

| | | |
|--|--|--|
| <p>TEL: +56 222904677 +56 222904678 +56 222904680</p> <p>AFS: SCSCYOYX</p> <p>aischile@dgac.gob.cl www.dgac.gob.cl www.aipchile.gob.cl</p> | <p>CHILE</p>  <p>DGAC CHILE</p> <p>CIRCULAR DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA <i>AERONAUTICAL INFORMATION CIRCULAR</i></p> | <p>AIC</p> <p>AIP VOLUMEN II</p> <p>NR 17</p> <p>FECHA PUBLICACIÓN 08 OCT 2020</p> |
|--|--|--|

Dirección General de Aeronáutica Civil
Departamento Aeródromos y Servicios Aeronáuticos
Subdepartamento Servicios de Tránsito Aéreo
Sección AIS/MAP - Oficina Publicaciones AIS
Dirección Comercial - Postal / Commercial-Postal Address
San Pablo 8381 - Código Postal - 9020558 Pudahuel - Santiago - Chile

CAMBIO DE ALTITUD DE TRANSICIÓN EN EL ÁREA TERMINAL DE ARICA, IQUIQUE, ANTOFAGASTA, ATACAMA, LA SERENA y PASCUA

1. PROPÓSITO

- 1.1. La presente Circular de Información Aeronáutica (AIC) tiene como objetivo informar sobre la modificación de la altitud de transición (TA) en el Área Terminal de Arica, Iquique, Antofagasta, Atacama, La Serena y Pascua.

2. ALCANCE

- a) Explotadores de aeronaves;
- b) Proveedores de Servicios de Tránsito Aéreo; y
- c) Dependencias involucradas en la gestión del espacio aéreo.

3. INTRODUCCIÓN

- 3.1. Continuando con el proceso de modificación de la altitud de transición para las Áreas Terminales del país, la que se inicia en el Área terminal de Santiago el 28 de febrero de 2019, es que, como segunda etapa, se contempla el Área Terminal de Arica, Iquique, Antofagasta, Atacama, La Serena y Pascua.
- 3.2. Durante los últimos años, el Estado de Chile ha realizado un desarrollo de optimización del espacio aéreo, desarrollando rutas y procedimientos, aplicando el concepto de navegación basada en la performance (PBN).
- 3.3. En concordancia con este desarrollo de optimización se modificará la altitud de transición en el Área Terminal de Arica, Iquique, Antofagasta, Atacama, La Serena y Pascua con la intención de mejorar la eficiencia, a través de la configuración del altímetro.

4. FUNDAMENTOS

4.1. La modificación de la altitud de transición proporcionará la base para beneficios de seguridad, ambientales y económicos que se lograrán a través de mejoras en los procedimientos de llegadas y salidas de aeronaves en la TMA Arica, Iquique, Antofagasta, Atacama, La Serena y Pascua.

4.2. Elementos considerados:

4.2.1. Franqueamiento de Obstáculos

Las correcciones del altímetro necesarias para determinar la altitud real, pueden ser complejas, consumir tiempo, propensas a error, o ser mal aplicadas. Lo anterior adquiere mayor relevancia al ejecutar procedimientos PBN con Guía Vertical Baro VNAV. En áreas geográficas caracterizadas por obstáculos naturales es más preciso volar con referencia a QNH, esto introduce menor error y menos variabilidad en el franqueamiento del terreno y permite hacer un mejor uso de los perfiles de descenso.

4.2.2. CDO/CCO.

Los procedimientos de terminal que utilizan el concepto PBN, pueden generar beneficios significativos en términos de seguridad y eficiencia, incluidos los de la implementación de CCO / CDO. Es viable reglar el QNH dentro de un radio superior del aeródromo de destino, lo que mejora la capacidad del FMS de realizar CDO, debido a que el cálculo del perfil de descenso que el sistema realiza se ve menos afectado por la diferencia entre QNE y QNH. Con una TA, de por ejemplo 3 000 ft sobre el aeródromo, se vuela con QNH sólo las últimas 10 NM de la aproximación, lo que no es suficiente y complica la operación en lugares sometidos a presiones muy altas o muy bajas.

4.2.3. Carga de trabajo

Es de aceptación general que, a cualquier TA por debajo de 5 000 ft, se requiere cambios en la configuración del altímetro durante fases críticas del vuelo. Es decir, a mayor TA menor carga de trabajo en comparación con los últimos segmentos de la aproximación, aún más en lugares donde se deben seguir instrucciones ATC para interceptar la aproximación final.

4.2.4. Cabina Estéril

Bajo 10 000 ft, se aplica el concepto de cabina estéril, período en el cual los pilotos deben concentrarse al máximo, evitando asuntos que no estén relacionados con la operación inmediata y la previsión de todo lo que se haya comentado previamente en el briefing de aproximación, desplazar el cambio de reglaje altimétrico fuera de ese período, ayuda al desarrollo normal de vuelo.

5. ALTITUD DE TRANSICIÓN

5.1. Se establece la altitud de transición a **10000 ft** dentro del Área Terminal de Arica, Iquique, Antofagasta, Atacama, La Serena y Pascua.

En el Área Terminal de Calama se mantiene la altitud de transición de **11500 ft**.

6. AREA DE LA ALTITUD DE TRANSICIÓN

El cambio de la TA afecta en parte a los ATCSMAC que se indican más adelante, y todos los sectores con un mínimo de 10000 pies QNH o menos, han sido actualizados a dicha referencia altimétrica.

La aeronave que vuele por una aerovía a 10000 pies o menos, y que deba cambiar de referencia altimétrica entre dos TMA contiguas, lo hará al QNH que sirva al espacio aéreo de la TMA a la cual va ingresar. En caso de que la aeronave vuele por una aerovía y abandone una TMA sin ingresar a otra, deberá volar QNE (Nivel de Vuelo). Para lo anterior, el cambio se realizará próximo al punto de cambio de QNH/QNE asociado a la ruta.

6.1. Puntos de cambio de QNH/QNE:

V-200: ARI, REPUK, BRADA, DOVRI, DAT, UPUKU, ISENO, DANLA.
V-204: ARI, PUGOT, REBOL.
V-551: TOY, PUKEL.
L-300: ARI, REPUK, BRADA, PALEK, RONUV, UBKON, TEDIN, TOY.
L-302: DALUS, EDRON.
L-348: ASALA, IPA.
Q-802: REPUK, GAXIR, DOVRI, DOVKA, VUGUS, KILIN, EDRON.
Q-803: LOBAG, ENLUS.
T-103: OPLES, VUREL.
T-112: TOY, PUKEL.
T-200: DAT, UPUKU, ISENO, DANLA.
T-210: LOKIR.
T-234: EGLAR, TIMDA.
T-291: LOBAG, IRULI
T-315: SIBOT, TOY.
T-316: IPA, EROPI.
T-797: OPLES, AKNUV

7. INFORMACIÓN ADICIONAL

7.1. Información adicional puede ser obtenida a través de: Dirección General de Aeronáutica Civil - DASA, Subdepartamento Servicios de Tránsito Aéreo.

Tel: (56-2) 28364049 Email : rojasp@dgac.gob.cl

8. VIGENCIA

8.1. La modificación de la altitud de transición en el Área Terminal de Arica, Iquique, Antofagasta, Atacama, La Serena y Pascua entrará en vigencia el día **03 de Diciembre de 2020 a las 00:00 UTC** y se encuentra incluida en la enmienda AIP Chile VOL I N° 50 y VOL II N° 86.

A continuación, se detallan las cartas del AIP-Chile Volumen I y II que se modifican producto de este cambio:

- AIP-Chile Vol II: ATCSMAC TMA de SCFA, SCDA, SCAT
- AIP-Chile Vol II: Cartas de Aerovías I-1, I-2, I / S-5 (TMA Isla de Pascua)
- AIP-Chile Vol I ENR 3 - Rutas ATS (V-200, V-204, V-551, L-300, L-302, L-348, Q-802, Q-803, T-103, T-112, T-200, T-210, T-234, T-291, T-315, T-316, T-797)

///

Dejada intencionalmente en blanco