



CHILE

**DIRECCION GENERAL
DE AERONAUTICA CIVIL**

DAP 11 106

**PROCEDIMIENTO DE LOS SERVICIOS DE
TRÁNSITO AÉREO PARA OPERACIÓN DE
AERONAVES BAJO REGLAS DE VUELO
POR INSTRUMENTOS CON SVC DE
INFORMACIÓN DE VUELO DE
AERÓDROMO (AFIS)**

EXENTA N° 01307

SANTIAGO, 18 AGO 1999

Con esta fecha se ha dictado lo siguiente.

RESOLUCION DE LA DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL (DASA)

VISTOS :

- a) Las facultades que me confieren la Ley N° 16.752
- b) Las disposiciones contenidas en el Reglamento Administrativo RAM 04/2 02 Publicaciones Normativas.
- c) Lo propuesto por el Departamento ATS de la Subdirección de Servicios de Navegación Aérea y lo informado por la Dirección de Seguridad, Departamento Reglamentación.

CONSIDERANDO :

- a) Las funciones y responsabilidades asignadas a los Servicios de Tránsito Aéreo, para el cumplimiento de su cometido.
- b) La necesidad de actualizar el DAP 11-106 "Procedimiento para Aeronaves Bajo Reglas de Vuelo por Instrumentos que Operan en Aeródromos con Servicios de Información de Vuelo de Aeródromo (AFIS)".

RESUELVO :

- 1.- Apruébase el DAP 11-106 "Procedimiento para Aeronaves Bajo Reglas de Vuelo por Instrumentos que Operan en Aeródromos con Servicios de Información de Vuelo de Aeródromo (AFIS)" Segunda Edición.
- 2.- Derógase el DAP 11-106 Primera Edición, aprobado por Res Exenta N° 01919 de fecha 14 de Noviembre de 1996.

Anótese y Comuníquese. (Fdo.) MARIO AVILA LOBOS, GENERAL DE BRIGADA AEREA (A), DIRECTOR GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL.

Lo que se transcribe para su conocimiento.


JAIMÉ SANCHEZ SEGURA
DIRECTOR DASA
SUBROGANTE

DISTRIBUCION
(Al Dasa)

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL
DIRECCION DE AERÓDROMO Y SERV. AERONAUTICOS
DEPARTAMENTO SERVICIOS DE TRANSITO AEREO

PROCEDIMIENTO DE LOS SERVICIOS DE
TRANSITO AEREO

PROCEDIMIENTO PARA AERONAVES BAJO REGLAS
DE VUELO POR INSTRUMENTOS QUE OPERAN EN
AERODROMOS CON SERVICIOS DE INFORMACION
DE VUELO AERODROMOS (AFIS)

(RES. - E de fecha)

1.- PROPOSITO

Uniformar criterios y procedimientos de coordinación para garantizar la seguridad de las operaciones a los vuelos que operan bajo reglas IFR en los aeródromos con Servicios de Información de Vuelo de Aeródromos (AFIS), que poseen procedimientos normalizados de aproximación por instrumentos.

2.- ANTECEDENTES

- a) Reglamento del Aire (DAR-02)
- b) Reglamento de los Servicios de Tránsito Aéreo (DAR-11)
- c) Procedimientos de los Serv. de Tráns. Aéreo (DAP 11-00)
- d) La necesidad de dar una solución eficaz a la situación de falta de coordinación efectiva que se ha producido en las operaciones IFR que se realizan en aeródromos que sólo disponen del Servicio de Información de Vuelo de Aeródromos, pero poseen un procedimiento de aproximación por instrumentos publicados.

DAP 11-106
30-AGO-1999

3.- MATERIA

En todos aquellos aeródromos no controlados que cuenten con Servicio de Información de Vuelo de Aeródromos (AFIS) y dispongan de procedimientos normalizados de aproximación por instrumentos debidamente publicados, se establecen los siguientes procedimientos para el encaminamiento del tránsito aéreo de aeronaves que operen bajo las reglas de Vuelo Instrumental (IFR).

Dichos procedimientos se refieren específicamente a las llegadas y salidas de aeronaves en dichos aeródromos y a las comunicaciones radiotelefónicas que deben utilizarse para estos efectos.

3.1 Generalidades

- 3.1.1 Este procedimiento derivado del Reglamento de los Servicios de Tránsito Aéreo (DAR-11), debe ser utilizado con referencia a los Procedimientos relativos al Servicio AFIS, consignados en el DAP 11-23.
- 3.1.2 El presente procedimiento se aplicará solamente en aquellos aeródromos no controlados que cuenten con servicio AFIS y posean procedimientos normalizados de aproximación por instrumentos.
- 3.1.3 Tanto la aproximación, desde el abandono del espacio aéreo controlado hasta el aterrizaje, como la salida y ascenso hasta ingresar al espacio aéreo controlado, será de responsabilidad del piloto al mando de la aeronave, quien deberá ceñirse estrictamente a las maniobras de vuelo especificadas en el Plan de vuelo para dicho tramo y a las secuencias de separación "por tiempo" establecidas por ATC, para cuyos efectos el operador AFIS emitirá todo tipo de información disponible tanto al piloto en su procedimiento como a la unidad de control de tránsito aéreo involucrada.

3.1.4 Para los efectos de la aplicación de este Procedimiento, las aeronaves en vuelo tendrán prioridad sobre las que se encuentren en tierra.

3.1.5 En aquellos Aeródromos en que el Centro de Control tenga cobertura RADAR, el ACC podrá disminuir los tiempos de separación establecidos en este procedimiento y aplicar las separaciones reglamentarias, según el nivel de cobertura que tenga respecto de dicho Aeródromo.

3.2 Encaminamiento de los vuelos controlados

3.2.1 Llegadas

3.2.2 El límite de la autorización será la radioayuda que sirve para la aproximación, o un punto determinado desde el cual, se inicia la aproximación.

3.2.3 En caso de estimarse dos o más aeronaves con menos de 10 minutos de diferencia sobre la radioayuda o punto desde donde se inicia la aproximación, se establecerá un circuito de espera con una separación vertical de 1000 FT a partir del nivel mínimo de la aerovía.

3.2.4 Se autorizará a la segunda aeronave para abandonar el Espacio Aéreo Controlado, solamente cuando se tenga la información de que la primera se encuentra aterrizada.

3.2.5 Se establecerá un tiempo de secuencia de Aproximación de 10 minutos o un tiempo que asegure que la aeronave precedente se encuentre aterrizada.

3.2.6 **La dependencia de control IFR dará al Aeródromo AFIS bajo su jurisdicción la siguiente información:**

a) Identificación, tipo de aeronave y procedencia.

- b) Hora prevista sobre la radioayuda o punto de aproximación;
- c) Tipo de Aproximación que va a realizar;
- d) Hora prevista de abandono del Espacio Aéreo Controlado; y
- e) Que la aeronave ha sido instruida para ponerse en comunicación con la dependencia AFIS.

3.2.7 El Aeródromo AFIS informará a la dependencia de control IFR de jurisdicción:

- a) Hora de Aterrizaje; o
- b) Aproximación Frustrada e intenciones de la aeronave.

3.3.1 Salidas

- 3.3.2 Todo tráfico con intenciones de efectuar un vuelo controlado, deberá presentar su FPL con 30 minutos de antelación de acuerdo a la reglamentación vigente y en el cual, se deberá especificar los rumbos, altitudes y virajes para interceptar la (s) aerovía (s), para los efectos de información de tráfico.
- 3.3.3 Los vuelos que se ajusten a IFR, deberán obtener autorización antes de ingresar en el espacio aéreo controlado.
- 3.3.4 Las autorizaciones ATC, serán válidas sólo una vez que el tráfico ingrese al Espacio Aéreo Controlado.

3.3.5 Cuando exista conflicto operacional:

- a) **Entre aeronaves que llegan y aeronaves que salen:** esta última no podrá despegar hasta que la aeronave que aproxima, se encuentre aterrizada.
- b) **Entre aeronaves que salen:** la dependencia de control IFR, se asegurará que al ingreso de la segunda aeronave en el espacio aéreo controlado, ésta se encuentre debidamente separada de la precedente.

3.3.6 El Aeródromo AFIS informará a la dependencia de control IFR

- a) Identificación del vuelo, tipo de aeronave y destino
- b) Aerovía(s) y nivel(es) solicitados
- c) Hora estimada de despegue (ETD)
- d) Hora real de despegue (ATD)

3.3.7 La dependencia de control IFR, informará al aeródromo AFIS:

- a) Autorización correspondiente en la que se especificará: el límite, la ruta, posición y/o nivel, en que la aeronave deberá interceptar el espacio aéreo controlado y, si es pertinente, se dará una hora prevista de despegue.
- b) Frecuencia y dependencia con la que la aeronave deberá comunicarse posterior al despegue.

3.4 Coordinación

3.4.1 **Transferencia de Comunicaciones**

- 3.4.1.1 A ,menos que las circunstancias lo aconsejen de otra forma, el Centro de Control transferirá las comunicaciones de los vuelos controlados, al aeródromo AFIS cuando éstos abandonen el Espacio Aéreo Controlado.
- 3.4.1.2 El Aeródromo AFIS transferirá las comunicaciones al Centro de Control de los vuelos que salen, inmediatamente después del despegue.

3.4.2 Medios para Coordinación

- 3.4.2.1 Se utilizarán los siguientes medios de comunicación para coordinación, en el orden y prioridad que se indican, entre el Centro de Control y el Aeródromo AFIS.
1. RED ORAL ATS
 2. RED AFTN
 3. LINEA TELEFÓNICA (DDD)