



CHILE

**DIRECCION GENERAL
DE AERONAUTICA CIVIL**

DAP 11 123

OPERACIÓN EN EL AEROPUERTO

CERRO MORENO

EN CONDICIONES DE VISIBILIDAD REDUCIDA

**DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL
DEPARTAMENTO "PLANIFICACIÓN"**

OBJ.: Aprueba Primera Edición
DAP 11 123.

EXENTA Nº 01555 /

SANTIAGO, 07 JUL. 2008

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 Nº 04/C/76 de fecha 30 de abril de 2008.
- c) Reglamento de los Servicios de Tránsito Aéreo, DAR 11.
- d) Norma Aeronáutica "Requisitos y mínimos de visibilidad para despegues instrumentales" DAN 11 03, Cuarta Edición Enm. Nº 2 de 28.DIC.07
- e) Procedimientos de los Servicios de Tránsito Aéreo DAP 11 00
- f) PRO DMC 05 "Observaciones del Alcance Visual en la Pista".
- g) PRO DMC 06 "Observaciones Meteorológicas de Superficie y Elaboración de Informes Ordinarios y Especiales".

CONSIDERANDO

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 Aeródromo Cerro Moreno de Antofagasta.

RESUELVO

APRUEBASE la Primera Edición del Procedimiento Aeronáutico "Operación en el Aeropuerto Cerro Moreno en Condiciones de Visibilidad Reducida", DAP 11 123.

Anótese y comuníquese.(FDO.) **JOSÉ HUEPE PÉREZ. GENERAL DE BRIGADA AÉREA (A). DIRECTOR GENERAL.**

Lo que se transcribe para su conocimiento



Iván Galán Martínez

**IVÁN GALÁN MARTÍNEZ
DIRECTOR DE PLANIFICACIÓN
SUBROGANTE**

DISTRIBUCIÓN :

PLAN "F"

ÍNDICE
DAP 11 123

	Pág.
I.- PROPÓSITO	1
II.- ANTECEDENTES	1
III.- MATERIA	1
CAPÍTULO 1. DEFINICIONES	2
CAPÍTULO 2. DESPOSICIONES GENERALES	3
CAPÍTULO 3. PROCEDIMIENTOS	4
IV.- VIGENCIA	6
ANEXO "A"	A1
GRÁFICO AEROPUERTO CERRO MORENO	

**OPERACIÓN EN EL AEROPUERTO CERRO MORENO
EN CONDICIONES DE VISIBILIDAD REDUCIDA**

DAP 11 123

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 Cerro Moreno de Antofagasta.

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, Cuarta Edición Enm. N° 2 de 28.DIC.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.

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

CAPÍTULO 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.

CAPÍTULO 2 DISPOSICIONES GENERALES

2.1 APLICACIÓN

Los procedimientos que aquí se indican se aplicarán a todo el tránsito de aeródromo que circule por el área de movimiento del Aeródromo Cerro Moreno, incluyendo vehículos y personas, mientras se mantengan condiciones de visibilidad reducida.

2.2 VISIBILIDAD

- 2.2.1 Los Procedimientos de Tránsito Aéreo para visibilidad reducida, se aplicarán cuando exista una visibilidad menor a 550 m.
- 2.2.2 Se mantendrá activado el LVP mientras la visibilidad sea de 550 m o inferior
- 2.2.3 El LVP podrá ser desactivado cuando la visibilidad supere los 550 m y el pronóstico meteorológico indique que esta condición se mantendrá o mejorará.

CAPÍTULO 3 PROCEDIMIENTOS

3.1 Procedimiento General

3.1.1 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 Plataforma (Juliet)
- b) A la Oficina de Servicios de Vuelo (ARO)
- c) A la Oficina de Control de Aproximación de Antofagasta y ésta lo hará al Centro de Control de Área de Santiago.

3.1.2 Cada vez que la visibilidad disminuya de 550 m, la Torre de Control informará de inmediato a la APP Antofagasta, por medio de la expresión:

“LVP ACTIVADO”

Cuando se desactive el procedimiento de baja visibilidad, la Torre de Control informará de inmediato al APP Antofagasta, y ésta lo hará al Centro de Control de Área de Santiago, por medio de la expresión:

“LVP DESACTIVADO”

3.2 Aeronaves que salen

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

3.2.2 El remolque de una aeronave en plataforma comercial, sólo podrá ser aprobado por la Torre de Control, previa coordinación con el Supervisor de Plataforma.

3.2.3 Se aprobará la maniobra de remolque de una aeronave por vez, desde el estacionamiento hacia el punto de inicio de rodaje autónomo, en donde se aprobará la puesta en marcha de motores, siempre que la visibilidad sea de 400 m o superior.

3.2.4 Todas las aeronaves, ya sea remolcadas o autopropulsadas, serán guiadas por el Supervisor de Plataforma, hasta el punto de inicio de rodaje autónomo, desde donde se podrá iniciar el rodaje hasta el punto de espera de acceso a la pista.

3.2.5 Se considerará como punto de inicio de rodaje autónomo y como punto intermedio de espera para la salida, la intersección de la calle de rodaje Alfa y acceso norte a plataforma, cuando esté en uso la pista 19 y la intersección de calle de rodaje Alfa y acceso sur a plataforma, cuando se esté utilizando pista 01.

3.2.6 Para las aeronaves estacionadas en las plataformas de Ejército, Carabineros y Aviación General, el punto de espera será su respectiva plataforma.

- 3.2.7 Se considerará como punto de espera para las aeronaves procedentes de la plataforma de los Grupos de Aviación N° 7 y 8, las calles de rodaje Foxtrot y/o Echo, antes de ingresar a calle de rodaje Alfa.
- 3.2.8 Una segunda aeronave no será autorizada a abandonar el punto de inicio de rodaje autónomo hasta que la precedente haya sido autorizada a continuar más allá del punto de espera de acceso a la pista, es decir, haya rodado en posición en la pista para la salida y así haya sido notificado por el piloto.
- 3.2.9 Una segunda aeronave no será autorizada a iniciar remolque hacia el punto de inicio de rodaje autónomo, hasta que la precedente haya sido autorizada a iniciar rodaje a la pista en uso y el piloto así lo haya notificado.
- 3.2.10 Las aeronaves estacionadas en la plataforma de aviación general, en los estacionamientos del sector norte y aquellas estacionadas en plataforma de Ejército y Carabineros, podrán iniciar rodaje hasta la calle de rodaje Alfa solamente cuando tengan al vehículo del Supervisor de Plataforma a la vista y así lo notifiquen. Una vez en calle de rodaje Alfa podrán continuar con rodaje autónomo a la pista en uso.
- 3.2.11 El movimiento de aeronaves en la plataforma de los Grupos de Aviación N°7 y 8 será de entera responsabilidad de la autoridad militar.
- 3.2.12 Las aeronaves que procedan de plataforma militar mantendrán posición en los puntos de espera designados (calle de rodaje Foxtrot y Echo), antes de calle de rodaje Alfa.

3.3 Movimiento de personas

- 3.3.1 No se permitirá la circulación de personas en el área de maniobras mientras se encuentre activado el Procedimiento de Baja Visibilidad.
- 3.3.2 No se autorizará el ingreso de peatones al área de maniobras. Sólo podrán ingresar vehículos por razones operativas y autorizadas por la Torre de Control, con comunicación directa y establecida en ambos sentidos.

3.4 Emergencias

- 3.4.1 Además de lo señalado en 3.1.1.2 y en el Plan de Emergencias del Aeródromo Cerro Moreno de Antofagasta, la Torre de Control al momento de ser informada de FASE 1, dará información al SSEI de la última notificación de visibilidad recibida por parte de Meteorología, indicando además la pista en uso.
- 3.4.2 En una FASE 2 o FASE 3 la Torre de Control entregará al SSEI, información de la última notificación de visibilidad recibida por parte de Meteorología, indicando además la pista en uso y tráfico en el área de maniobras. Además, detendrá el tránsito de aeronaves y/o vehículos en un punto tal que no obstaculice el normal desplazamiento de los vehículos de emergencia, hasta que se cancele la Fase declarada.
- 3.4.3 En el caso de existir amenaza de bomba a bordo, la aeronave amenazada será remolcada a la zona de seguridad ubicada al sur de calle de rodaje Alfa.

3.5 Monitoreo de equipos y sistemas

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

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

3.5.3 Cuando quede inoperativo un sistema o uno de sus componentes, se avisará a la dependencia técnica encargada, para proceder a solicitar la emisión del NOTAM cuando corresponda y a la Oficina de Control de Aproximación de Antofagasta.

IV.- VIGENCIA

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

ANEXO "A"

GRÁFICO AEROPUERTO CERRO MORENO

