

AIS-ESPAÑA  
Dirección AFTN: LEANZXTA  
Teléfono: +34 913 213 363  
E-mail: ais@enaire.es  
Web: www.enaire.es

# ESPAÑA

ENAIRE  
DIVISIÓN DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA  
Avda. Aragón, 330. EDIFICIO 2  
P.E. Las Mercedes - 28022 MADRID

AIC  
13/18  
06-DEC-18

## APROXIMACIÓN VISUAL VISUAL APPROACH

Cancelar AIC 05/16

Cancelar AIC 05/16

Las aproximaciones visuales son un recurso frecuentemente demandado por las tripulaciones debido al ahorro de millas voladas que se traduce en ahorro de tiempo de vuelo, combustible y emisiones.

Según se recoge en RCA:

### *Aproximación visual:*

*La aproximación en un vuelo IFR cuando cualquier parte o la totalidad del procedimiento de aproximación por instrumentos no se completa, y se realiza mediante referencia visual respecto al terreno.*

El uso de estas aproximaciones está condicionado por la visibilidad reinante, ya que la responsabilidad de mantener adecuada separación con el terreno recae en el piloto.

A reserva de las condiciones indicadas en los apartados siguientes, para aquellos aeródromos que dispongan de al menos una maniobra instrumental en alguna de sus cabeceras incluyendo aquellos casos en los que la maniobra instrumental se encuentre temporalmente inoperativa, la autorización para que un vuelo IFR ejecute una aproximación visual puede ser solicitada por la tripulación de vuelo o iniciada por el controlador. En este último caso, se requerirá la aquiescencia de la tripulación de vuelo.

En aquellos casos en los que la maniobra instrumental se encuentre temporalmente inoperativa, no se autorizarán aproximaciones visuales si los sistemas de ayudas visuales están degradados o fuera de servicio. Así mismo al no haber ningún procedimiento de aproximación frustrada, antes de autorizar una aproximación visual en estas condiciones deberá confirmarse con la tripulación las intenciones en caso de que, por cualquier causa, la aeronave tuviera que interrumpir su maniobra de aterrizaje, y efectuar las coordinaciones que fueran necesarias entre la dependencia de control de aeródromo y la dependencia de control de aproximación.

El piloto solo podrá solicitar la autorización, o aceptarla, cuando esté contemplado en los procedimientos operativos del operador, y, en su caso, en las condiciones establecidas en dichos procedimientos, siempre que en todo momento:

- a) el piloto tenga a la vista el aeródromo,
- b) el piloto pueda mantener referencia visual con el terreno,
- c) la aeronave se mantenga libre de nubes, y
- d) el techo notificado sea 1000 ft o superior y la visibilidad sea de 3 NM (5 km) o más.

Podrá darse autorización a un vuelo IFR para que haga una aproximación visual bajo las siguientes condiciones:

- a) Si el techo notificado está al nivel o por encima del nivel aprobado para la aproximación inicial de la aeronave así autorizada, o

Visual approaches are a recourse frequently demanded by crews due to the savings on miles flown, which in turn yield savings on flight time, fuel and emissions.

As stated in the RCA:

### *Visual approach:*

*The approach of an IFR flight when any part of or the entirety of the instrument approach procedure is not completed, and is carried out by visual reference with respect to the ground.*

The use of these approaches depends upon the ambient visibility, as the responsibility to maintain appropriate ground clearance lies with the pilot.

Subject to the conditions set out in the following sections, for those aerodromes which have at least one instrument manoeuvre at one of their thresholds, including those cases where the instrument manoeuvre is temporarily inoperative, clearance for an IFR flight to execute a visual approach may be requested by the flight crew or initiated by the controller. In this latter case, the acquiescence of the flight crew will be required.

In those cases where the instrument manoeuvre is temporarily inoperative, visual approaches will not be cleared if the visual aids systems are degraded or out of service. Similarly, because there is no missed approach procedure, prior to clearing a visual approach in these conditions, the intentions of the crew must be confirmed in the event that, for any reason, the aircraft has to interrupt its landing manoeuvre, and such coordination as may be necessary between the aerodrome control unit and the approach control unit must be accomplished.

The pilot may only request the clearance, or accept it, when it is included in the operational procedures of the operator and, where applicable, in the conditions established in those procedures, provided that, at all times:

- a) the pilot has the aerodrome within sight,
- b) the pilot can maintain visual reference with the ground,
- c) the aircraft remains free of clouds, and
- d) the notified ceiling is 1000 ft or more and the visibility is 3 NM (5 km) or more.

Clearance may be given to an IFR flight for it to carry out a visual approach under the following conditions:

- a) If the notified ceiling is at or above the level approved for the initial approach of an aircraft so cleared, or

b) El piloto notifica, cuando desciende al nivel de aproximación inicial o en cualquier momento durante el procedimiento de aproximación por instrumentos, que las condiciones meteorológicas son tales que razonablemente puede asegurarse que se completará la aproximación visual y el aterrizaje.

Los controladores suministrarán separación entre una aeronave autorizada a efectuar una aproximación visual y las demás que lleguen y salgan.

Los controladores ejercerán precaución cuando se inicia una aproximación visual si hay motivos para creer que la tripulación de vuelo en cuestión no está familiarizada con el aeródromo y con los terrenos circundantes. Los controladores también deberían tomar en consideración el tránsito reinante y las condiciones meteorológicas al iniciar aproximaciones visuales.

Para aproximaciones visuales sucesivas, el controlador mantendrá la separación hasta que el piloto de la aeronave que sigue notifique que tiene la aeronave precedente a la vista. Se darán entonces instrucciones a la aeronave para que siga y mantenga la separación con respecto a la aeronave que le precede.

Cuando ambas aeronaves son de categoría pesada de turbulencia de estela, o cuando la aeronave que precede es de una categoría más pesada de turbulencia de estela que la que le sigue y la distancia entre las aeronaves es inferior a la mínima adecuada por turbulencia de estela, el controlador indicará que han de tomarse precauciones por la posibilidad de turbulencia de estela. El piloto al mando de la aeronave en cuestión será responsable de asegurar que es aceptable la separación de una aeronave precedente de una categoría más pesada de turbulencia de estela.

Si se determina que es necesaria una mayor separación, la tripulación de vuelo informará a la dependencia ATC consiguientemente, indicando sus requisitos.

La transferencia de comunicaciones al controlador del aeródromo debería efectuarse en tal punto o momento en el que puedan expedirse a la aeronave oportunamente la información sobre el tránsito esencial local, si procede, y la autorización para aterrizar u otras instrucciones.

Para aproximaciones visuales en horario nocturno, incluso cuando las condiciones de visibilidad y ausencia de nubes sean buenas, mantener adecuada separación con el terreno presenta dificultades añadidas para los pilotos, muy especialmente si estos no están familiarizados con el entorno aeroportuario, existiendo riesgos documentados asociados a pérdida de conciencia situacional, errores en el cálculo de distancias o no apreciación adecuada de la presencia de obstáculos.

En aras de facilitar las operaciones y a la vez garantizar que estas se realizan de forma segura, en horario nocturno las aproximaciones visuales se autorizarán de la siguiente manera:

- Se recomienda a ATC que no proponga ni sugiera la realización de maniobras de aproximación visual en período nocturno, quedando a discreción del piloto solicitarlas o no.
- En aquellos casos en los que la maniobra instrumental se encuentre temporalmente inoperativa, no se autorizarán aproximaciones visuales si los sistemas de ayudas visuales están degradados o fuera de servicio.
- Se recomienda a las tripulaciones que sólo soliciten aproximaciones visuales nocturnas en caso de estar ampliamente familiarizadas con el entorno aeroportuario y los obstáculos circundantes y comunicarlo así a ATC en el

b) The pilot reports, when they have descended to the level of initial approach or at any moment during the instrument approach procedure, that the weather conditions are such as can offer reasonable assurance that the visual approach and landing shall be completed.

The controllers shall supply separation between an aircraft cleared to perform a visual approach and other inbound or outbound flights.

Controllers shall proceed with caution when a visual approach is initiated if there are grounds to believe that the flight crew in question is not familiar with the aerodrome and the surrounding terrain. Controllers shall also take into consideration the prevailing traffic and the weather conditions when visual approaches are commenced.

For successive visual approaches, the controller shall maintain the separation until the pilot of the following aircraft reports that they have the preceding aircraft within sight. Instructions shall then be given to that aircraft for it to continue and maintain the separation with respect to the preceding one.

When both aircraft are of heavy wake turbulence category, or when the preceding aircraft is of heavier wake turbulence category than the following one, and the distance between the two is less than the appropriate minimum for wake turbulence, the controller will warn that precautions must be taken due to the possibility of wake turbulence. The pilot in command of the aircraft in question shall be responsible for ensuring that the separation from a preceding aircraft of heavier wake turbulence is acceptable.

Should it be determined that greater separation is required, the flight crew shall inform the ATC unit to this effect, stating their requirements.

The transfer of communications to the aerodrome controller must be accomplished at such a point or moment that the essential information on local traffic, where applicable, as well as clearance to land or other instructions, can all be issued to the aircraft in good time.

For visual approaches at night time, even when the conditions of visibility and absence of clouds are good, maintaining appropriate ground separation poses added difficulties for pilots, especially if they are not familiar with the airport surroundings, there existing documented risks associated to the loss of situational awareness, misjudgment of distances or inappropriate perception of the presence of obstacles.

In order to facilitate operations and guarantee at the same time that these are undertaken safely, at night time, visual approaches shall be authorized in the following way:

- It is recommended that ATC should not propose or suggest visual approach manoeuvres at night time, while leaving a decision as to whether to request them to the discretion of the pilot.
- In those cases where the instrument manoeuvre is temporarily inoperative, visual approaches will not be cleared if the visual aids systems are degraded or out of service.
- It is recommended that crews should only request night time visual approaches in the event that they are very familiar with the airport surroundings and nearby obstacles, and that they should inform ATC of this fact at

momento de solicitar la autorización. En caso de que no se comunique, ATC solicitará confirmación sobre la familiarización de la tripulación con el entorno y denegará la autorización en caso de persistir dudas.

- En caso de que existan diferentes IAC publicadas y tenga que realizarse una aproximación frustrada, se seguirá el procedimiento asociado a la IAC a la que se hubiera autorizado previamente, y siempre a la altitud/altura del mínimo (OCA/H) prescrito para esa IAC o por encima; en caso de no haberse autorizado ninguna maniobra de aproximación instrumental previamente, se especificará por parte de ATC (o ATIS en caso de disponerse de él) qué maniobra se debe seguir salvo que se emitan por parte de ATC instrucciones en otro sentido.
- En el caso de que la maniobra de aproximación se tenga que interrumpir cuando se esté realizando una aproximación visual y el procedimiento instrumental se encuentre temporalmente inoperativo, la aeronave seguirá las instrucciones de ATC.

the moment of requesting clearance. Should this not be communicated, ATC will request confirmation of the familiarity of the crew with the surroundings and deny clearance should doubt persist.

- Should there exist different published IAC, and a missed approach must be performed, the procedure associated to the IAC previously cleared shall be followed, and always at or above the minimum altitude/height (OCA/H) prescribed for that IAC; in the event that no instrument approach procedure has been cleared in advance, ATC (or ATIS if this is available) shall specify which manoeuvre should be accomplished, unless ATC should issue instructions to the contrary.
- Should the approach manoeuvre have to be interrupted during a visual approach, and the instrument procedure is also temporarily inoperative, the aircraft shall follow ATC instructions.

**INTENCIONADAMENTE EN BLANCO**  
**INTENTIONALLY BLANK**