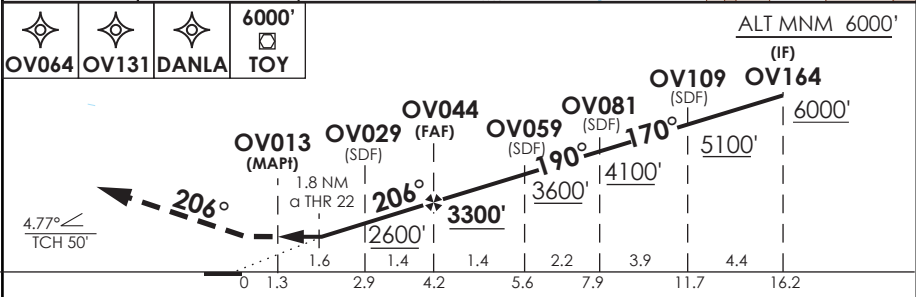
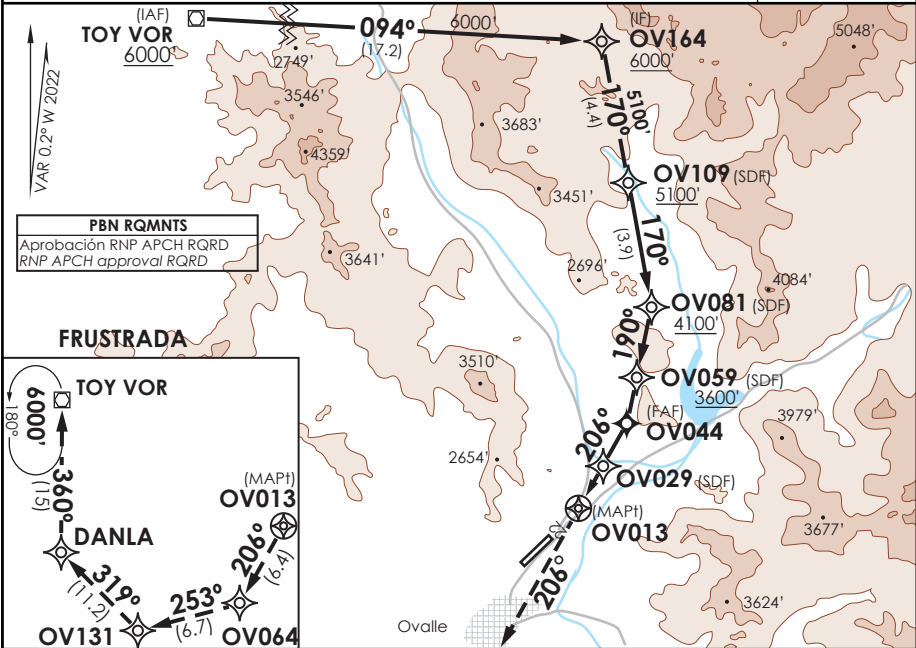


AD. EL TUQUI
OVALLE - CHILE

SCOV IAC 1
RNP Rwy 22 (LNAV only)

APP LA SERENA <i>La Serena Approach</i>			135.35	TORRE LA SERENA <i>La Serena TWR</i>		129.4	TIBA TIBA	118.2
RNP	FINAL APCH CRS 206°	MNM ALT OV044 3300'	LNAV MDA (H) 2100' (961')	AD Elev. THR 22 Elev.	1139' 1139'	11300' MSA 25 NM RW22		
APCH FRUSTRADA: Ascenso a 6000' en TR206° directo a OV064-OV131-DANLA-TOY VOR, ingrese en HLDG 360° izquierda.								
Missed Apch: Climb to 6000' on TR206° direct to OV064-OV131-DANLA-TOY VOR, enter HLDG 360° left.								



C A T E G O R I A	DIRECTO RWY 22 <i>Straight in RWY 22 *</i>		CIRCULANDO <i>Circling</i>	ALTN <i>Alternate Minimums</i>
	QNH SCSE TWR LNAV MDA 2100' (961')			
A	4.0 Km		NA	NA
B				

AD NO CERTIFICADO PARA OPS IFR. VER DAP 11 137 Y NOTAS SOBRE CONDICIONES PARA APROXIMAR				
Usar ajuste altimétrico de La Serena Twr Freq 129.4 MHz. Use La Serena TWR altimeter setting freq 129.4 MHz.			* Desalineado 15° respecto a RCL Offset 15° from RWY center line	
Veloc. Terrestre Kts	80	100	120	140
Procedimiento no autorizado sin QNH Procedure no autorizado without QNH				

DASA / SECCION AIS-MAP

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 RNP, 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 RNP, 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 11 137, el cual da cobertura a estas nuevas operaciones, las que tienen tratamiento de excepción y son analizadas caso a caso.

II.- OPERACIÓN EN SCOV:

- 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 SCSE 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:

- CTN Canal de drenaje 1,5 WID 0,8 DPT costado Este y a 32 m RCL THR 22.
- CTN Quebrada costado Weste y a 26 m RCL y a 30 m THR 22.
- CTN Tendido eléctrico a 12 m HGT y a 52 m al W RCL y a 250 m al Sur THR 22, WO SGL, obstruye superficie de transición
- CTN APCH THR 04 posible incursión de personas y vehículos en el SECT.