



**DAP 06 11**

**CHILE**

**DIRECCIÓN GENERAL  
DE AERONÁUTICA CIVIL**

**PROCEDIMIENTO DE APROXIMACION  
EN CONDICIONES METEOROLOGICAS  
DE VUELO POR INSTRUMENTOS (IMC)**

**PROCEDIMIENTO DE APROXIMACION EN CONDICIONES  
METEOROLOGICAS DE VUELO POR INSTRUMENTOS (IMC)**

(Resolución N° \_\_01960\_\_ / de fecha \_\_17.OCT.2000\_\_ /

1.- **PROPOSITO:**

Establecer los procedimientos que debe observar el Piloto al Mando durante una aproximación por instrumentos, respecto a los mínimos meteorológicos y uso de las ayudas visuales.

2.- **ANTECEDENTES:**

- a) La Ley 16.752, Orgánica de la DGAC
- b) El Reglamento de Operación de Aviones de Transporte Público.
- c) Las notificaciones de pilotos, quienes habiendo alcanzado la fase final de una aproximación por instrumentos y teniendo a la vista algunas ayudas visuales, no han podido continuar su aproximación y aterrizar debido a un cambio en el último informe meteorológico que indica una visibilidad inferior a la establecida para el procedimiento de aproximación que se esta utilizando; y
- d) El Reglamento Administrativo "Documentos y Normas" (RAM-REG 01)

3.- **MATERIA:**

- 3.1 No se iniciará una aproximación por instrumentos, a menos que el último informe meteorológico oficial para el aeródromo indique que la visibilidad es igual o superior a la mínima establecida para el procedimiento de aproximación de que se trate. En aquellos procedimientos en que se establece un valor de techo de nubes (CEIL), éste será mandatorio en conjunto con la visibilidad.

- 3.2 No obstante lo especificado en 3.1., si el piloto al mando ha iniciado la aproximación final y luego recibe un informe de visibilidad o de techo de nubes (CEIL) cuando en el procedimiento se incluya ese requisito, que indica condiciones bajos los mínimos., el piloto podrá continuar la aproximación por instrumentos hasta alcanzar la DH, DA o MDA, según corresponda, y aterrizar si se cumple las condiciones siguientes:
- 3.2.1 Que, en la fase final del procedimiento de aproximación, el avión se encuentre estabilizado y pueda efectuar un descenso a la pista asignada, a una razón de descenso normal, empleando maniobras normales que permitan que el aterrizaje se produzca dentro de la zona de toma de contacto de la pista; y
- 3.2.2 Que al menos una de las siguientes referencias en la pista en que se intenta aterrizar, sea claramente visible e identificable para el piloto:
- a) el umbral de la pista;
  - b) las señalizaciones del umbral de la pista;
  - c) las luces del umbral de la pista;
  - d) las luces indicadoras de comienzo de la pista;
  - e) el indicador visual de trayectoria de descenso;
  - f) las señalizaciones de la zona de toma de contacto;
  - g) la pista o las señalizaciones de la pista;
  - h) las luces de la pista;
  - i) el sistema de luces de aproximación.
- 3.2.3 No obstante lo indicado en 3.2.2. i) anterior, el piloto no podrá descender bajo 30 mts. (100 ft) sobre la altura de la zona de contacto, usando solamente las luces de aproximación como referencia visual exterior.  
Para aproximaciones ILS Categoría II y III, la Autoridad Aeronáutica podrá requerir referencias visuales especiales.
- 3.3 Para los efectos de esta DAP se deberá considerar lo que sigue:
- 3.3.1 La altura de decisión (DH), la altitud de decisión (DA) y la altitud mínima de descenso (MDA) utilizada en un procedimiento de aproximación por instrumentos será la más alta de:
- a) la DH/DA o MDA prescrita para el procedimiento de aproximación;
  - b) la DH/DA o MDA para la cual el avión esté equipado y certificado;  
o
  - c) la DH/DA o MDA que la Autoridad Aeronáutica haya autorizado para el Operador o para la Tripulación a los Controles de Vuelo.

- 3.3.2 Se estimará que se ha iniciado la aproximación final cuando la aeronave ha sobrevolado el FAF (Final Approach Fix) en acercamiento o, si el procedimiento no incluye un FAF, la aeronave se encuentra en el segmento de aproximación final.
- 3.3.3. La autorización dada por el Controlador de Tránsito Aéreo para iniciar una aproximación en condiciones IMC, estará en total observancia con lo dispuesto en 3.1; y de producirse la condición expresada en 3.2, dicha autorización no implica que se dejan de cumplir las disposiciones vigentes o se transgredan los mínimos publicados, recayendo en el piloto al mando la responsabilidad de la operación.

4.- **VIGENCIA Y CANCELACION:**

El presente Procedimiento entrará en vigencia el 30 de Octubre del año 2000, fecha en que quedará derogado el DAP – 06 11, en su edición inicial.

Sus disposiciones permanecerán vigentes hasta que se incorporen en la Reglamentación Operacional respectiva.