

AIP Supplement – PERÚ

Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S.A.

Área de Información Aeronáutica

Apartado / PO BOX 680 LIMA 100 - PERÚ

Teléfono / (511) 2301409 / 2301412

Dirección telegráfica / AFTN: SPJCYGYJ

e-mail: aisperu@corpac.gob.pe



SUPLEMENTO AIP
AIP SUP 05/23

Published on: 02 APR 2023

LIMA (SPJC)

05/23 MÍNIMOS DE VISIBILIDAD PARA EL DESPEGUE EN EL AEROPUERTO INTERNACIONAL JORGE CHÁVEZ

Nota: El presente Suplemento AIP reemplaza al Suplemento AIP 30/12

1 OBJETIVO

Establecer los requisitos mínimos de visibilidad para efectuar despegues del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez - (AIJCH).

2 APLICABILIDAD

La presente es aplicable, bajo responsabilidad de las tripulaciones técnicas, Controladores de Tránsito Aéreo, Servicios de Meteorología Aeronáutica y Servicios de Tránsito Aéreo de CORPAC, a todas las aeronaves que presenten Plan de Vuelo IFR para despegar del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez - AIJCH.

3 DEFINICIONES Y ABREVIATURAS

- ○ **Alcance Visual en la Pista (RVR).**- Distancia hasta la cual el piloto de una aeronave que se encuentra sobre el eje de una pista puede ver las señales de superficie de la pista o las luces que la delimitan o que señalan su eje.
- **IAC.**- Instrument Approach Chart - Carta de Aproximación por Instrumentos.
- **Visibilidad.**- Se entiende por visibilidad el valor más elevado entre los siguientes
 - a. La distancia máxima a la que pueda verse y reconocerse un objeto de color negro de dimensiones convenientes, situado cerca del suelo, al ser observado ante un fondo brillante.
 - b. La distancia máxima a la que puedan verse e identificarse las luces de aproximadamente mil candelas ante un fondo no iluminado.

4 REGULACIONES RELACIONADAS

- Ley 27261 - Ley de Aeronáutica Civil
- RAP 303 - Servicio Meteorológico para la Navegación Aérea
- RAP 311 - Servicios de Tránsito Aéreo
- RAP 91 - Reglamento de Vuelo y Operaciones
- Doc. 9365 OACI - Manual de Operaciones todo tiempo
- Doc. 4444 ATM/501 de OACI - Gestión del Tránsito Aéreo

5 FECHA EFECTIVA

Este Suplemento AIP es efectivo a partir de la fecha de su publicación.

6 PROCEDIMIENTOS

6.1 Generalidades

6.1.1. Para efectos de los presentes procedimientos, las aeronaves se clasificarán en :

- a. Aeronaves monomotores;

- b. Aeronaves bimotores;
- c. Aeronaves multimotores (3 o más motores).

6.1.2. Cualquiera sea la clasificación de aeronaves según el párrafo precedente, estas deben estar certificadas para vuelos IFR y operadas por tripulaciones habilitadas para tal efecto; podrán efectuar despegues según las reglas de vuelo por instrumentos solo si se cumplen las condiciones mínimas de visibilidad que se indican en los párrafos siguientes.

6.1.3. Cuando exista un RVR inferior a 550 m, se deben utilizar las pistas 16R y 16L para el despegue. Consecuentemente, para un despegue bajo estas condiciones, se exceptúa al ATC la aplicación de limitaciones a la elección de pista por motivos de atenuación del ruido, dispuesta en los "Procedimientos de atenuación del ruido para el AIJCH" publicado en la AIP PERÚ o el Suplemento AIP correspondiente.

6.2 Requisitos

6.2.1 Ayudas terrestres visuales:

Las luces de borde de pista y las luces de eje de pista o señal de eje de pista deben encontrarse en servicio normal y visibles al piloto durante el recorrido de despegue.

6.2.2 Alcance visual de pista (RVR).

6.2.2.1 Esta información será proporcionada por el instrumento meteorológico.

6.2.2.2 El AIJCH cuenta con los siguientes transmisómetros:

Pista 16L:

- a. RVR toma de contacto – Touchdown (RVR TDZ)
- b. RVR Medio – Middle (RVR MID)
- c. RVR Final de pista – Roll out (RVR ROLL OUT)

Pista 16R:

- a. RVR toma de contacto – Touchdown (RVR TDZ)
- b. RVR Medio – Middle (RVR MID)

6.2.3 Aeródromos de alternativa

6.2.3.1 La dirección e intensidad del viento debe permitir a la aeronave aterrizar en el aeropuerto de salida (AIJCH) en caso de que no pueda proceder al aeródromo de alternativa post-despegue.

6.2.3.2 Cuando no se especifique un aeródromo de alternativa post-despegue en el Plan de Vuelo, la visibilidad aplicable será la visibilidad horizontal requerida para la aproximación instrumental, según corresponda a la aeronave.

6.2.3.3 Los requisitos de visibilidad del aeródromo de alternativa post-despegue. Debe ser tales que según el pronóstico meteorológico no se prevea en el momento del despegue, estos requisitos puedan ser inferiores a los mínimos requeridos para el aterrizaje.

6.2.3.4 El techo y la visibilidad horizontal en el aeródromo de alternativa de ruta y de destino especificado en el Plan de Vuelo. Deben ser iguales o superiores a los mínimos de la IAC publicada.

6.3 Mínimos de visibilidad

6.3.1 Monomotores

El mínimo de visibilidad para el despegue será de 1600 m, siempre que:

- a. Las ayudas terrestres que determinan los mínimos de operación se encuentren operativos y la dirección e intensidad del viento, permita una aproximación directa a la pista en uso.
- b. Si la visibilidad para la IAC publicada es superior, debe considerarse esta última como visibilidad mínima para el despegue.

6.3.2 Bimotores

6.3.2.1 El mínimo de visibilidad para el despegue será de 1600 m, siempre que:

- a. Las ayudas terrestres que determinan los mínimos de aproximación se encuentren operativas y la dirección e intensidad del viento, permitan una aproximación directa a la pista en uso.
- b. Cuando no se especifique aeródromo de alternativa post-despegue, esta mínima no será aplicable si la visibilidad requerida para la aproximación publicada es superior, en cuyo caso debe considerarse esta última como la visibilidad mínima para el despegue.

6.3.2.2 El mínimo de visibilidad para el despegue será de 800 m, siempre que:

- a. Existan luces de Borde de Pista.
- b. Las luces de eje de pista o señales de eje de pista deben ser visibles al piloto durante el recorrido de despegue.
- c. Se especifique en el Plan de Vuelo un aeródromo de alternativa post-despegue que no debe encontrarse a más de 1 hora de vuelo con un motor inoperativo y con mínimas meteorológicas adecuada a la IAC publicada.

6.3.2.3 El mínimo de visibilidad para el despegue será de 400 m (RVR), siempre que:

- a. Existan luces de Borde de Pista; y Señal de eje de pista visibles al piloto durante el recorrido de despegue; o
- b. Existan luces de Borde de Pista y luces de eje de pista visibles al piloto durante el recorrido de despegue
- c. Se especifique en el Plan de Vuelo un aeródromo de alternativa post-despegue que no debe encontrarse a más de 1 hora de vuelo con un motor inoperativo.
- d. El techo de nubes y la visibilidad en el aeródromo de alternativa estén en o sobre los mínimos de la IAC publicada.

6.3.2.4 RVR inferior a 400 m y hasta 200 m solo de Pista 16L, y siempre que:

- a. Los mínimos aceptables para el control manual de la aeronave basado exclusivamente en referencias visuales inferior a 400 m RVR y hasta 200 m RVR deben estar registrados en las Especificaciones de Operación del operador aéreo, debidamente aprobadas por la DGAC.
- b. Se cuente con el sistema RVR de la RWY 16L compuesto por tres transmisómetros, ninguno con lectura inferior a 200 m de forma estable y con tendencia al aumento, al momento del despegue. No obstante, si un transmisómetro falla, el despegue puede ser autorizado solo si dicha falla ocurre después que la aeronave ha iniciado su rodaje autopropulsado y las lecturas de los dos restantes indican 200 m o más.
- c. Existan luces de Borde de Pista y luces de eje de pista visibles al piloto durante su recorrido de despegue.
- d. Se especifique en el Plan de Vuelo un aeródromo de alternativa post-despegue que no debe encontrarse a más de 1 hora de vuelo con un motor inoperativo.
- e. El techo de nubes y la visibilidad en el aeródromo de alternativa estén en o sobre los mínimos de la IAC publicada.

6.3.2.5 RVR inferior a 400 m y hasta 350 m, solo de Pista 16R y siempre que:

- a. Los mínimos aceptables para el control manual de la aeronave basado exclusivamente en referencias visuales inferior a 400 m RVR y hasta 350 m RVR deben estar registrados en las Especificaciones de Operación del operador aéreo, debidamente aprobadas por la DGAC.
- b. Se cuente con el sistema RVR de la RWY 16R compuesto por dos transmisómetros, ninguno con lectura inferior a 350 m de forma estable y con tendencia al aumento, al momento del despegue. No obstante, si un transmisómetro falla, el despegue puede ser autorizado solo si dicha falla ocurre después que la aeronave ha iniciado su rodaje autopropulsado y la lectura del restante indica 350 m o más.
- c. Existan luces de Borde de Pista y luces de eje de pista visibles al piloto durante su recorrido de despegue.
- d. Se especifique en el Plan de Vuelo un aeródromo de alternativa post-despegue que no debe encontrarse a más de 1 hora de vuelo con un motor inoperativo.
- e. El techo de nubes y la visibilidad en el aeródromo de alternativa estén en o sobre los mínimos de la IAC publicada.

6.3.3 Multimotores

6.3.3.1 El mínimo de visibilidad para el despegue será de 800 m, siempre que:

- a. Existan luces de Borde de Pista.
- b. Las luces de eje de pista o señales de eje de pista deben ser visibles al piloto durante el recorrido de despegue.
- c. Se especifique en el Plan de Vuelo un aeródromo de alternativa post-despegue que no debe encontrarse a más de 2 horas de vuelo con un motor inoperativo y con mínimas meteorológicas adecuada a la IAC publicada.

6.3.3.2 El mínimo de visibilidad para el despegue será de 400 m (RVR), siempre que:

- a. Existan luces de Borde de Pista y Señal de eje de pista visibles al piloto durante el recorrido de despegue, o
- b. Existan luces de Borde de Pista y Luces de eje de pista visible al piloto durante el recorrido de despegue.
- c. Las luces de eje de pista o señales de eje de pista deben ser visibles al piloto durante el recorrido de despegue.
- d. Se especifique en el Plan de Vuelo un aeródromo de alternativa post-despegue que no debe encontrarse a más de 2 horas de vuelo con un motor inoperativo.
- e. El techo de nubes y la visibilidad en el aeródromo de alternativa estén en o sobre los mínimos de la IAC publicada.

6.3.3.3 RVR inferior a 400 m y hasta 200 m RVR, solo de Pista 16L , siempre que:

- a. Los mínimos aceptables para el control manual de la aeronave basado exclusivamente en referencias visuales inferior a 400 m RVR y hasta 200 m RVR deben estar registrados en las Especificaciones de Operación del operador aéreo, debidamente aprobadas por la DGAC.
- b. Se cuente con el sistema RVR compuesto por tres transmisómetros, ninguno con lectura inferior a 200 m de forma estable y con tendencia al aumento, al momento del despegue. No obstante, si un transmisómetro falla, el despegue puede ser autorizado solo si dicha falla ocurre después que la aeronave ha iniciado su rodaje autopropulsado y las lecturas de los dos restantes indican 200 m o más.
- c. Existan luces de Borde de Pista y luces de eje de pista visibles al piloto durante su recorrido de despegue.
- d. Se especifique en el Plan de Vuelo un aeródromo de alternativa post-despegue que no debe encontrarse a más de 2 horas de vuelo con un motor inoperativo.
- e. El techo de nubes y la visibilidad en el aeródromo de alternativa estén en o sobre los mínimos de la IAC publicada.

6.3.3.4 RVR inferior a 400 m y hasta 350 m solo de Pista 16R y siempre que:

- a. Los mínimos aceptables para el control manual de la aeronave basado exclusivamente en referencias visuales inferior a 400 m RVR y hasta 350 m RVR deben estar registrados en las Especificaciones de Operación del operador aéreo, debidamente aprobadas por la DGAC.
- b. Se cuente con el sistema RVR compuesto por dos transmisómetros, ninguno con lectura, inferior a 350 m de forma estable y con tendencia al aumento, al momento del despegue. No obstante, si un transmisómetro falla, el despegue puede ser autorizado solo si dicha falla ocurre después que la aeronave ha iniciado su rodaje autopropulsado y la lectura del restante indica 350 m o más.
- c. Existan luces de Borde de Pista y Luces de eje de pista visibles al piloto durante su recorrido de despegue.
- d. Se especifique en el Plan de Vuelo un aeródromo de alternativa post-despegue que no debe encontrarse a mas de 2 horas de vuelo con un motor inoperativo.
- e. El techo de nubes y la visibilidad en el aeródromo de alternativa estén en o sobre los mínimos de la IAC publicada.

6.3.3.5 Ante situaciones como acción al frenado regular o deficiente y fenómenos atmosféricos que impidan ver claramente las marcas y/o Luces de Eje de Pista, por razones de contaminación debido a agua u otros fenómenos, el requisito mínimo para el despegue será 400 m RVR.