

ELEVACION AERODROMO

1150 Ft (350 m)

RESISTENCIA

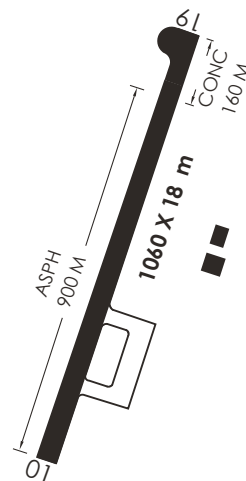
5700 Kg

COMUNICACIONES

TIBA 118.2 MHz

PRECAUCIÓN

- RWY ASPH 900 M; CONC 160 M.
- RAMP 170 M LEN, 35 M WID; SUP CONC.
- TWY 18 M WID.



DASA / SECCIÓN AIS-MAP

SCTO VAC

DGAC

AD VICTORIA / VICTORIA

VICTORIA-CHILE

CONDICIONES ESPECIALES PARA LA APROXIMACION IFR

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 SCTO:

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 cuenta 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.

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

e.- 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:

- CTN franja por densa vegetación WID 35 m.
- CTN tránsito de personas o animales en RWY.
- CTN hilera de postes alumbrado antiguo (sin cables) 6m HGT a 177m del THR19 no afecta superficie de aproximación y despegue.
- CTN hilera de arboles HGT de 12 m a 15 m, distante a 120 m al W THR01, afecta SFC de transición.

SCTO RET

DGAC

AD VICTORIA / VICTORIA

DASA / SECCION AIS-MAP