

DAP 11 118



CHILE

**DIRECCIÓN GENERAL
DE AERONÁUTICA CIVIL**

**OPERACION
EN EL AERODROMO CARRIEL SUR
EN CONDICIONES DE VISIBILIDAD
REDUCIDA**

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL
DEPARTAMENTO "PLANIFICACION"

OBJ.: Aprobación Procedimiento
Aeronáutico DAP 11-118.

EXENTA N° **01402**

SANTIAGO, **25 JUN. 2007**

Con esta fecha se ha dictado la siguiente:

RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

VISTOS

- a) La Ley 12.752 de 1988, "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 ocaes que permitan complementar y aplicar los procedimientos para la operación de aeronaves, en condiciones de visibilidad reducida en el Aeródromo Carriel Sur de Concepción,

RESUELVO

- 1.- **APRUEBASE** el Procedimiento Aeronáutico "Operación en el Aeródromo Carriel Sur en Condiciones de Visibilidad Reducida", DAP 11-118.

Anótase y comuníquese. FDO. JOSÉ HUGO PÉREZ, GENERAL DE BRIGADA ACRCA (A), DIRECTOR GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL.

Lo que se transcribe para su conocimiento.


ARTURO MERINO NUÑEZ
CORONEL DE AVIACION (A)
DIRECTOR DE PLANIFICACION

DISTRIBUCIÓN :

PLAN "F".

INDICE

I. PROPÓSITO

II. ANTECEDENTES

III. MATERIA

GENERALIDADES

CAPÍTULO 1

DEFINICIONES

CAPÍTULO 2

2.1 DISPOSICIONES GENERALES

2.1.1 APLICACIÓN

2.2 VISIBILIDAD

CAPÍTULO 3

3.1 PROCEDIMIENTOS

3.1.1 PROCEDIMIENTO GENERAL

3.1.2 AERONAVES QUE SALEN

3.2 MOVIMIENTO DE PERSONAS

3.3 EMERGENCIAS

3.4 MONITOREO DE EQUIPOS Y SISTEMAS

IV.- VIGENCIA

ANEXOS

ANEXO A GRÁFICO AERÓDROMO CARRIEL SUR, CONCEPCIÓN

**OPERACIÓN EN EL AERÓDROMO CARRIEL SUR
EN CONDICIONES DE VISIBILIDAD REDUCIDA**

I.- PROPÓSITO

Establecer las disposiciones locales que permitan complementar y aplicar los procedimientos establecidos para la operación de aeronaves en condiciones de visibilidad reducida en el aeropuerto Carriel Sur.

II.- ANTECEDENTES

- a) Reglamento de los Servicios de Tránsito Aéreo, DAR 11.
- b) Norma Aeronáutica “Requisitos y mínimos de visibilidad para despegues instrumentales” DAN 11 03, 4ª Edición Enm. N° 1 de 31.AGO.07
- c) Procedimientos de los Servicios de Tránsito Aéreo DAP 11 00
- d) PRO DMC 05 “Observaciones del Alcance Visual en la Pista”.
- e) PRO DMC 06 “Observaciones Meteorológicas de Superficie y Elaboración de Informes Ordinarios y Especiales”.

III.- MATERIA

Generalidades

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 visibilidad inferiores a 550 m.

Las mediciones de visibilidad en pista, deben ser realizadas por un observador competente, cuando la visibilidad reinante sea inferior a 1500 m y no sea menor de 400 m y no se cuente con el sistema RVR operativo.

La operación de aeronaves para despegues en el aeropuerto Carriel Sur, no podrá realizarse con visibilidad inferior a 400 m., dado que para operar con visibilidades inferiores a ese valor se requiere equipamiento RVR automático con tres transmisómetros y el aeropuerto no cuenta con dicho sistema.

Teniendo en cuenta lo señalado, este procedimiento regula las operaciones que se realicen en el Aeropuerto Carriel Sur, cuando la visibilidad sea inferior a 550 m.

CAPITULO 1

1.1 DEFINICIONES

ÁREA DE ATERRIZAJE

Parte del área de movimiento destinada al aterrizaje o despegue de aeronaves.

ÁREA DE MANIOBRAS

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

ÁREA DE MOVIMIENTO

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

ALCANCE VISUAL EN LA PISTA (RVR)

Distancia hasta la cual el piloto de una aeronave que se encuentra 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.

VISIBILIDAD

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

Visibilidad meteorológica a lo largo de una pista identificada, puede ser determinada por un transmisómetro o por un observador.

VISIBILIDAD REDUCIDA

Visibilidad horizontal en tierra inferior a 550 m.

CAPITULO 2

2.1 DISPOSICIONES GENERALES

2.1.1 APLICACIÓN

- 2.1.1.1 Los procedimientos que aquí se indican se aplicarán a todo el tránsito de aeródromo que circule por el área de movimiento del Aeródromo Carriel Sur, incluyendo vehículos y personas, mientras se mantengan condiciones de visibilidad reducida.
- 2.1.1.2 Ante discrepancias entre la información de visibilidad entregada por el sistema RVR y el observador competente, por debajo de los 550 m., será mandatoria aquella del observador para los despegues.
- 2.1.1.3 Ante una falla o anomalía del sistema de medición por instrumentos RVR, la estimación de visibilidad será realizada por un observador meteorológico. (Según PRO DMC 05).

2.2 VISIBILIDAD

- 2.2.1 Los Procedimientos de Tránsito Aéreo para visibilidad reducida, se aplicarán siempre cuando exista una visibilidad menor a 550 m.
- 2.2.2 Se mantendrán activados los procedimientos LVP hasta que la visibilidad sea de 550 m., o superior y se estime que esta condición se mantendrá o mejorará.

CAPITULO 3

3.1 PROCEDIMIENTOS

3.1.1 Procedimiento General

3.1.1.1 Cuando la visibilidad sea inferior a 550 m RVR, la Torre de Control verificará que la sensibilidad del RVR esté ajustada a la intensidad de la iluminación de pista;

3.1.1.2 Cuando la oficina meteorológica indique que la visibilidad disminuirá a menos de 550 m., la Torre de Control lo notificará:

- a) A la Central S.E.I., quien a su vez notificará al Supervisor de Área de Movimiento (SAM;)
- b) A la ARO; y
- c) A la Jefatura de la Sección de Electrónica y Electricidad.
- d) Al Centro de Control de Área de Santiago.

3.1.1.3 Cada vez que la visibilidad disminuya de 550 m, la TWR / APP Concepción informará de inmediato al ACC Santiago, por medio de la expresión:

“LVP ACTIVADO”

Quando se desactive el procedimiento de baja visibilidad, la TWR / APP Concepción informará de inmediato al ACC Santiago, por medio de la expresión:

“LVP DESACTIVADO”.

3.1.2 Aeronaves que salen

3.1.2.1 Las aeronaves que operen durante la ejecución de este Procedimiento, deberán cumplir con lo estipulado en la DAN 11 03

3.1.2.2 Dada la configuración de la Plataforma “P”, las maniobras de remolque podrán ser aprobados por la Torre de Control, de a una aeronave por vez.

3.1.2.3 El remolque de una aeronave en plataforma “P” o “S”, sólo podrá ser aprobado por la Torre de Control, previa coordinación con el Supervisor de Plataforma.

3.1.2.4 Se aprobará la puesta en marcha de las aeronaves por salir sólo si la visibilidad es de 400 mts o superior, ya sea mediante información RVR o por el reporte de un observador competente, ante la falla de este sistema.

3.1.2.5 Todas las aeronaves serán guiadas por el Supervisor de Plataforma, ya sea remolcadas o autopropulsadas, hasta el ingreso a la TWY ECHO, en APN “P” o TWY ALFA en APN “S”, desde donde continuarán el rodaje hasta un punto de espera intermedio según autorización ATC (ver Anexo “A”).

DAP 11 118

3.1.2.6 La visibilidad mínima para despegues y movimientos de aeronaves en el aeródromo es de 400 m. en ambos RVR. Cabe señalar que ambos transmisómetros son mandatorios y deben estar operativos.

3.2 MOVIMIENTO DE PERSONAS

3.2.1 No se permitirá la circulación de personas en el área de maniobras mientras se encuentre activado el Procedimiento de Baja Visibilidad.

3.2.2 No se autorizará el ingreso al área de maniobras a vehículos o peatones. Sólo podrán ingresar vehículos institucionales por razones operativas y autorizados por la Torre de Control, con comunicación directa en ambos sentidos.

3.3 EMERGENCIAS

3.3.1 Frente a una emergencia, la Torre de Control dará información de los RVR a la Central SSEI.

3.3.2 En una situación de emergencia la TWR informará a la Central SSEI, la posición de tráfico existente en el área de maniobras y detendrá el tráfico en un punto tal que no obstaculice el normal desplazamiento de los vehículos de emergencia, hasta que se cancele la Fase declarada.

3.4 MONITOREO DE EQUIPOS Y SISTEMAS

3.4.1 Cuando la visibilidad se reduzca a menos de 550 m, la Torre de Control revisará los monitores y sistemas de alarma y solicitará una inspección visual en terreno de los sistemas de iluminación de pista, calles de rodaje y ayudas visuales.

3.4.2 Se considerará como INOPERATIVO un sistema o alguno de sus componentes cuando el monitor respectivo así lo señale.

IV.- VIGENCIA

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

ANEXO A

GRÁFICO AERÓDROMO CARRIEL SUR, CONCEPCIÓN

