

CONDICIONES ESPECIALES PARA LOS PROCEDIMIENTOS RNAV**I.- INTRODUCCIÓN:**

a.- El diseño y ejecución de una aproximación por instrumentos, requiere normalmente contar con una dependencia ATC o AFIS, comunicaciones, servicios meteorológicos, una pista certificada como pista de vuelo por instrumentos, etc., y que es la modalidad empleada internacionalmente.

b.- Las pistas de vuelo por instrumentos, se dividen en pistas para aproximaciones de precisión y de no precisión. Las correspondientes superficies limitadoras de obstáculos, aseguran el adecuado despeje de obstáculos desde la franja de pista hacia arriba y hacia afuera, que sean compatibles con las aproximaciones instrumentales.

c.- Usuarios de aviación general en el país, han solicitado la publicación de aproximaciones RNAV (GNSS), en aeródromos que no cuentan con las facilidades descritas en a.- anterior. El concepto es efectuar la aproximación hasta una cierta mínima, para que, una vez establecidas las referencias visuales necesarias, se proceda mediante dichas referencias, hacia una pista de vuelo visual.

d.- Para ello, las aeronaves deberán estar certificadas para aproximaciones RNAV, lo cual supone contar con el procedimiento envasado por un codificador e inserto en la base de datos de la aeronave. Las tripulaciones en tanto, deberán contar con las habilitaciones IFR que le permitan efectuar este tipo de procedimientos.

e.- A objeto de dar satisfacción a este requerimiento, se ha publicado el documento DAP 11 133, el cual da cobertura a estas nuevas operaciones, las que tienen tratamiento de excepción y son analizadas caso a caso.

II.- OPERACIÓN EN SCVI:

a.- Las aproximaciones sólo podrán realizarse si se cuenta con información de QNH, a objeto de mantener el correspondiente margen de protección sobre los obstáculos. En tanto no se cuente con estación meteorológica oficial en el aeródromo, esta información debe obtenerse desde SCQP APP/TWR.

b.- El aeródromo no cuenta con servicios aeronáuticos DGAC, por lo cual la aproximación y aterrizaje deberán ser evaluados por el usuario, y son de su entera responsabilidad, como en una operación VFR más.

c.- Deberá aplicarse el procedimiento TIBA al dejar aerovía o antes de interceptar algún segmento del procedimiento.

d.- Sólo aproximará una aeronave a la vez, en especial cuando las condiciones meteorológicas sean cercanas a los mínimos. Una segunda aeronave iniciará su aproximación, cuando la precedente haya aterrizado, esté volando VFR, o haya frustrado y no cree conflicto.

III.- NOTAS:

- OPS en AD sólo ACFT Clubes Aéreos y Militares. Otras ACFT coordinar CLR antes de operar

- CTN arboles THR15/33 sobrepasando superficies de aproximación y despegue.