

TELEFONO (511)6301170 / 4141170
TELEFAX (511) 4141452 / 6301169
DIRECCIÓN TELEGRÁFICA
AFTN : SPIMYGYJ
COMM : CORPAC S.A.
e-mai : aisperu@corpac.gob.pe



PERÚ

Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S.A.
ÁREA DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA
Apartado 680 LIMA 100 - PERÚ

SUPLEMENTO AIP

23 / 12

MAY 28th, 2012

FIR LIMA

23/12 PROCEDIMIENTOS EN CONDICIONES DE VISIBILIDAD REDUCIDA (LVP) EN EL AEROPUERTO INTERNACIONAL 'JORGE CHÁVEZ' LIMA - CALLAO

Nota.- El presente suplemento reemplaza al Suplemento AIP 26/11.

1. OBJETIVO

La presente publicación establece los procedimientos para:

- Suministrar guía y control a todas las aeronaves y vehículos terrestres en el área de maniobras del Aeropuerto Internacional 'Jorge Chávez' (AIJCH) en condiciones de visibilidad reducida; y
- Prevenir que aeronaves, vehículos o personas ingresen inadvertidamente en el área sensible del ILS cuando se encuentren en progreso operaciones CAT II y CAT III.

2. APLICABILIDAD

La presente es aplicable, bajo responsabilidad de los servicios de control de tránsito aéreo del Aeropuerto Internacional 'Jorge Chávez' y la Unidad de Supervisión de plataforma del AIJCH, a todo el tránsito de aeródromo que circule por el área de maniobras del AIJCH, incluyendo personas, aeronaves y vehículos, sean civiles o militares.

3. DEFINICIONES Y ACRONIMOS

AIJCH.- Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, Lima- Callao.

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.

Área crítica del ILS.- Área de dimensiones definidas que rodea a las antenas del localizador y de la trayectoria de planeo, en la cual se prohíbe la circulación de personas, vehículos y/o aeronaves a efectos de evitar perturbaciones a la señal ILS. Ver Grafico 1.

Área sensible del ILS.- Área que se extiende más allá del área crítica ILS en la que el estacionamiento y/o movimiento de vehículos y/o aeronaves, se controla para evitar la posibilidad de una interferencia inaceptable con la señal ILS durante las operaciones ILS. Ver Gráfico 1.

Área de aterrizaje.- Parte del área de movimiento destinada al aterrizaje o despegue de aeronaves.

ATIS.- Acrónimo utilizado para designar el servicio automático de información terminal.

Barra de parada.- Consistente en una serie de luces rojas perpendiculares al eje de la calle de rodaje en el punto en que se desea que pare la aeronave.

Categoría de Aeronave.- Norma para relacionar la maniobrabilidad de la aeronave con los procedimientos de aproximación por instrumentos, conforme al Documento 8168-OPS/611 - OACI 'Operación de Aeronaves', Parte II.

Categorías de las operaciones de aproximación y aterrizaje de precisión.-

Operación de Categoría I (CAT I)

Aproximación y aterrizaje de precisión por instrumentos con una altura de decisión no inferior a 60 m (200 ft) y con un alcance visual en la pista no inferior a 550 m o una visibilidad no inferior a 800 m.

Operación de Categoría II (CAT II)

Aproximación y aterrizaje de precisión por instrumentos con una altura de decisión inferior a 60 m (200 ft) pero no inferior a 30 m (100 ft) y un alcance visual en la pista no inferior a 350 m.

Operación de Categoría III A (CAT III A)

Aproximación y aterrizaje de precisión por instrumentos:

- a) hasta una altura de decisión inferior a 30 m (100 ft) o sin limitación de altura de decisión;
- b) y con un alcance visual en la pista no inferior a 200 m

Operación de Categoría III B (CAT III B)

Aproximación y aterrizaje de precisión por instrumentos:

- a) hasta una altura de decisión inferior a 15 m (50 ft) o sin limitación de altura de decisión;
- b) y con un alcance visual en la pista inferior a 200 m pero no inferior a 50 m.

Incursión en la pista.- Todo suceso en un aeródromo que suponga la presencia incorrecta de una aeronave, vehículo o persona en la zona protegida de una superficie designada para el aterrizaje o despegue de una aeronave.

Pronóstico.- Declaración de las condiciones meteorológicas previstas para una hora o período especificados y respecto a una cierta área o porción del espacio aéreo.

Puesto de estacionamiento de aeronave.- Área designada en una plataforma, destinada al estacionamiento de una aeronave.

Punto de espera de la pista.- Punto designado destinado a proteger una pista o un área crítica / sensible para los sistemas ILS, en el que las aeronaves en rodaje y los vehículos se detendrán y se mantendrán a la espera, a menos que la torre de control autorice otra cosa.

RVR TDZ.- RVR Toma de contacto o Touchdown.

RVR MID.- RVR Medio o Middle.

RVR ROLL.- RVR Final de Pista o Roll out.

Servicio de dirección en la plataforma.- Servicio proporcionado para ordenar las actividades y el movimiento de aeronaves y vehículos en la plataforma. Puede estar a cargo de la Unidad de Supervisión de plataforma de Lima Airport Partners - LAP.

Sistema de aterrizaje 'fail-passive'.- Sistema que, en el caso de una falla de piloto automático, no presenta una condición de descompensación o desviación del perfil de vuelo o altitud. Después de la falla, la tripulación asume el control de la aeronave, es decir, el aterrizaje no es completado automáticamente.

Sistema de aterrizaje 'fail-operational'.- Sistema que, en el caso de una falla de piloto automático, pasará a operar como sistema automático de aterrizaje 'fail-passive'. La aproximación y aterrizaje pueden ser completadas por la parte restante del sistema.

Transmisómetro.- Instrumento para indicar la visibilidad midiendo la transmisión o la extinción de un haz luminoso al recorrer una distancia conocida.

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.

Visibilidad reinante.- El valor de la visibilidad, observado de conformidad con la definición de 'visibilidad', al que se llega o del cual se excede dentro de un círculo que cubre por lo menos la mitad del horizonte o por lo menos la mitad de la superficie del aeródromo. Estas áreas podrían comprender sectores contiguos o no contiguos.

ACRÓNIMOS

ALSF - 2	: Sistema de iluminación de aproximación con secuencia de destellos CAT II.
ATIS	: Servicio automático de información terminal.
AWOS	: Sistema automático de observación meteorológica.
CAT	: Categoría.
DA / DH	: Altitud de decisión / Altura de decisión.
FAP	: Punto de Aproximación final
GP	: Trayectoria de planeo.
HIRL	: Luces de pista de alta intensidad.
LOC	: Localizador.
LVP	: Procedimientos en condiciones de visibilidad reducida
MID	: Punto medio (relativo al RVR).
RCLL	: Luces de eje de pista.
RENL	: Luces de extremo de pista.
RTHL	: Luces de umbral de pista.
RVR	: Alcance visual en la pista.
SCADA	: Monitor de información integrada del Sistema CAT III (Supervisory control and data acquisition)
SBAR	: Barra de parada.
TCLL	: Luces de eje de calle de rodaje.
TDZ	: Zona de toma de contacto.
TDZL	: Luces de zona de toma de contacto.
UPS	: Fuente de poder ininterrumpida.

4. REGULACIONES RELACIONADAS

- Ley 27261 Ley de Aeronáutica Civil
- Anexo 2 de la OACI, Reglamento del Aire.
- Anexo 6 de la OACI, Operaciones de Aeronaves, Partes I y II.
- RAP 303, Servicio Meteorológico para la Navegación Aérea.
- RAP 311, Servicios de Tránsito Aéreo
- RAP 91: Reglamento de Vuelo y Operaciones.
- RAP121: Certificación y requisitos de operación para el transporte aéreo nacional e internacional.
- Doc. 9328 OACI, Manual de Métodos para la Observación y la Información del Alcance visual en la Pista.
- Doc. 9365 OACI, Manual de Operaciones todo tiempo.
- Doc. 4444 ATM/501 de OACI, Gestión del Tránsito Aéreo
- Doc. 9476 OACI, Sistemas de Guía y de Control del Movimiento en la Superficie

5. FECHA EFECTIVA

Este Suplemento es efectivo a partir de la fecha de su publicación y reemplaza al Suplemento AIP 26/11.

6. PROCEDIMIENTOS

6.1. Generalidades

6.1.1. Los procedimientos de visibilidad reducida serán aplicados por los servicios de control de tránsito aéreo cuando el RVR TDZ (toma de contacto) de la pista 15 sea inferior a 550 metros.

6.1.2. El AIJCH cuenta con un sistema automático de medición de alcance visual de pista (RVR) integrado por tres transmisómetros, los cuales se identificarán como se indica:

- a) RVR Toma de contacto: Touchdown Zone (RVR TDZ)
- b) RVR Medio: Middle (RVR MID)
- c) RVR Final de Pista: Roll out (RVR ROLL)

6.1.3. Cuando se encuentre en progreso una aproximación ILS CAT II o CAT III, se deberá esperar el término de tal procedimiento, para permitir el tránsito de aeronaves y/o vehículos por el área sensible del ILS.

6.1.4. Es requisito mandatorio para las aproximaciones ILS CAT II y CAT III, la información proporcionada por el RVR de la TDZ. No se puede realizar estimaciones sensoriales (observador humano), en caso de falla del transmisómetro.

6.1.5. Sin perjuicio de los 'Mínimos de visibilidad para el despegue del AIJCH', cuando exista un RVR inferior a 550 metros, se aplica lo siguiente:

- a) Se podrán autorizar despegues de la pista 15 con RVR inferior a 175 metros y hasta RVR 50 metros, siempre y cuando los tres transmisómetros estén operativos e indicando un RVR no inferior a 50 metros, en forma estable y/o con tendencia al aumento.
- b) No se autorizarán las maniobras de retroceso remolcado (push back), cuando dos transmisómetros RVR indiquen una lectura inferior a 50 metros.
- c) Se deberá utilizar la pista 15 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 de ruido, dispuesta en los 'Procedimientos de atenuación de ruido para el AIJCH' publicado en la AIP PERÚ o el Suplemento correspondiente.

6.1.6. Durante la ejecución del procedimiento LVP, no se autorizará el ingreso de peatones al área de maniobras. Sólo podrán ingresar vehículos por razones operativas y autorizadas por la Torre de Control, en comunicación directa y establecida en ambos sentidos.

6.2. Fase preparatoria LVP

Cuando el informe meteorológico de la Oficina Meteorológica de Aeródromo indique que la visibilidad horizontal disminuye acercándose a **1,500 metros**, en forma estable y/o con tendencia decreciente, la Torre de Control informará a las siguientes unidades, para efectos de preparar al personal técnico-operativo para la probable aplicación de procedimientos LVP en el AIJCH ;

- a) Supervisor del ACC de Lima.
- b) Dependencia de mantenimiento eléctrico y/o la subestación eléctrica;
- c) Dependencia de mantenimiento de radioayudas;
- d) Dependencia del Servicio de Extinción de Incendios;
- e) Dependencia ARO - AIS; y
- f) Unidad de supervisión de Plataforma (LAP)

Nota.- Véase además el párrafo 6.13, sobre monitoreo de sistemas.

6.3. Fase de Inicio LVP

6.3.1. Los procedimientos en condiciones de visibilidad reducida (LVP) en el AIJCH serán aplicados por los servicios de control de tránsito aéreo, cuando exista un **RVR inferior a 550 metros**. Las dependencias de Control de aeródromo, Control de Aproximación y Control de área de Lima, coordinarán la aplicación de medidas de afluencia de tránsito y/o espaciamiento de aeronaves en la salida/llegada.

6.3.2. La Torre de Control notificará a todas las unidades mencionadas en el párrafo 6.2 usando la siguiente expresión:

"PROCEDIMIENTOS LVP EN EJECUCIÓN".

6.3.3. Inmediatamente, el ACC de Lima dispondrá la emisión de un NOTAM serie A/C informando del inicio del LVP.

6.3.4. Asimismo, cuando exista un **RVR inferior a 550 metros**, el sistema ATIS de Lima (frecuencia 127.9 Mhz.), emitirá el siguiente mensaje:

"PROCEDIMIENTOS ATC PARA VISIBILIDAD REDUCIDA EN EJECUCIÓN, RVR DISPONIBLE EN FRECUENCIA ATC, VERIFIQUE MÍNIMOS DE VUELO".

6.3.5. La Torre de Control, en coordinación con la Unidad de Supervisión de plataforma, efectuará una evaluación de las condiciones del Área de movimiento, prestando especial atención a sectores en donde exista obras y/o labores de mantenimiento, considerando la correspondiente señalización e iluminación de estas áreas. La Torre coordinará, si es necesario, la emisión de avisos NOTAM complementarios respecto a toda condición significativa en el área de movimiento del AIJCH.

6.4. Control de personas y vehículos en los aeródromos

6.4.1. Cuando se apliquen los LVP, la Torre de Control:

- a) Limitará al mínimo esencial el número de personas y vehículos que operen en el área de maniobras del AIJCH, y tomará las medidas requeridas para la protección de las zonas sensibles del ILS (Ver gráfico 1) cuando se efectúen operaciones de precisión por instrumentos CAT II y CAT III;
- b) A reserva de lo previsto en el párrafo siguiente, la Torre proveerá la separación adecuada entre vehículos y aeronaves en rodaje, utilizando todos los medios que se encuentren disponibles;

6.4.2. Los vehículos de emergencia que vayan a prestar ayuda a una aeronave en peligro tendrán prioridad sobre otro tránsito de superficie. La circulación de los vehículos de extinción de incendios SEI se realizará de acuerdo a los procedimientos acordados entre CORPAC y LAP.

6.4.3. A reserva de lo previsto en el párrafo anterior, los vehículos que se encuentren en el área de maniobras deberán observar las siguientes reglas:

- a) Todos los vehículos, inclusive los que remolcan aeronaves, cederán el paso a las aeronaves que estén en rodaje;
- b) Los vehículos que remolquen aeronaves tendrán paso preferente respecto a otros vehículos;
- c) Los vehículos se cederán mutuamente el paso de conformidad con las instrucciones de la Torre de Control;
- d) Sin perjuicio de lo dispuesto en los párrafos anteriores a), b) y c), todos los vehículos, comprendidos los que remolquen aeronaves, observarán las instrucciones de la Torre de control.

6.4.4. Cuando se encuentre en progreso una aproximación ILS CAT II o CAT III, se deberá esperar el aterrizaje de la aeronave para permitir la circulación de aeronaves y/o vehículos por el área sensible del ILS. Ver área sensible y área crítica del ILS en Gráfico 1.

6.5. Aeronaves en aproximación a la pista 15

6.5.1. La dependencia de Control de Aproximación autorizará aproximaciones ILS CAT II y CAT III, de acuerdo al RVR de pista 15 reinante al momento de la aproximación, conforme al RVR requerido que se muestra en 6.11.

6.5.2. Las dependencias de Control de Aproximación y de Control de área dispondrá suficiente separación longitudinal entre aproximaciones sucesivas, de forma que la aeronave precedente haya abandonado la pista cuando la que sigue en la secuencia de aproximación, se encuentre próxima a sobrevolar el FAP hacia la pista 15.

6.5.3. La Torre de Control indicará en el primer contacto a las aeronaves que aproximan a pista 15 y que realizan aproximaciones ILS CAT II y III, que el abandono de pista será vía calle de rodaje Foxtrot, excepto que se haya coordinado otra alternativa operacional.

6.5.4. Con una anticipación razonable, antes de que se inicie una aproximación por instrumentos CAT II hacia la pista 15, la Torre de Control, con todos los medios a su alcance:

- a) Verificará que el área sensible del ILS se encuentre libre de vehículos y aeronaves. Ver gráfico 1;
- b) Verificará la intensidad apropiada de luces de pista; y
- c) Luego de los pasos anteriores, notificará al Control de Aproximación:

"ÁREA SENSIBLE ILS DESPEJADA".

6.5.5. Cuando se deban realizar procedimientos de espera publicados y/o sobrevuelos sobre el aeropuerto, la dependencia de Control de Aproximación deberá proteger la antena del localizador en un radio de 1,600 m. y a una altura desde el terreno hasta los 5,000 pies, a partir del momento que la aeronave que llega, haya pasado el FAP a pista 15.

6.5.6. Sólo se permitirá que una aeronave abandone los 4,000 pies de altitud, para iniciar el descenso ILS CAT II o CAT III, después que la aeronave precedente haya aterrizado y notificado **"ÁREA SENSIBLE ILS LIBRE"**.

6.5.7. Si ocurren fallas en uno o más transmisómetros (RVR) se debe aplicar la Tabla de degradación para las correspondientes categorías que se muestra en el Anexo 'A' del presente.

6.5.9. Cuando se suministre control Radar y para efectos de la guía vectorial hacia el ILS, se realizará la interceptación del Localizador a una distancia de 12 DME IJCH, facilitando el ingreso de la aeronave a la senda de planeo en óptima configuración.

6.6. Aeronaves en tierra pista 15

6.6.1. La Torre de Control otorgará guía y control a las aeronaves luego que aterrizan para abandonar la pista 15 por calle rodaje Foxtrot, salvo que se haya coordinado otro procedimiento.

6.6.2. Las tripulaciones de vuelo deberán notificar a la Torre de Control cuando hayan aterrizado, utilizando la frase;

"AERONAVE CONTROLADA".

6.6.3. Las tripulaciones de vuelo deberán notificar pista 15 libre, sólo cuando la aeronave haya cruzado la barra de parada pista 33 (fuera del área sensible del ILS). Las tripulaciones de vuelo deben considerar que una aeronave se encuentra fuera de pista, cuando todas las luces del eje de calle de rodaje son de color verde.

6.6.4. Al interior del área sensible del ILS de pista 15, las luces de eje de rodaje entre la pista y la calle de rodaje, son de color verde y amarilla alternadamente.

6.7. Aeronaves que llegan y salen

6.7.1. Se autorizará a la aeronave que va a despegar el ingreso a la pista 15, cuando la aeronave que llega notifique "**AERONAVE CONTROLADA**".

6.7.2. La autorización para despegar se otorgará solo cuando la aeronave que haya aterrizado notifique "**PISTA 15 LIBRE**".

6.7.3. Cuando se haya iniciado el rodaje para despegar desde la pista 15, durante el inicio o desarrollo de una o más aproximaciones ILS CAT II o CAT III, la aeronave que sale deberá esperar en la barra de parada de la pista 15, apartado del área sensible del localizador. Ver Gráfico 1 de áreas críticas/sensibles ILS.

6.8. Aeronaves que salen

6.8.1. Las tripulaciones y los servicios ATC cumplirán los 'Mínimos de visibilidad para el despegue del AIJCH' publicado en la AIP PERÚ o en el Suplemento correspondiente.

6.8.2. Todas las aeronaves serán guiadas por la Unidad de Supervisión de plataforma, ya sea en remolque o en rodaje, hasta antes del ingreso de la calle de rodaje Alfa-1, desde donde continuarán el rodaje hasta el punto de espera según autorización del ATC.

6.9 Operaciones en modo Fail Passive y Fail Operational

6.9.1. Operaciones ILS CAT IIIB en modo Fail Passive

Para las operaciones ILS CAT IIIB en modo Fail Passive, se requerirá el funcionamiento normal de los tres (3) transmisómetros RVR. Ver Tabla en 6.11.

6.9.2. Operaciones ILS CAT IIIB en modo Fail Operational

Para las operaciones ILS CAT IIIB en modo Fail Operational, se requerirá el funcionamiento normal de dos (2) transmisómetros RVR. Ver Tabla en 6.11.

6.10. Uso de la información de Alcance Visual en la Pista (RVR).

6.10.1. Para efectos operacionales, los transmisómetros se identificarán como sigue:

Pista 15	RVR TDZ	Toma de contacto	touchdown
	RVR VID	Medio	middle
	RVR ROLLOUT	Final de pista	rollout

- 6.10.2. Cuando el RVR sea inferior a los 550 m. y se encuentren en progreso aproximaciones CAT II o CAT III a la pista 15, se informará el valor de los tres RVR debidamente identificados (toma de contacto, medio y final de pista).
- 6.10.3. En el caso que el AIJCH quede bajo los mínimos de despegue (RVR inferior a 50 m.) cuando una aeronave que sale haya cruzado la barra de parada de pista 15, se informará a las tripulaciones de vuelo los valores RVR actualizados y se autorizará el despegue.
- 6.10.4. Si la aeronave que sale ha cruzado la barra de parada de pista 15 y uno de los tres transmisómetros falla, se informará de ello a la tripulación de vuelo y se autorizará el despegue siempre y cuando, los dos restantes indiquen un RVR no inferior a 50 m.
- 6.10.5. Ante situaciones como acción al frenado regular o deficiente y/o fenómenos atmosféricos que impidan ver claramente las marcas y/o luces de eje de pista por razones de contaminación por agua u otros elementos, la RVR mínima requerida para el despegue será 400 m.

6.11. Determinación de la categoría ILS mediante uso de la información RVR

Nota: Ver además Tabla de degradación ILS del Anexo A.

<i>CATEGORÍA</i>	<i>RVR REQUERIDO</i>	<i>LECTURA REQUERIDA</i>
CAT I	TDZ (1)	Igual o superior a 550m.
CAT II	TDZ y MID (2)	Igual o superior a 350m.
CAT IIIA	TDZ, MID y ROLLOUT (3)	Igual o superior a 200m.
CAT IIIB Fail Passive	TDZ, MID y ROLLOUT	Igual o superior a 50m.
CAT IIIB Fail Operational	(4)	

- (1) En caso de falla del RVR TDZ, visibilidad mínima requerida 800 metros (CAT I).
- (2) En caso de falla del RVR MID, se podrá utilizar el RVR ROLLOUT.
- (3) El RVR ROLLOUT se usará solo como información adicional.
- (4) Utilizando el sistema Fail Operational, deben existir como mínimo dos (2) RVR operativos y con una lectura igual o superior a RVR 50 m.

6.12. Emergencias de aeronaves en vuelo y accidentes de aeronaves dentro del AIJCH

De acuerdo al Plan de Emergencias del AIJCH, la Torre de Control procederá de la siguiente forma:

- Detendrá el tránsito hasta que el Centro de Operaciones de Emergencia (COE) de LAP indique lo contrario;
- Notificará al Servicio SEI de los valores RVR existentes;
- Verificará la posición de las aeronaves, con la finalidad de mantener a la aeronaves por salir y las que hayan aterrizado, en la barra de parada de la RWY 15 o en cualquier otro punto adecuado del área de maniobras; y
- De ser necesario, instruirá a las aeronaves a regresar o a continuar su rodaje a sus respectivos estacionamientos en el caso de las aeronaves que hayan aterrizado.

6.13. Monitoreo de equipos y sistemas

La Torre de Control es responsable de efectuar el monitoreo del equipamiento vinculado a estas operaciones, a través de la pantalla del sistema SCADA (Supervisory control and data acquisition) de la Torre y de las condiciones meteorológicas mínimas requeridas para cada categoría, según se presenten en la pantalla del sistema AWOS.

6.13.1. Mientras se desarrollen aproximaciones ILS CAT II y III y despegues desde pista 15, la Torre de Control verificará que los siguientes sistemas y equipos se encuentren en funcionamiento normal, de acuerdo a los monitores existentes en la dependencia:

- a) ILS con todos sus componentes;
- b) Ayudas Visuales configuradas para la condición de visibilidad reducida;
- c) ATIS; y
- d) Sistema AWOS y componente RVR con transmisómetros y sensores de pista.

6.13.2. Cuando el pronóstico indique la posible reducción de RVR por debajo de los 550 m., la Torre de Control verificará que cada uno de los sistemas anteriormente señalados se encuentren operativos.

6.13.3. Se considerará como inoperativo o fuera de servicio un sistema o uno de sus componentes, cuando la pantalla del SCADA así lo indique.

6.13.4. Cuando ocurra lo anterior, la Torre de Control informará de ello al Supervisor del ACC y a la dependencia técnica que corresponda para su verificación y posible publicación de NOTAM, en caso de ser necesario.

6.13.5. Conforme a lo anterior, se informará al Supervisor del ACC LIMA de la falla existente, quién aplicará la degradación del sistema ILS según se muestre en la pantalla del SCADA (presentación de degradación por sistemas) para las sucesivas aproximaciones IFR.

6.13.6. La falla de radioayudas, ayudas visuales o de alguno de sus componentes asociados y/o de la fuente de energía auxiliar, deberá ser notificado a la brevedad a los explotadores y a las tripulaciones de vuelo de aeronaves próximas al aterrizaje.

6.14 Fase de finalización LVP

Cuando el informe meteorológico de la Oficina Meteorológica de Aeródromo indique que la RVR es igual o mayor a 550 metros, en forma estable y/o con tendencia al aumento, la Torre de control coordinará con las unidades mencionadas en el párrafo 6.2, para efectos de preparar la **finalización en forma gradual** del LVP en el AIJCH, de forma tal que no se afecte la seguridad y eficiencia de las operaciones, y tomándose en cuenta al tránsito aéreo en progreso.

=====

Anexo A

TABLA DE DEGRADACIÓN DE ILS CATEGORÍA I, II, IIIA Y IIIB: RVR.

Sistema	Situación	ILS CAT I	ILS CAT II	ILS CAT IIIA	ILS CAT IIIB	
					Fail Passive	Fail Operational
RVR zona toma de contacto (TDZ)	inoperativo	visibilidad mínima 800 m.		operación no autorizada		
RVR medio (MID)	inoperativo	no afecta	no afecta con RVR Rollout operativo (1)	operación no autorizada		(3)
RVR final de pista (Rollout)	inoperativo	no afecta	no afecta con RVR MID operativo (2)	operación no autorizada		
Nota 1: Siempre y cuando el RVR Rollout se encuentre operativo e indicando una visibilidad no inferior a 350 m.						
Nota 2: Siempre y cuando el RVR MID se encuentre operativo e indicando una visibilidad no inferior a 350 m.						
Nota 3: Utilizando sistema Fail Operational, deben existir como mínimo 2 RVR operativos y con una visibilidad no inferior a 50 m.						

Areas Criticas y Sensibles del Localizador - ILS CAT III Pista 15 Aeropuerto Internacional Jorge Chavez

