

CHILE

**DIRECCION GENERAL
DE AERONAUTICA CIVIL**

DAP 11 117

**OPERACIÓN EN EL AEROPUERTO
PRESIDENTE CARLOS IBÁÑEZ DEL
CAMPO EN CONDICIONES DE
VISIBILIDAD REDUCIDA**

EXENTA N° 0373 /

SANTIAGO, 20 FEB. 2007

Con esta fecha se ha dictado la siguiente:

RESOLUCION DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

VISTOS

- a) La Ley 16.752 de 1968, "Orgánica de la Dirección General de Aeronáutica Civil.
- b) La Orden de Servicio N° 04/C/52 de fecha 08 de junio de 2005.

CONSIDERANDO

- a) La necesidad de establecer las disposiciones locales que permitan complementar y aplicar los procedimientos para la operación de aeronaves, en condiciones de visibilidad reducida en el Aeropuerto Carlos Ibáñez del Campo.

RESUELVO

- 1.- **APRUÉBASE** el Procedimiento Aeronáutico "Operación en el Aeropuerto Carlos Ibáñez del Campo en Condiciones de Visibilidad Reducida", DAP 11 117.

Anótese y comuníquese, (FDO.) JOSE HUEPE PÉREZ, GENERAL DE BRIGADA AEREA (A), DIRECTOR GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL.

Lo que se transcribe para su conocimiento.


ARTURO MERINO NÚÑEZ
CORONEL DE AVIACIÓN (A)
DIRECTOR DE PLANIFICACIÓN

DISTRIBUCION :

PLAN F.

INDICE

	Pág
I. PROPÓSITO	1
II. ANTECEDENTES	1
III. MATERIA	1
CAPÍTULO 1 GENERALIDADES	3
1.1 DEFINICIONES	3
CAPÍTULO 2 DISPOSICIONES GENERALES	6
2.1 APLICACIÓN	6
2.2 INFORMACIÓN METEOROLÓGICA	6
2.3 TRANSMISIÓN DE DATOS	7
CAPÍTULO 3 PROCEDIMIENTOS	8
3.1 ACTIVACIÓN DEL PROCEDIMIENTO	8
3.2 AERONAVES QUE SALEN	8
3.3 AERONAVES QUE LLEGAN	10
3.4 AERONAVES QUE LLEGAN Y SALEN	10
3.5 AERONAVES ATERRIZADAS	11
3.6 MOVIMIENTO DE AERONAVES, PERSONAS Y/O VEHÍCULOS EN EL ÁREA DE MANIOBRAS Y PLATAFORMA.	11
3.7 INGRESO DE PERSONAS Y/O VEHÍCULOS AL ÁREA SENSIBLE Y CRÍTICA DEL ILS	11
3.8 EMERGENCIAS	12
3.9 MONITOREO DE EQUIPOS Y SISTEMAS	12
IV.- VIGENCIA	12
V.- ANEXOS	
ANEXO A GRÁFICO AEROPUERTO CARLOS IBÁÑEZ DEL CAMPO	
ANEXO B GRÁFICO ÁREA CRÍTICA Y ÁREA SENSIBLE SISTEMA ILS	



DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL
DEPARTAMENTO DE AERÓDROMOS Y SERVICIOS AERONÁUTICOS

DAP 11 117

**“OPERACIÓN EN EL AEROPUERTO PDTE. CARLOS IBÁÑEZ DEL CAMPO EN
CONDICIONES DE VISIBILIDAD REDUCIDA”**

I.- PROPÓSITO

Establecer las disposiciones locales que permitan complementar y aplicar los procedimientos ya establecidos, para la operación de aeronaves en condiciones de visibilidad reducida en el Aeropuerto Pdte. Carlos Ibáñez del Campo.

II.- ANTECEDENTES

- a) DAR 11 Reglamento de los Servicios de Tránsito Aéreo.
- b) DAN 11 03 Norma Aeronáutica “Requisitos y mínimos para despegues instrumentales en condiciones de visibilidad reducida no inferior a 100 mts RVR” Tercera Edición Febrero 2005.
- c) DAN 11 06 Norma Aeronáutica “Operación ILS CAT I con lecturas RVR entre 720 m y 550 m” Primera Edición Agosto 2006.
- d) DAP 11 00 Procedimientos de los Servicios de Tránsito Aéreo.
- e) DAP 06 11 Procedimiento de Aproximación en Condiciones Meteorológicas de Vuelo por Instrumentos.
- f) PRO DMC 05 Observaciones del Alcance Visual en la Pista (RVR).
- g) PRO DMC 06 Observaciones Meteorológicas de Superficie y Elaboración de Informes Ordinarios y Especiales.
- h) AIP CHILE VOL II, Capítulo GEN, Tabla 2.2, mínimos de despegue.
- i) Procedimiento Supervisión Área de Movimiento Aeropuerto Presidente Carlos Ibáñez del Campo.

III.- MATERIA

La normativa vigente establece la necesidad de contar con un procedimiento para la operación de aeronaves en condiciones de visibilidad reducida (LVP), en aquellos aeródromos donde se permita la operación de aeronaves con mediciones de Alcance Visual de Pista (RVR) inferior a 550 mts.

Las mediciones de Alcance Visual en Pista efectuadas por un observador competente se efectúan cuando la visibilidad reinante es inferior a 1500 m y solamente hasta 400 m.

La operación de aeronaves para despegues en el aeropuerto Carlos Ibáñez del Campo, no podrá realizarse con visibilidad inferior a 400 mts. dado que para operar con visibilidades inferiores a ese valor se requiere equipamiento RVR automático y el aeropuerto no cuenta con dicho sistema.

El mínimo requerido para aproximaciones y aterrizajes en el Aeropuerto Pde. Carlos Ibáñez del Campo es de 800 m para la pista 25 (ILS CAT I).

El objetivo del presente procedimiento hace necesaria la evaluación de RVR, por parte del Observador Meteorológico, para obtener valores de Alcance Visual en Pista iguales o superiores a 400 mts.

Teniendo en cuenta lo señalado, este procedimiento regula las operaciones en que se realicen en el Aeropuerto Presidente Carlos Ibáñez del Campo cuando la visibilidad sea inferior a 550 m.

CAPÍTULO 1

GENERALIDADES

1.1 DEFINICIONES

ALCANCE VISUAL EN LA PISTA (RVR).

Distancia hasta la cual el piloto de una aeronave que se encuentre sobre el eje de una pista puede ver las señales de superficie de la pista o las luces que la delimitan o que señalan su eje.

ÁREA CRÍTICA ILS

Área de dimensiones definidas que rodea las antenas del Localizador y de la Trayectoria de Planeo en la que no se permite la presencia de vehículos y aeronaves durante todas las operaciones ILS. El área crítica se protege porque la presencia de vehículos o aeronaves dentro de sus límites provoca perturbaciones inaceptables a la señal ILS en el espacio.

ÁREA DE MANIOBRAS

Parte del aeródromo utilizada para el despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves, excluyendo las plataformas.

ÁREA DE MOVIMIENTO

Parte del aeródromo utilizada para el despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves, integrada por el área de maniobras y las plataformas.

ÁREA SENSIBLE DEL ILS

Área que se extiende más allá del área crítica del ILS en que el estacionamiento o movimiento de vehículos o aeronaves, son controlados para evitar la posibilidad de una interferencia inaceptable de la señal ILS durante las operaciones ILS.

FOLLOW ME (SÍGAME)

Es una expresión que indica la maniobra que efectúa un vehículo para guiar a una aeronave hasta su estacionamiento final; o desde éste hasta el punto en que la aeronave pueda continuar autopropulsada hacia el umbral de la pista.

MÍNIMOS DE UTILIZACIÓN DE AERÓDROMOS

Las limitaciones que tenga un aeródromo para:

- a) El despegue, expresadas en términos de alcance visual en la pista (RVR) y/o visibilidad y, de ser necesario, condiciones de nubosidad.
- b) El aterrizaje en aproximaciones de precisión y las operaciones de aterrizaje, expresadas en términos de visibilidad y/o alcance visual en la pista y la altitud/altura de decisión (DA/H) correspondientes a la categoría de la operación; y
- c) El aterrizaje en aproximaciones que no sean de precisión y las operaciones de aterrizaje, expresadas en términos de visibilidad y/o alcance visual en la pista, altitud/altura mínima de descenso (MDA/H) y, de ser necesario, las condiciones de nubosidad

OBSERVADOR METEOROLÓGICO

Es el personal formado en la Escuela Técnica Aeronáutica, capacitado para realizar mediciones y evaluaciones de los elementos meteorológicos y elaborar los informes que correspondan.

OPERACIÓN DE APROXIMACIÓN Y ATERRIZAJE DE PRECISIÓN

Aproximación y aterrizaje por instrumentos que utiliza guía de precisión en azimut y de trayectoria de planeo, con mínimos determinados por la categoría de la operación.

OPERACIÓN ILS DE CATEGORÍA I (CAT I)

Aproximación y aterrizaje de precisión por instrumentos con una altura de decisión no inferior a 60 mts. (200 pies) y con una visibilidad no inferior a 800 mts o un alcance visual en la pista no inferior a 550 mts.

PUNTO DE ESPERA DE ACCESO A LA PISTA

Punto designado destinado a proteger una pista, una superficie limitadora de obstáculos o un área crítica o sensible para los sistemas ILS en el que las aeronaves en rodaje y los vehículos se detendrán y se mantendrán a la espera, a menos que la Torre de Control de aeródromo autorice lo contrario.

SUPERVISOR DE ÁREA DE MOVIMIENTO (SAM)

Fiscalizador del cumplimiento de los procedimientos locales en el área de movimiento de un aeródromo.

VISIBILIDAD

La distancia máxima a la que puede verse y reconocerse un objeto de color

DAP 11 117

negro de dimensiones convenientes, situado cerca del suelo, al ser observado ante un fondo brillante o puedan verse e identificarse las luces de aproximadamente mil candelas ante un fondo no iluminado.

VISIBILIDAD REDUCIDA

Para las aproximaciones ILS CAT I con visibilidad horizontal menor a 800 mts y hasta un alcance visual en pista no inferior a 550 m RVR.

CAPÍTULO 2

DISPOSICIONES GENERALES

2.1 APLICACIÓN

2.1.1 Los procedimientos que aquí se detallan se aplicarán toda vez que en el Ap. SCCI el RVR notificado en el Met. Report, Metar, Especial o Speci, sea de 800 mts. o inferior :

- a) A las aeronaves que vayan a aterrizar en el Ap. SCCI,
- b) A las aeronaves que vayan a despegar del Ap. SCCI (FPL IFR),
- c) A las aeronaves y personas o vehículos en el área de movimiento del Ap. SCCI.

2.1.2 Las dependencias responsables en el desarrollo del presente procedimiento, observarán las materias aquí dispuestas en el cumplimiento de sus funciones.

2.1.3 Se mantendrá activado el presente procedimiento hasta que el alcance visual en pista reportado sea superior a 800 mts. y se estime que dicha condición se mantendrá o mejorará.

2.2 INFORMACIÓN METEOROLÓGICA

2.2.1 Los reportes de visibilidad, las mediciones de RVR y las variaciones significativas, necesarias para el cumplimiento del presente procedimiento, son las realizadas por el Observador Meteorológico del Centro Meteorológico Zonal Austral, los que serán reportados en los Met. Report, Metar, Especial o Speci, según corresponda.

2.2.2 Los valores utilizados para aeronaves que vayan a aproximar, aterrizar o despegar en el Ap. SCCI, serán los detallados en los informes Met Report o Especial según corresponda, este último se utilizará cada vez que se produzca un cambio importante de las condiciones meteorológicas informadas en el último MET REPORT. (Ver PRO DMC 06 "Observaciones meteorológicas de superficie y elaboración de informes ordinarios y especiales").

2.2.3 Los pronósticos meteorológicos válidos para el cumplimiento del presente procedimiento son los reportados en el "Pronóstico de Área Terminal" por el previsionista meteorológico del Centro Meteorológico Zonal Austral.

2.2.4 Para los efectos del presente procedimiento el Observador Meteorológico del Centro Meteorológico Zonal Austral realizará evaluaciones de RVR toda vez que la visibilidad reportada sea inferior a 1500 mts.

DAP 11 117

- 2.2.5** De ser necesario evaluar el RVR en más de una pista, el orden de las observaciones será de acuerdo a la prioridad operacional que determine el ACC de Punta Arenas en el momento de la observación.
- 2.2.6** Para tal efecto las aeronaves que llegan normalmente tendrán prioridad sobre las aeronaves por despegar.
- 2.2.7** Puesto que también es necesario que el piloto cuente con la información actualizada sobre el RVR durante las operaciones aéreas y en estas circunstancias las evaluaciones humanas del RVR no pueden realizarse desde la pista en uso, el lugar de observación debe permitir la evaluación del RVR y ser seguro para el observador.
- 2.2.8** Este punto de observación debe ser lo más representativo posible de la altura de la cabina de pilotaje y de las zonas de toma de contacto de las aeronaves.
- 2.2.9** Se utilizará una escala de notificación de 25 m hasta un valor de 400 m del RVR, una escala de notificación de 50 m para valores de RVR comprendidos entre 400 m y 800 m y una escala de notificación de 100 m para valores del RVR por encima de 800 m. Cualquier valor observado del RVR que no corresponda a la escala de notificación utilizada, debe redondearse hacia abajo hasta el siguiente incremento de notificación más próximo en la escala.

2.3 TRANSMISIÓN DE DATOS

- 2.3.1** La transmisión de los datos Met. Report o Especial y pronóstico meteorológico notificado por el Observador o Previsionista Meteorológico, según corresponda, se realizará mediante alguno de los siguientes medios y en el orden de prioridad que a continuación se indica:
- a) AFTN
 - b) Vía fono
 - c) Handy Talkie canal 2
 - d) Frecuencia 121.9 Mhz.
- 2.3.2** Cuando por la premura de las operaciones no sea posible esperar la transmisión vía AFTN de esta información, los informes y/o pronósticos meteorológicos serán entregados a la Torre de Control del Ap. SCCI, siendo esta dependencia la responsable de retransmitir los datos al ACC SCCI.

CAPÍTULO 3

PROCEDIMIENTOS

3.1 ACTIVACIÓN DEL PROCEDIMIENTO

3.1.1 El presente procedimiento se activará toda vez que las Dependencias de los Servicios de Tránsito Aéreo tengan conocimiento respecto a tránsito planificado o en progreso hacia o desde el Ap. SCCI.

3.1.2 Cuando el ACC o la ARO del Ap. SCCI, reciban información de tráfico planificado o en progreso a SCCI, informarán lo antes posible a la Torre de Control.

3.1.3 Será la Torre de control la dependencia responsable de activar y cancelar el presente procedimiento de acuerdo a lo señalado en el Capítulo 2 párrafo 2.1.1 y 2.1.3, respectivamente, alertando a las siguientes dependencias mediante las frases "Procedimiento con Visibilidad Reducida Activado" o "Procedimiento con Visibilidad Reducida Cancelado" según corresponda y en el orden de prioridad que a continuación se detalla:

- a) ACC
- b) Centro Meteorológico Zonal Austral
- c) SSEI / SAM
- d) ARO
- e) Centro Zonal de Mantenimiento (CZM)

3.1.4 Cuando el pronóstico meteorológico indique que el alcance visual en la pista podría reducirse a 800 mts. o inferior, la Torre de Control notificará dicha condición a

- a) SSEI / SAM
- b) ARO
- c) Centro Zonal de Mantenimiento (CZM)

3.2 AERONAVES QUE SALEN (PLAN DE VUELO IFR)

3.2.1 Cada vez que la Oficina de Operaciones (ARO), el ACC o la Torre de Control de Punta Arenas, reciban información de plan de vuelo (FPL) desde el Ap. SCCI, deberán verificar que en el o los Aeródromos de alternativa estipulados en dicho plan, existan las condiciones meteorológicas necesarias para su uso y se ajusten a lo dispuesto en el AIP-CHILE, VOL II, GEN 2.14, Tabla 2.2, respecto a los tiempos de vuelo.

3.2.2 El ACC del Ap. SCCI, antes de emitir la autorización de control correspondiente, deberá observar lo dispuesto para despegues en el AIP CHILE VOL II, GEN 2.14, Tabla 2.2.

DAP 11 117

- 3.2.3** Cuando se reciban modificaciones al FPL, el ACC o la Torre de Control notificarán de dichos cambios a la ARO del Ap. SCCI. Esta última será la dependencia encargada de enviar los mensajes de cambios en el FPL a las demás dependencias afectadas
- 3.2.4** Las aeronaves en tierra deberán observar lo dispuesto para despegues IFR en el AIP CHILE VOL II, GEN 2.14, Tabla 2.2.
- 3.2.5** Las aeronaves en tierra deberán notificar a la torre de control cuando se encuentren a 10 (diez) minutos de la puesta en marcha para facilitar la coordinación de las autorizaciones.
- 3.2.6** En el caso que el RVR reportado sea inferior a lo requerido para despegues de aeronaves, la Torre de control del Ap. SCCI informará al piloto de las restricciones para su salida.
- 3.2.7** Cuando durante el rodaje de la aeronave a la pista en uso el alcance visual en la pista se reduzca a un valor inferior al mínimo requerido para el despegue de la aeronave y así lo indique lo reportado por el Observador Meteorológico, la Torre de Control notificará al piloto de la restricción existente para su despegue.
- 3.2.8** En el caso que el Ap. SCCI quedara bajo los mínimos meteorológicos requeridos para el despegue después que la aeronave ha cruzado el punto de espera en rodaje (ver Apéndice A) correspondiente a la pista en uso, la Torre de Control informará al piloto del alcance visual en la pista reportado por el observador meteorológico.
- 3.2.9** Si una vez informado el piloto de las restricciones, éste insiste en sus intenciones de operar a pesar de ello, la Torre de Control pondrá en conocimiento al piloto respecto del tránsito existente, si corresponde, recayendo en el piloto al mando de la aeronave la responsabilidad de la operación y procederá según lo dispuesto en el DAP 11 06, Párrafo 16.
- 3.2.10** Los ingresos en pista de aeronaves durante la aplicación de este procedimiento deberán ser coordinados y autorizados por el ACC del Ap. SCCI.
- 3.2.11** Cuando existan dos o más aeronaves simultáneas por salir, la Torre de Control establecerá la secuencia de despegue y la aeronave que sigue será autorizada a rodar hasta el punto de espera en rodaje, sólo cuando la primera haya dejado libre ese punto (ver apéndice A).
- 3.2.12** El ACC del Ap. SCCI autorizará el ingreso en pista de la aeronave que sigue, sólo cuando la primera haya despegado.
- 3.2.13** Será el SAM el encargado de efectuar las labores de FOLLOW ME desde el estacionamiento hasta el punto de espera en rodaje (ver Apéndice A) cuando así lo solicite una aeronave.

- 3.2.14** El vehículo que efectúe labores de FOLLOW ME deberá contar con equipo de comunicación directa en ambos sentidos con la Torre de Control.
- 3.2.15** Si el piloto al mando de la aeronave pierde de vista el vehículo FOLLOW ME, deberá detenerse de inmediato y notificar de esta situación a la Torre de Control.
- 3.2.16** La provisión del servicio FOLLOW ME será considerada como una asistencia y apoyo, recayendo en la empresa explotadora y/o el piloto al mando de la aeronave la responsabilidad durante esta operación.

3.3 AERONAVES QUE LLEGAN (PLAN DE VUELO IFR)

- 3.3.1** El ACC del Ap. SCCI mantendrá informada a la aeronave que llega del alcance visual en la pista reportado y del pronóstico para SCCI.
- 3.3.2** En el caso de aproximaciones sucesivas, el ACC del Ap. SCCI tendrá en cuenta además de la demora en la aproximación el tiempo de ocupación de pista, antes de autorizar a la aeronave que sigue en la secuencia de aproximación.
- 3.3.3** Ante falla del radar, mientras se utilicen métodos de control por procedimientos y con el fin de proteger el procedimiento de aproximación frustrada de la aeronave que aproxima, el nivel mínimo de espera de la aeronave que sigue en la aproximación ILS será de 4000 ft y no será autorizada a abandonar dicho nivel hasta que la aeronave precedente haya aterrizado.
- 3.3.4** No se autorizará a una aeronave a iniciar la aproximación ILS cuando el alcance visual en la pista reportado sea inferior a 800 mts.
- 3.3.5** Cuando el alcance visual en la pista reportado sea inferior a 800 mts., el ACC y la TWR actuarán conforme a lo estipulado en el DAP 06 11 "Procedimiento de aproximación en condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos (IMC)".

3.4 AERONAVES QUE LLEGAN Y SALEN (PLAN DE VUELO IFR)

- 3.4.1** El ACC podrá autorizar a la aeronave que sale a ingresar en pista, sólo cuando la Torre de Control notifique que la aeronave que llega ha aterrizado y notificado "pista libre".
- 3.4.2** En caso de ser necesario que el ACC mantenga las comunicaciones de la aeronave que llega hasta el arribo, no será necesario esperar este reporte por parte de la Torre de Control.
- 3.4.3** Cuando la aeronave que llega ha iniciado la aproximación, el ACC no autorizará el ingreso en pista de la aeronave que sale hasta que la que

llega ha notificado pista libre. Esta medida se aplicará también con el fin de proteger el Área Sensible y Área Crítica del ILS. (Ver Apéndice B).

3.5 AERONAVES ATERRIZADAS

3.5.1 Será el Supervisor del Área de Movimiento (SAM) el encargado de efectuar las labores de FOLLOW ME hasta el estacionamiento asignado, cuando así lo solicite una aeronave.

3.5.2 El vehículo que efectúe labores de FOLLOW ME deberá contar con equipo de comunicación directa en ambos sentidos con la Torre de Control.

3.5.3 Si el piloto al mando de la aeronave pierde de vista el vehículo FOLLOW ME, deberá detenerse de inmediato y notificar de esta situación a la Torre de Control.

3.6 MOVIMIENTO DE AERONAVES, VEHÍCULOS Y/O PERSONAS EN EL ÁREA DE MANIOBRAS Y PLATAFORMA.

3.6.1 Los ingresos en pista de vehículos, personas o aeronaves en maniobras de traslado durante la aplicación de este procedimiento, deberán ser coordinados con ACC del Ap. SCCI.

3.6.2 No se autorizará el ingreso de aeronaves, vehículos y/o personas al Área de Maniobras a menos que exista y se establezca comunicación en ambos sentidos entre éstas y la Torre de Control.

3.6.3 La Torre de Control es responsable de mantener el registro y control del movimiento de aeronaves, vehículos y/o personas en el área de maniobras.

3.6.4 Será responsabilidad del SAM el movimiento de vehículos y/o personas en la plataforma.

3.6.5 Todos los movimientos y maniobras de remolque de aeronaves en plataforma son de responsabilidad de la empresa o propietario correspondiente y se realizarán en coordinación con la Torre de control del Ap. SCCI.

3.7 INGRESO DE PERSONAS Y/O VEHÍCULOS AL ÁREA SENSIBLE Y CRÍTICA DEL ILS

No se autorizará el ingreso de vehículos y/o personas al Área Sensible y Crítica del ILS a lo menos 5 minutos antes de la hora prevista de inicio de la aproximación ILS CAT I y hasta que la aeronave se encuentre arribada. (Ver apéndice B).

3.8 EMERGENCIAS

- 3.8.1** Además de lo señalado en el Plan de Emergencia del Aeropuerto SCCI, la Torre de Control durante el desarrollo de cualquiera de las Fases de emergencia que afecten a una aeronave, mantendrá informado al SSEI respecto del alcance visual en la pista (RVR) reportado.
- 3.8.2** En el desarrollo de las Fases de emergencia 2 o 3, la TWR notificará también respecto del tránsito en el área de maniobras y hará detener el tráfico en un punto tal que no obstaculice el normal desplazamiento de los vehículos de emergencia, hasta que se cancele la FASE declarada.
- 3.8.3** Ante una amenaza de bomba a bordo, la aeronave afectada será remolcada al área de estacionamiento aislado descrito en el Manual de Procedimientos Locales de la Torre de Control del Ap. SCCI.

3.9 MONITOREO DE EQUIPOS Y SISTEMAS

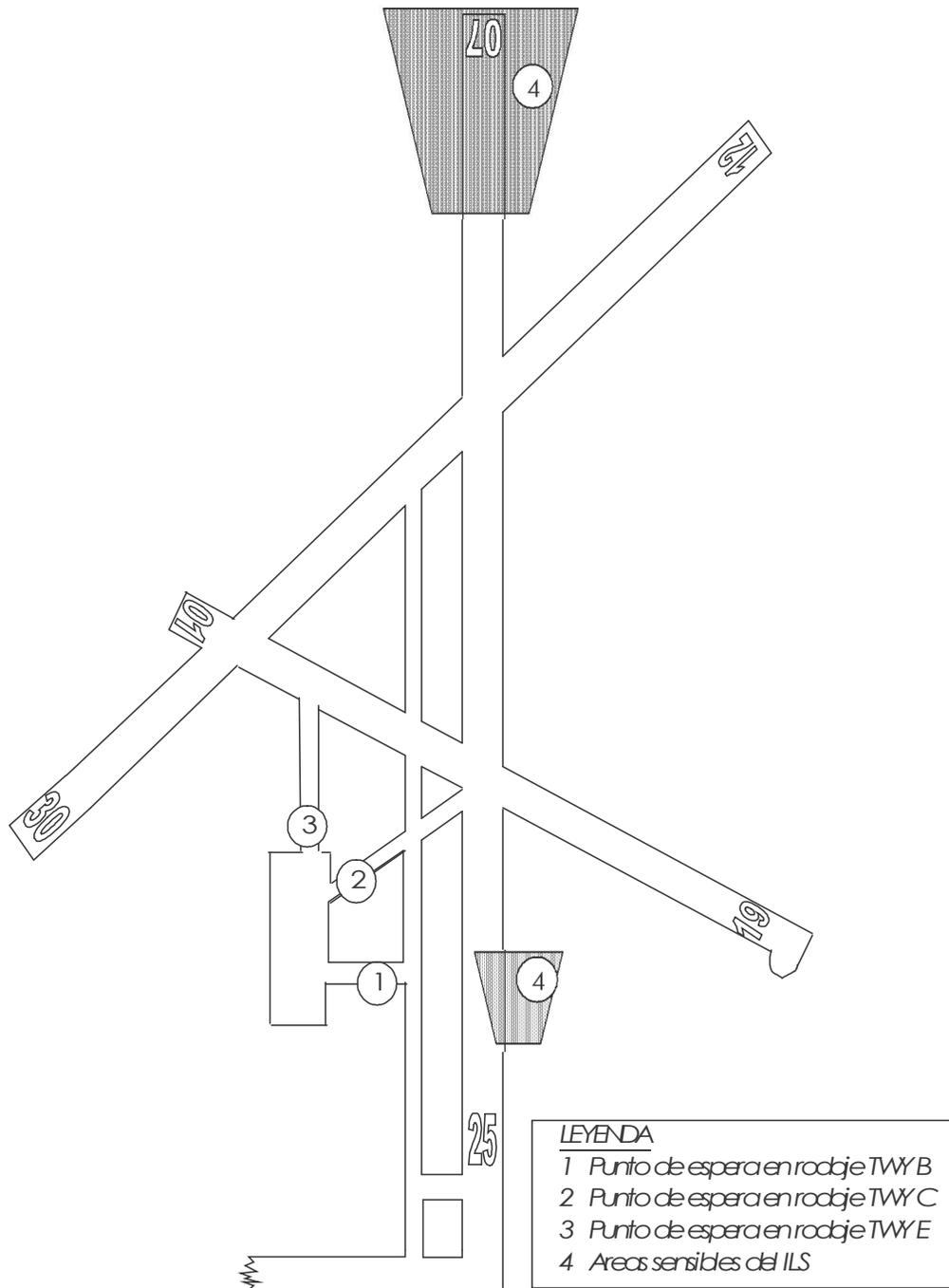
- 3.9.1** Cuando se reduzca la visibilidad a 800 mts. o menos y se active el presente procedimiento, la Torre de Control revisará los Monitores y sistemas de alarmas de las radioayudas y solicitará además, al SSEI, una inspección visual en terreno de los sistemas de iluminación de pista, calles de rodaje, luces de aproximación y ayudas visuales.
- 3.9.2** Cuando exista falla en alguno de los sistemas se avisará a la dependencia técnica encargada, al Jefe de Operaciones o Jefe de Turno del ACC SCCI. Fuera de horario administrativo, el aviso se dará al Supervisor de turno del aeropuerto.
- 3.9.3** Además de los reportes de aeronaves, se considerará como falla de alguno de los sistemas, cuando el monitor acuse alguna anomalía.

IV VIGENCIA

Este Procedimiento entrará en vigencia en la fecha de la Resolución aprobatoria.

ANEXO A

GRÁFICO AEROPUERTO PRESIDENTE CARLOS IBÁÑEZ DEL CAMPO



ANEXO B

AREA SENSIBLE Y CRÍTICA DEL ILS.

