

TEL: +57 60 (1) 4251000
Ext: 2723/2724/2725
AFS: SKBOYOYX

email: ais@aerocivil.gov.co
www.aerocivil.gov.co/eaip

REPÚBLICA DE COLOMBIA
AERONÁUTICA CIVIL
GESTIÓN DE INFORMACIÓN
AERONÁUTICA

Centro de Gestión Aeronáutica
de Colombia—CGAC



WEF 13 FEB 2020

AIC 03/2020

**OPERACIÓN EN PISTAS INSTRUMENTOS
QUE NO TENGAN OPERATIVO O INSTALADO
EL SISTEMA VISUAL INDICADOR
DE PENDIENTE DE APROXIMACIÓN**

TO BE TRANSLATED

Se autoriza la operación en pistas instrumentos que no tengan operativo o instalado un Sistema Indicador de Pendiente de Aproximación siempre que se cumplan las siguientes condiciones:

1 PISTA CON APROXIMACIÓN 3D

1 TO BE TRANSLATED

a. PISTA CON APROXIMACIÓN ILS

- La pista esté equipada con ILS (GP y LOC operativos), procedimientos de aproximación de precisión publicados y la aeronave efectúe una aproximación de precisión.
- La aproximación se efectúe cumpliendo las respectivas restricciones publicados en la carta.
- La pista esté equipada con otras ayudas visuales que ayuden al Piloto a mantener una adecuada apreciación del ángulo correcto de la pendiente de aproximación (señal y/o luces de zona de toma de contacto, señal y/o luces de umbral, señal y/o luces de eje de pista).

b. PISTA CON APROXIMACIÓN PBN (RNP AR o RNP APCH CON MINIMOS LNAV / VNAV)

- La pista esté equipada con un procedimiento RNP AR o RNP APCH (LNAV / VNAV) y la aeronave cuente con la respectiva aprobación.
- La aproximación se efectúe cumpliendo las respectivas restricciones publicados en la carta.
- La pista esté equipada con otras ayudas visuales que ayuden al Piloto a mantener una adecuada apreciación del ángulo correcto de la pendiente de aproximación (señal y/o luces de zona de toma de contacto, señal y/o luces de umbral, señal y/o luces de eje de pista).
- La tripulación siga los comandos del director de vuelo (FD) de manera que se asegure un aterrizaje en la zona de contacto.
- El MAPt se encuentre codificado en el umbral de la pista.

2 PISTA CON APROXIMACIÓN 2D (APROXIMACIÓN NO PRECISIÓN – SOLO LNAV)

2 TO BE TRANSLATED

- Solo entre la salida y puesta del sol
- Se efectúe la aproximación con la técnica CDFA. (Ver nota 1.)
- La pista esté equipada con otras ayudas visuales que ayuden al Piloto a mantener una adecuada apreciación del ángulo correcto de la pendiente de aproximación (señal y/o luces de zona de toma de contacto, señal y/o luces de umbral, señal y/o luces de eje de pista).
- La tripulación siga los comandos del director de vuelo (FD) de manera que se asegure un aterrizaje en la zona de contacto.
- El MAPt se encuentre en el umbral de la pista.

Nota 1:

Aproximación Final de Descenso Continuo (CDFA): La UAEAC invita a los explotadores de aeronaves a usar técnicas de vuelo CDFA con sus tripulaciones como recomendación para reducir el riesgo de vuelo controlado contra el terreno (CFIT). La utilización de CDFA promueve las aproximaciones estabilizadas lo que reduce los requerimientos de visibilidad.

3 RESPONSABILIDAD DEL OPERADOR

3 TO BE TRANSLATED

- a. La tripulación es la ÚNICA RESPONSABLE por la operación segura de la aeronave, conforme a lo establecido y autorizado en sus OPSPECS o MG o MGO o SOP's en tal sentido y luego de evaluar la ausencia del sistema visual indicador de pendiente de aproximación, las condiciones meteorológicas actuales y previstas, las ayudas visuales disponibles y la capacidad adicional de los sistemas de a bordo, se determine llevar a cabo la operación en las condiciones establecidas.
- b. Los explotadores deberán efectuar la modificación de sus MO, MGO y SOP's en concordancia con los criterios aquí definidos, así mismo efectuará la socialización con su personal de pilotos y despachadores a fin de garantizar el entendimiento y aplicación de las directrices expuestas en esta AIC.
- c. Cuando una Tripulación tramite un plan de vuelo hacia un aeropuerto donde no hay instalado u operativo un Sistema Indicador de Pendiente de Aproximación, el ATC entenderá que los anteriores aspectos fueron evaluados con la debida anticipación y se determinó que la Tripulación no requiere el sistema visual indicador de pendiente de aproximación para llevar a cabo un

aterrizaje seguro y que puede mitigar su ausencia con los sistemas a bordo u otras ayudas electrónicas.

d. Consecuentemente, las dependencias ATS y MET no restringirán el desarrollo de operaciones aéreas o declararán el cierre de aeródromos, con base en las limitaciones de ayudas visuales.

e. El personal aeronáutico a quienes tiene aplicación esta AIC, debe conocer lo relacionado al concepto de referencia visual requerida, como se establece en el RAC 91 "Reglas generales de vuelo y de operación" así:
Referencia visual requerida: Aquella sección de las ayudas visuales o del área de aproximación que debería haber estado a la vista durante tiempo suficiente para que el piloto pudiera hacer una evaluación de la posición y de la rapidez del cambio de posición de la aeronave en relación con la trayectoria de vuelo deseada.

f. El personal aeronáutico a quienes tiene aplicación esta AIC, debe consultar y conocer las normas relacionadas al particular, contenidas en el RAC:

RAC 4 (Normas de Aeronavegabilidad y Operación de aeronaves), RAC 14 (Aeródromos, Aeropuertos y Helipuertos), RAC 91 (Reglas Generales de Vuelo y Operación), RAC 121 (Requisitos de Operación - Operaciones Domésticas e Internacionales - Regulares y no Regulares), RAC 129 (Operaciones de Explotadores Extranjeros), RAC135 (Requisitos de Operación - Operación Nacionales e Internacionales Regulares y no Regulares), RAC 137 (Normas de Aeronavegabilidad y Operaciones en Aviación Agrícola). De igual forma, se debe estar familiarizado con los conceptos establecidos en los documentos OACI.