
- 1.4.2 Cuando dos aeronaves soliciten operar una misma zona, no podrán operar a una misma altitud.

- 1.4.3 Cuando dos aeronaves operen en zona diferentes pero adyacentes, éstas podrán mantener la misma altitud cuando exista una separación por zona de 5 kms desde el límite especificado de cada zona. Los pilotos serán los responsables de mantener esta separación.
- 1.4.4 Cuando una aeronave desee cambiar de zona, tendrá prioridad de altitud aquella que se encuentre previamente operando en la zona. La aeronave que cambie de zona deberá ajustarse a la altitud disponible, conforme a las instrucciones del ATC.
- 1.4.5 Cuando una aeronave notifica haber abandonado el nivel de vuelo asignado, dicho nivel quedará disponibles para otras aeronaves. Si ésta desea reiniciar sus labores de pesca, deberá someterse a las altitudes disponibles en las zonas que pretende operar.
- 1.4.6 La dependencia ATS pertinente, deberá mantener informado del tráfico existente en la zona de prospección pesquera, a las aeronaves que operen en su zona de jurisdicción.
- 1.4.7 Las dependencias ATS deberán mantener informadas recíprocamente del tráfico de prospección pesquera nocturna en las zonas adyacentes.

1.5 FALLA DE COMUNICACIONES

- 1.5.1 Si al tratar de establecer comunicaciones no se logra un contacto con la dependencia ATS respectiva, el Piloto observará el siguiente procedimiento:
 - a) Intentará comunicarse con cualquier dependencia ATS en la frecuencia VHF y HF disponibles.
 - b) Si no es posible, intentará comunicarse con otra aeronave o con la flota pesquera en la frecuencia interna de las Empresas, a fin de reportar posiciones e intenciones a través de ellas, a la dependencia ATS respectiva.
- 1.5.2 La aeronave que se vea afectada por falta total de comunicaciones, iniciará, el regreso de inmediato, debiendo llegar al aeródromo de destino o al más apropiado antes de los 60 (sesenta) minutos siguientes a la hora en que debió establecer contacto, informando su arribo a la dependencia ATS por el medio más rápido que disponga.
- 1.5.3 Los vuelos diurnos deberán mantener condiciones visuales hasta el aeródromo de destino o el más adecuado, evitando asumir condiciones instrumentales, a objeto de no restringir la utilización del espacio aéreo en reserva por falla de comunicación.
- 1.5.4 En caso que una aeronave esté operando desde un helipuerto o desde un buque nodriza, fuera de una Zona de Control (CTR), abandonará su Zona de Trabajo para dirigirse a aterrizar, comunicando su arribo a la dependencia ATS pertinente por los medios más rápidos de que se disponga.
- 1.5.5 Las aeronaves que se encuentren en el caso previsto en 1.5.2, deberán tener presente que las dependencias ATC al ser notificadas que se ha perdido contacto con la aeronave, asumirán:
 - a) Que la aeronave, tanto en el día como en la noche, arreglará su vuelo para llegar al aeródromo de destino antes de los 60 (sesenta) minutos siguientes al momento en que debió establecer el contacto.
 - b) Que durante el día la aeronave proseguirá su vuelo en condiciones meteorológicas visuales, hasta el aeródromo de destino o adecuado más próximo, y

DAP 06/4 01

- c) Que durante la noche en caso de prevalecer en el aeródromo condiciones meteorológicas instrumentales, la aeronave efectuará la aproximación apropiada de aquellas publicadas por la DGACI para el respectivo aeródromo. Para este efecto, el piloto de la aeronave considerará el minuto 60 (sesenta) siguiente a la hora que debió establecer comunicación como su HORA PREVISTA DE APROXIMACIÓN (EAT), y la dependencia ATC reservará el espacio aéreo dentro del CTR, desde el terreno hasta la altitud inicial de aproximación, durante los 30 (treinta) minutos siguientes a la hora previamente indicada.

1.5.6 Los pilotos que operen VFR en horario nocturno en vuelos de Prospección Pesquera desde aeródromos que no cuenten con un Procedimiento de Aproximación Publicado, deberán asegurarse que en el aeródromo de aterrizaje existan condiciones VFR durante todo el tiempo que efectúen su trabajo previendo un regreso eventual en esas condiciones.

CAPITULO 2

RESPONSABILIDADES

2.1 DE LA EMPRESA

- 2.1.1 Las operaciones de Prospección Pesquera se realizarán de acuerdo a los procedimientos consignados en el Manual de Operaciones de la Empresa de Trabajos Aéreos a la que pertenezca la aeronave, aprobado por la DGAC.
- 2.1.2 En lo referente al tiempo de vuelo máximo y los períodos de servicio de vuelo y de descanso, el explotador deberá atenerse a lo dispuesto por la DGAC, en la Resolución sobre Tiempo de Vuelo, Servicio de Vuelo y de Descanso, adecuando éstos a lo reglamentado.
- 2.1.3 Las Empresas deberán incluir en sus Manuales de Especificaciones Operativas, listados de los pilotos que cumplen funciones de piloto al mando. Asimismo, incluirán la relación de copilotos que se desempeñan en vuelos nocturnos.

2.2 DE LAS TRIPULACIONES

- 2.2.1 El piloto al mando será responsable de coordinar con la dependencia ATS apropiada y con las demás aeronaves, las altitudes a volar.
- 2.2.2 El piloto al Mando de la aeronave será el responsable en lo que se refiere a mantener la separación vertical y lateral de su aeronave con otra u otras que operen simultáneamente en la misma zona y con ellas que operen en zonas adyacentes.
- 2.2.3 El piloto al mando arbitrará las medidas necesarias para que en cualquier momento, ya sea en forma directa o por intermedio de su empresa, pueda recibir información de vuelo de los Servicios de Tránsito Aéreo.
- 2.2.4 El piloto al mando será responsable de establecer el procedimiento de cabina y coordinación de la tripulación, que permita un máximo de seguridad durante las operaciones de prospección pesquera.
- 2.2.5 El copiloto deberá mantener, durante todo el vuelo, iluminado o semi-iluminado el instrumento altimétrico y el indicador de actitud ubicado en su panel. A éstos se les podrá adicionar una pantalla protectora, a objeto de no interferir las labores de pesca del piloto al mando.
- 2.2.6 El copiloto será responsable de notificar al piloto al mando todo cambio significativo de altitud y/o actitud durante las maniobras de prospección pesquera nocturna.
- 2.2.7 Se considerará cambio significativo de altitud, todo el que exceda de ± 200 (doscientos) pies y cambio de actitud, toda aquella que exceda de 45° (cuarenta y cinco grados) de inclinación alar y/o 10° (diez grados) de inclinación vertical.
- 2.2.8 El copiloto será responsable de mantener informado al piloto de todo otro tráfico que se encuentre en las cercanías.

DAP 06/4 01

- 2.2.9 El copiloto será responsable de mantener escucha en todo momento, en la frecuencia que le sea solicitada por la dependencia ATS y la frecuencia asignada entre aeronaves, durante operaciones de prospección pesquera nocturna.
- 2.2.10 Los tripulantes de vuelo y las demás personas a bordo, deberán tener colocados permanentemente sus respectivos chalecos salvavidas, en todas las operaciones de prospección pesquera diurna y nocturna.
- 2.2.11 El piloto al mando se asegurará que las balsas salvavidas estén ubicadas en forma tal, que sea fácil su utilización inmediata en caso de emergencia.

CAPITULO 3

PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO

3.1 PREVIO A REALIZAR VUELOS DE PROSPECCIÓN PESQUERA DONDE EXISTAN DOS O MÁS EMPRESAS DEDICADAS A ESTA ACTIVIDAD.

3.1.1 Previo a la realización de esta actividad, será función de las Empresas que operen en una región o en determinadas zonas, distribuir coordinadamente sus vuelos, las altitudes o niveles de vuelo, zonas de pesca y turnos de operación, entre todos los usuarios.

3.1.2 Para estos efectos, elaborará coordinadamente un “Rol de Vuelo”, exigencia sólo para operaciones nocturnas, cuya copia se enviará a las dependencias ATS por lo menos con una semana de antelación. Este Rol, podrá ser programado por períodos semanales o mensuales.

3.1.3 Para los Servicios de Tránsito Aéreo, el Rol de Vuelo será sólo un instrumento de información que facilite un ordenamiento del tráfico aéreo. Dicho Rol no se podrá considerar como un documento que pueda comprometer la seguridad de vuelo, mediante cambio de niveles o prioridades que afecten el control del tránsito aéreo.

3.1.4 Los niveles y zonas que queden disponibles podrán ser ocupados por cualquiera otra aeronave, previa coordinación del tráfico con la dependencia ATS del lugar.

3.1.5 Las aeronaves consignadas en el Rol, que no hayan presentado su plan de vuelo 30 minutos antes de la hora del despegue, o que aún presentado, no hagan uso de él a la hora prevista de salida, deberán ajustarse posteriormente a los niveles y zonas disponibles.

3.2 REGLAMENTACIÓN AERONÁUTICA.

Además del cumplimiento de las disposiciones especiales que se establecen en este Procedimiento, las empresas y tripulaciones que se dediquen a prospección pesquera deberán ajustarse a las normas consignadas en el Reglamento del Aire y al Reglamento Operaciones de Aeronaves, cuando corresponda.

IV. VIGENCIA.

Este Procedimiento entrará en vigencia en la fecha de la resolución aprobatoria derogando a la DAP 32 01 aprobada por Resolución N° 0894 de fecha 09.JUN.99