



TEL: (506) 2106-9093  
AFS: MROCYOYX  
Web Page: [www.dgac.go.cr](http://www.dgac.go.cr)  
E-mail: [aiscr@dgac.go.cr](mailto:aiscr@dgac.go.cr)

REPUBLIC OF COSTA RICA  
CIVIL AVIATION AUTHORITY  
Air Navigation Services Department  
Aeronautical Information Services Unit  
P.O. Box 5026 -1000  
San José, Costa Rica



**AIC**  
**Series A**  
**14**  
**13 OCT 2022**

## OPS / AIR

### SPECIAL VISUAL FLIGHT PROCEDURES OF AIR NAVIGATION (RVFP)

The Civil Aviation Authority through the Aeronautical Operations and Airworthiness Departments; communicates to domestic and foreign air carriers, the publication of the following Operational Guidelines related to Special Visual Flight Procedures of Air Navigation (RVFP).

Operational Guideness	Description	Pages of document
DO No. 009-2012	<b>Special Visual Flight Procedures of Air Navigation (RVFP)</b>	21

#### Contents of the document:

- 0.0. Applicability
- 1.0. Effectiveness and repealing documents
- 1.3. Record of editions and amendments
- 1.4. List of Effective Pages
- 2.0. Background
- 3.0. Definitions and abbreviations
- 3.1. Definitions
- 3.2. Abbreviations
- 4.0. Related Publications (Latest Editions)
- 5.0. Instructions for Preparation and Publication of RVFP Procedures
- 5.1. Design Considerations
- 5.2. Requirements of RNAV equipment and flight capability of procedure
- 5.3. Weather requirements
- 5.4. Flight Inspection
- 5.5. Name of RVFP
- 5.6. Cartography
- 5.7. Checkpoints
- 6.0. Operational Acceptance Process for Leader Operator



TEL: (506) 2106-9093  
AFS: MROCYOYX  
Web Page: [www.dgac.go.cr](http://www.dgac.go.cr)  
E-mail: [aiscr@dgac.go.cr](mailto:aiscr@dgac.go.cr)

**REPUBLIC OF COSTA RICA**  
**CIVIL AVIATION AUTHORITY**  
Air Navigation Services Department  
Aeronautical Information Services Unit  
P.O. Box 5026 -1000  
San José, Costa Rica



**AIC**  
**Series A**  
**14**  
**13 OCT 2022**

**-2-**

- 6.2.** Acceptance process for different operator than the leader operator
- 7.0.** RVFP Use by ATC
- 8.0.** Tasks and responsibilities of parties
- 8.1.** Pilots and operators
- 8.2.** Local ATC dependency
- 9.0.** Appendix A. Graphing Requirements for a RVFP
- 10.0.** Appendix B. Job Aid RVFP Acceptance Process
- 11.0.** Appendix C. Sample of Acceptance Letter
- 12.0.** Appendix D. Example of Phraseology and Procedures for a Pilot requesting a RVFP
- 13.0.** Date approval

**ATTACHED DO No. 009-2012**

## DIRECTIVA OPERACIONAL DO-009-2012

**Asunto:** Procedimientos de Vuelo Visuales Especiales de Navegación de Área (RVFP).  
**Dirigido a:** Operadores Aéreos Nacionales y Extranjeros

### Contenido

- 0.0. Aplicabilidad
- 1.0. Efectividad y documentos que deroga
- 1.3. Registro de Ediciones y Enmiendas
- 1.4. Listado de Páginas Efectivas
- 2.0. Antecedentes
- 3.0. Definiciones y Abreviaturas
- 3.1. Definiciones
- 3.2. Abreviaturas
- 4.0. Publicaciones Relacionadas (Últimas Ediciones)
- 5.0. Instrucciones para la Elaboración y Publicación de Procedimientos RVFP
- 5.1. Consideraciones de Diseño
- 5.2. Requisitos del equipo RNAV y capacidad de vuelo del procedimiento
- 5.3. Requisitos meteorológicos
- 5.4. Inspección de Vuelo
- 5.5. Nombre del RVFP
- 5.6. Cartografía
- 5.7. Puntos de Chequeo
- 6.0. Proceso de Aceptación Operacional para el Operador Líder
- 6.2. Proceso de Aceptación para otro operador diferente del operador líder
- 7.0. Uso del RVFP por parte del ATC
- 8.0. Tareas y responsabilidades de las partes
- 8.1. Pilotos y operadores
- 8.2. Dependencia ATC local
- 9.0. Apéndice A. Requisitos de Graficado para un RVFP
- 10.0. Apéndice B. Ayuda de Trabajo Proceso de Aceptación RVFP
- 11.0. Apéndice C. Ejemplo de Carta de Aceptación
- 12.0. Apéndice D. Ejemplo de Fraseología y Procedimientos para un Piloto solicitando un RVFP
- 13.0. Fecha de Aprobación

### 0.0. Aplicabilidad

0.1. Este es un medio aceptable de cumplimiento aunque no el único, que provee guía al personal de la DGAC, para asistir a los operadores aéreos nacionales y extranjeros, que se encuentra por su orden bajo la MRAC-OPS 1 y



la RAC-119, en el desarrollo y la aprobación operacional para utilizar Procedimientos de Vuelo Visuales Especiales de Navegación de Área (RVFP).

## **1.0. Efectividad y Documentos que deroga**

**1.1.** La presente Directiva Operacional (DO) entra en vigencia a partir de su aprobación por parte del Director General.

**1.2.** Esta es la Edición Original de esta DO, por lo que la misma no deroga ninguna anterior.



#### 1.4. Listado de Páginas Efectivas

Página #	Edición/ Enmienda	Fecha
P - 1	Inicial	28 Octubre 2012
P - 2	Inicial	28 Octubre 2012
P - 3	Inicial	28 Octubre 2012
P - 4	Inicial	28 Octubre 2012
P - 5	Inicial	28 Octubre 2012
P - 6	Inicial	28 Octubre 2012
P - 7	Inicial	28 Octubre 2012
P - 8	Inicial	28 Octubre 2012
P - 9	Inicial	28 Octubre 2012
P - 10	Inicial	28 Octubre 2012
P - 11	Inicial	28 Octubre 2012
	Inicial	28 Octubre 2012
P - 13	Inicial	28 Octubre 2012
P - 14	Inicial	28 Octubre 2012
P - 15	Inicial	28 Octubre 2012
P - 16	Inicial	28 Octubre 2012
P - 17	Inicial	28 Octubre 2012
P - 18	Inicial	28 Octubre 2012
P - 19	Inicial	28 Octubre 2012
P - 20	Inicial	28 Octubre 2012
P - 21	Inicial	28 Octubre 2012

## **2.0. Antecedentes**

**2.1.** Uno de los sistemas de análisis de datos de vuelo (FDA) más utilizados lo es el de Aseguramiento de la Calidad de las Operaciones de Vuelo (FOQA) y la FAA tiene un programa que recibe la información voluntaria de estos sistemas que brindan los operadores aéreos norteamericanos; dicho programa se llama Programa de Acción de la Seguridad Operacional de la Aviación (ASAP). La información FOQA que recibe este programa indica que algunas veces las tripulaciones de vuelo descienden a un régimen excesivo en las aproximaciones, lo cual resulta en aproximaciones desestabilizadas. Muchos de estos reportes son de tripulaciones de vuelo que conducen aproximaciones visuales a pistas que no son servidas por una guía vertical en sus procedimientos de aproximación. Sin embargo, dichos eventos pueden también ocurrir en aeropuertos que tienen disponible una guía vertical para sus procedimientos de aproximación cuando las operaciones visuales de aproximación imponen restricciones de altitud que interfieren con la habilidad de las tripulaciones de vuelo para realizar una aproximación estabilizada.

**2.2.** Procedimientos tales como el RVFP, que sacan provecho de las capacidades de los sistemas RNAV, son beneficiosos porque promueven la reproducción de la trayectoria de vuelo, reduciendo las comunicaciones del ATC y mejorando la seguridad operacional.

**2.3.** El diseño y la implementación de los procedimientos RVFP, difiere de las cartas de procedimientos de vuelo visual en un sin número características, tales como:

**2.3.1.** Primero, los procedimientos RVFP desarrollados de conformidad con esta guía son sólo para el uso de los pilotos de aeronaves equipadas con sistemas RNAV aprobados para volar IFR, y operadores que cuenten con dichas aprobaciones en sus Especificaciones de Operaciones (Opspecs).

**2.3.2.** Estos procedimientos no son de naturaleza pública como los procedimientos de aproximación publicados en el AIP del Estado, sino que siguen un proceso similar a estos.

**2.3.3.** Los procedimientos RVFP no son por definición procedimientos “especiales” de aproximación por instrumentos (IAPs), pero son considerados simplemente “procedimientos especiales”.

**2.3.4.** Un operador líder en la industria aeronáutica, puede diseñar un procedimiento RVFP, mediante la vigilancia y aceptación del mismo por parte de la DGAC de Costa Rica.



### **3.0. Definiciones y Abreviaturas**

#### **3.1. Definiciones**

- 3.1.1.** Operador Aéreo. Un operador aéreo es aquel poseedor de un Certificado de Operador Aéreo (COA), expedido por la DGAC de Costa Rica.
- 3.1.2.** Operador Líder. Es aquel operador aéreo que propone el desarrollo, la coordinación e implementación de un procedimiento RVFP.
- 3.1.3.** Procedimiento de Vuelo Visual de Navegación de Área. Procedimiento que se provecha de la tecnología de los sistemas RNAV para promover aproximaciones visuales estabilizadas a una pista determinada.
- 3.1.4.** Procedimiento Aceptado. Un procedimiento RVFP desarrollado y acordado por el operador líder y la respectiva facilidad ATC.

#### **3.2. Abreviaturas**

- 3.2.1.** AAC. Autoridad o Dirección de Aviación Civil
- 3.2.2.** AC. Por sus siglas en inglés “Circular de Asesoramiento” de la FAA
- 3.2.3.** ATC. Control de Tránsito Aéreo
- 3.2.4.** COA. Certificado de Operador Aéreo
- 3.2.5.** DGAC. Dirección o Autoridad de Aviación Civil
- 3.2.6.** FAA. Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos de América.
- 3.2.7.** FDA. Sistema de Análisis de Datos de Vuelo
- 3.2.8.** FOQA. Sistema de Aseguramiento de la Calidad de las Operaciones de Vuelo
- 3.2.9.** IFR. Reglas de Vuelo por Instrumentos
- 3.2.10.** Opspecs. Especificaciones y Limitaciones de Operación
- 3.2.11.** RVFP. Procedimientos Visuales Especiales de Navegación de Área

#### **4.0. Publicaciones Relacionadas (Últimas Ediciones)**

- AC 20-129, Airworthiness Approval of Vertical Navigation (VNAV) Systems for use in the U.S. National Airspace System (NAS) and Alaska,
- AC 20-130, Airworthiness Approval of Navigation or Flight Management Systems Integrating Multiple Navigation Sensors,
- AC 25-15, Approval of Flight Management Systems in Transport Category Airplanes,
- AC 90-100, U.S. Terminal and En Route Area Navigation (RNAV) Operations,
- AC 90-105, Approval Guidance for RNP Operations and Barometric Vertical Navigation in the U.S. National Airspace System,
- Order 7110.65, Air Traffic Control,
- Order 7110.79, Charted Visual Flight Procedures (CVFP),
- Order 8260.19, Flight Procedures and Airspace,
- Order 8260.43, Flight Procedures Management Program,
- Order 8260.44, Civil Utilization of Area Navigation (RNAV) Departure Procedures, and
- Order 8260.54, The U.S. Standard for Area Navigation (RNAV).

## **5.0. Instrucciones para la Elaboración y Publicación de los Procedimientos RVFP**

### **5.1. Consideraciones de diseño**

**5.1.1.** Antes de diseñar un RVFP, el operador debería considerar la potencial aplicación de otro tipo de procedimientos diseñados de acuerdo con los criterios de la DGAC.

**5.1.2.** El operador también debería anticipadamente considerar los beneficios a la seguridad operacional y el nivel de participación durante el desarrollo de un RVFP. Por ejemplo, el uso de un Viraje de radio constante al punto de referencia en un RVFP, puede mejorar el cumplimiento de la trayectoria pero reducir la participación.

**5.1.3.** Diseñar un RVFP para emular las trayectorias visuales de aproximación de vuelo. Estos procedimientos deben incluir las altitudes y velocidades operacionales normales y/o restricciones deseadas. Una adecuada coordinación entre los representantes del operador líder, la facilidad ATC local, y la DGAC asegurarán que se cumplen los requisitos y procedimientos de diseño.

**5.1.4.** El operador líder es responsable de garantizar que la codificación del procedimiento define con precisión las trayectorias de vuelo deseadas, altitudes y restricciones de velocidad. El operador debería utilizar una herramienta tal como Generación de la Evaluación de la Ruta de Área Terminal y Simulación de Tráfico (TARGETS) durante el proceso de diseño de un RVFP.

**5.1.5.** El operador líder debe determinar las gradientes de descenso RVFP y los ángulos de viraje en coordinación con la facilidad ATC local. El operador debe adherirse a los criterios de diseño RNAV de la DGAC, siempre que sea posible. Una pista que cuenta con un RVFP debería también estar equipada con una guía vertical visual o electrónica, por ejemplo, un VASI o un ILS. La trayectoria vertical dada en el segmento final de un RVFP, debe ser coincidente con o más pronunciada que la guía dada por ambos sistemas, el electrónico o visual.

### **5.2. Requisitos del Equipo RNAV y capacidad de vuelo del procedimiento**

**5.2.1.** Sólo los sistemas RNAV compatibles con la AC 90-100, usando sensores de entrada DME/DME/IRU y/o GPS, son aceptables para ser usados en un RVFP.

**5.2.2.** El operador debe demostrarle a la DGAC (POI y ATC), que todas las maniobras requeridas para emular las trayectorias de vuelo deseadas (laterales y verticales) se puede volar con el equipo previsto. Simuladores o/y aeronaves deben ser usadas para validar el diseño del procedimiento.

### **5.3. Requisitos meteorológicos**

**5.3.1.** Los valores requeridos de techo de nubes y visibilidad para conducir estos procedimientos deben ser iguales o mayores a los requisitos para las operaciones de vuelo visual, como está determinado por el RAC 02 y/o los procedimientos locales del ATC. El operador líder y la facilidad ATC local, deben coordinar para determinar valores apropiados de techo de nubes y visibilidad para cada RVFP.

### **5.4. Inspección de Vuelo**

**5.4.1.** No se requiere una inspección de vuelo de un RVFP, ya que el mismo emula las trayectorias de vuelo visual existentes y debe ser volada en VMC.

### **5.5. Nombre del RVFP**

**5.5.1.** El nombre del RVFP está basado en el tipo de procedimiento y la pista a la cual sirve el mismo, por ejemplo, RNAV VISUAL RWY 25. Aunque los nombres de los procedimientos RVFP pueden variar entre los diferentes sistemas de aviónica, los nombres no deben producir conflicto con otros procedimientos RNAV a la misma pista.

### **5.6. Cartografía**

**5.6.1.** Vea el Apéndice A que contiene los requisitos de cartografía. Los operadores deben dar a sus pilotos una representación gráfica del RVFP.

### **5.7. Puntos de Chequeo**

**5.7.1.** El Departamento PANOPS de la Unidad ANS de la DGAC de Costa Rica debe recibir información de cada “punto de chequeo” que se establece para soportar un RVFP. Para establecer puntos de chequeo para un RVFP, el operador líder debe enviar una solicitud con una explicación del procedimiento y el diseño gráfico del mismo a la oficina de PANOPS de la DGAC.

**5.7.2.** Cuando se utilice un punto de chequeo publicado para un procedimiento de vuelo por instrumentos (IFP), el operador líder de igual forma debe enviar un oficio informando del procedimiento y la representación gráfica del mismo, para

que la oficina PANOPS, para que la misma tenga conocimiento de la propuesta y del uso que se le va a dar al punto de chequeo publicado.

## **6.0. Proceso y Aceptación Operacional**

**6.1.** Los operadores buscan diseñar y/o obtener aprobación para usar un RVFP deben seguir el siguiente proceso. Para conducir operaciones RVFP, los operadores deben obtener la aprobación de la DGAC de conformidad con lo establecido en la presente DO.

**6.1.1.** El operador líder debe iniciar el proceso para la aceptación de un RVFP contactando a su Inspector Principal de Operaciones y a al Departamento PANOPS, para presentar su propuesta para un RVFP. El operador, el POI y el oficial PANOPS designado deben revisar las consideraciones de diseño, requisitos de equipamiento y mínimos meteorológicos relacionados con el RVFP propuesto, tal y como se indica en el párrafo 8.0. de esta DO.

**6.1.2.** El operador, con la asistencia del Gestor de Meteorología y la oficinas ATC/PANOPS y COCESNA, asesorarán sobre las capacidades de la infraestructura DME local para que le den soporte a todos los segmentos del procedimiento. El operador debe utilizar “RNAV-Pro” para esta evaluación. Si la infraestructura local es inadecuada para soportar las operaciones DME/DME/IRU, el operador debe anotar en la carta RVFP que se “requiere GPS”.

**6.1.3.** El operador debe someter su diseño completo del RVFP a su POI y al Departamento PANOPS, para su aceptación. El Encargado del Departamento PANOPS seguidamente informará al Gestor de Meteorología, al Jefe de ANS de la DGAC, al Jefe del ATC local y al operador solicitante, con la Carta de Aceptación del RVFP.

**6.1.4.** Después de generar el borrador de la carta con el RVFP, y documentar el procedimiento propuesto como RNAV Visual junto con el oficio de solicitud, el operador debe presentarle el paquete completo al departamento PANOPS por medio de su POI. El paquete completo debe incluir la aceptación del procedimiento por parte del Jefe de ANS, el oficio de solicitud con la descripción escrita del mismo así como el borrador de la carta con la representación gráfica. El Jefe de Navegación Aérea coordinará un reunión con el Jefe del ATC local, el Gestor de Meteorología, el Jefe de PANOPS y el POI como sea necesario, previo a dar la aceptación del procedimiento por parte del POI.

**6.1.5.** El Jefe de PANOPS registrará cualquier información relevante tal como la aeronave o flota de aeronaves para la cual aplica el procedimiento, cualquier requisito operacional o de entrenamiento que sea necesario, para llevar a cabo con seguridad el mismo y lo incluirá en el paquete del procedimiento.

**6.1.6.** Previo a notificar al operador de la aceptación del procedimiento, el POI debe asegurarse de que tiene en sus manos la siguiente documentación:

**6.1.6.1.** El operador presentó la documentación que respalde que la aeronave cuenta con el equipo adecuado, procedimientos operacionales en sus manuales y que el entrenamiento de los pilotos y despachadores de vuelo se llevó a cabo, como es requerido.

**6.1.6.2.** Una vez que el operador haya satisfecho los requisitos de equipamiento, procedimientos operacionales y del programa de entrenamiento, el POI puede emitir la Carta de Aceptación para el uso del RVFP. El Apéndice C contiene un ejemplo de la Carta de Aceptación.

**6.1.6.3.** El operador debe proporcionar la versión final de la Carta RVFP a los involucrados y coordinar con el Jefe de Navegación Aérea la fecha de implementación.

## **6.2. Proceso de Aprobación para otro operador diferente el operador líder**

**6.2.1.** El operador debe someter una solicitud por escrito por medio de su POI para utilizar un RVFP, a la Jefatura ATC de la DGAC de Costa Rica.

**6.2.2.** La jefatura ATC de la DGAC de Costa Rica dará al operador y al POI la documentación apropiada del procedimiento.

**6.2.3.** El operador debe asegurarse que su aeronave cuente con el equipamiento requerido, que el operador cuente con los procedimientos operacionales y el entrenamiento requeridos.

**6.2.4.** El operador debe también validar en vuelo el procedimiento en un simulador de vuelo aprobado para cada marca, modelo y serie de aeronave para la cual solicita utilizar el RVFP.

**6.2.5.** Una vez que el operador haya cumplido con el equipamiento de la aeronave, procedimientos operacionales y el programa de entrenamiento, el POI emitirá al operador una carta de aceptación para el uso del RVFP.

El Apéndice C contiene un ejemplo de carta de aceptación para otro operador diferente al operador líder.

**6.2.6.** El operador debe otorgar una copia de la carta de aceptación del uso del RVFP al jefe del ATC.

## **7.0. Uso del RVFP por parte del ATC**

**7.1.** El ATC puede utilizar un RVFP sólo cuando está en uso una aproximación visual y a solicitud por parte de la tripulación que la va a llevar a cabo.

**7.2.** El ATC puede suspender las operaciones RVFP en cualquier momento en que lo considere conveniente por razones de seguridad. El Apéndice D tiene ejemplos de la fraseología y procedimientos para utilizarse con un RVFP.

## **8.0. Tareas y responsabilidades de las partes**

### **8.1. Pilotos y operadores**

**8.1.1.** Los operadores deben entrenar a sus pilotos en el RVFP, el cual debe contener fraseología y procedimiento RVFP, así como el contenido de esta DO.

**8.1.2.** El RVFP debe estar codificado en la base de datos del sistema RNAV de la aeronave y recuperable por su nombre. Los pilotos no están autorizados para construir o ingresar manualmente estos procedimientos.

**8.1.3.** Los pilotos deben reportar el aeropuerto o el tráfico que le precede a la vista para recibir autorización para un RVFP.

**8.1.4.** Los pilotos deben volar la ruta RVFP publicada y a menos que sea autorizado por el ATC, cumplir con las velocidades y altitudes mandatorias que aparecen en la carta.

**8.1.5.** Al aceptar una autorización RVFP, los pilotos también aceptan los requisitos y responsabilidades asociadas con una autorización para una aproximación visual, por ejemplo los mínimos de visibilidad y techo de nubes.

## **8.2. Dependencia ATC local**

**8.2.1.** Los controladores deben recibir entrenamiento en estos procedimientos incluyendo lo siguiente:

**8.2.1.1.** Fraseología RVFP.

**8.2.1.2.** Políticas y procedimientos de intervención, y

**8.2.1.3.** Las acciones a ser tomadas si el piloto no ha reportado el aeropuerto o el tráfico precedente a la vista al principio del procedimiento.

**8.2.2.** Los controladores pueden permitir que una aeronave se incorpore al procedimiento en otro punto diferente al fijo inicial.

**8.2.3.** Las facilidades de control deben monitorear en el radar la operación de las aeronaves en cualquier porción de un RVFP.



## **9.0. APÉNDICE A. Requisitos de Graficado para un RVFP**

- 9.1.** El procedimiento debe ser graficado y estar disponible en una base de datos de navegación. Los siguientes elementos deben ser incluidos en la carta:
- 9.2.** Nombre del procedimiento, por ejemplo RNAV Visual RWY25. El título debe coincidir con el nombre del procedimiento codificado en la base de datos del sistema de navegación y ser recuperable por el nombre. Los pilotos no están autorizados para construir estos procedimientos manualmente.
- 9.3.** Una nota indicando “REQUIERE RADAR”.
- 9.4.** Igualmente las siguientes notas: “DME/DME/IRU o requiere GPS” o “requiere GPS”.
- 9.5.** Las líneas punteadas que describe los segmentos de vuelo de un RVFP; las cartas pueden incluir también puntos de chequeo comúnmente utilizados por el ATC durante las operaciones RVFP pero no parte del actual procedimiento, para ayudar a la conciencia situacional del piloto.
- 9.6.** Para procedimientos de Viraje de radio constante al punto de referencia (RF), una nota “requiere RF” (igualmente para todo el procedimiento o para porciones individuales del mismo, como sea apropiado).
- 9.7.** Requisitos de visibilidad y techo de nubes.
  - 9.7.1.** Restricciones de altitud y visibilidad.
- 9.8.** Una nota requiriendo a los pilotos que soliciten un RVFP en el contacto inicial con la facilidad de control ATC; y
- 9.9.** Una nota requiriendo a los pilotos avisar al ATC, tan pronto como les sea práctico, que tienen el aeropuerto o el tráfico precedente a la vista.
- 9.10.** Las Cartas deben adherirse lo más posible a lo establecido por las convenciones de cartografía pero pueden ser hechas a la medida de los operadores, para cumplir sus necesidades. Las cartas deben contener también información del terreno y otras características prominentes.
- 9.11.** La oficina PANOPS de la DGAC debe gestionar la publicación en el AIP de Costa Rica, información de cualquier fijo / punto de chequeo



establecido para un RVFP previo a que el fijo / punto de chequeo sea incluido en la base de datos de navegación de la aeronave.

## 10. Apéndice B Ayuda de Trabajo Proceso de Aceptación RVFP

No. Paso	Ref. DO	Acción	Responsable
1	7.1.1.	Contactar a la oficina ATC local y al POI	Operador Líder
2	6.0.	Diseñar el procedimiento	Operador Líder en Conjunto con el Jefe de PANOPS
3	7.1.2.	Evaluación RNAV <b>Pro</b>	Operador Líder, Jefe ATC, Jefe PANOPS y POI
4	7.1.3.	Dar Carta de Aceptación escrita del procedimiento	Jefe de Navegación Aérea
5	Apéndice A	Generación de Carta Prototipo	Operador Líder
6	7.1.2. 6.6.	Solicitud de un RVFP	Operador Líder
7	7.1.4.	Someter la siguiente documentación al POI: Aceptación del procedimiento del ATC Solicitud de un RVFP Borrador de la Carta	Operador Líder
8	7.1.6.1.	Aprobar el entrenamiento del personal del operador	POI
9	6.2.	Validar el diseño del procedimiento en una aeronave o simulador (si no se ha completado anteriormente)	Operador Líder en conjunto con el POI y



			PANOPS
10	7.1.6.2.	Emisión de la aprobación final del RVFP al operador	POI
11	7.1.6.3.	Enviar la versión final de la Carta con el RVFP al ATC y PANOPS, y establecer fecha de implementación con el ATC	Operador líder, jefe ATC y POI

## 11.0. Apéndice C. Ejemplo de Carta de Aceptación

San José, 17 de septiembre de 2012

Cap.  
Pedro Almodóvar  
Gerente de Operaciones  
Aerolíneas del Valle

Estimado capitán Almodóvar:

Después de saludarlo cordialmente le informo que Aerolíneas del Valle ha sido aprobada como operador líder, para usar el siguiente procedimiento de vuelo visual especial de navegación de área (RVFP):

(Nombre del procedimiento)

Aerolíneas del Valle debe entrenar a sus pilotos en este procedimiento, fraseología RVFP y requisitos establecidos en la DO-XXX.

La fecha efectiva de esta aprobación es el día de hoy, sin embargo, una vez cumplido por parte del operador las actividades establecidas en el párrafo anterior; el operador debe coordinar con la DGAC la fecha de implementación del mismo.

Atentamente,

Inspector Principal de Operaciones

C.c. Jefe de Navegación Aérea DGAC de Costa Rica  
Jefe PANOPS DGAC de Costa Rica  
Archivo

## **12.0. Apéndice D. Ejemplo de Fraseología y Procedimientos para un Piloto Solicitando un RVFP**

- 12.1. Los pilotos y controladores de tránsito aéreo deben utilizar los procedimientos locales que se encuentran establecidos en el AIP de Costa Rica para cada uno de los aeropuertos que se encuentran en el territorio Nacional.
- 12.2. Un operador líder puede utilizar un procedimiento RVFP, previa aceptación por parte de la DGAC y coordinación de la fecha de implementación, cada vez que sus tripulaciones de vuelo lo soliciten y sean autorizados por la dependencia ATC local.
- 12.3. El siguiente es un ejemplo del uso de la fraseología en un procedimiento RVFP:
- 12.4. Piloto: En el contacto inicial con el Control de Aproximación incluye, “SOLICITO RNAV VISUAL A LA PISTA DOS CINCO.”
- 12.5. Controlador de Aproximación: “ESPERE RNAV VISUAL A LA PISTA DOS CINCO, REPORTE AEROPUERTO (O TRÁFICO PRECEDENTE) A LA VISTA.”
- 12.6. Piloto: “AEROPUERTO A LA VISTA.”
- 12.7. Controlador de Aproximación: “PROCEDA DIRECTO GIMEE, CRUCE GIMEE A CUATRO MIL, AUTORIZADO PARA RNAV VISUAL PISTA DOS CINCO.”
- 12.8. Nota: El Piloto debe ejecutar el RVFP de acuerdo con el procedimiento aprobado, cumpliendo las rutas, altitudes y velocidades.



### 13.0. Fecha de Aprobación

13.1. Se aprueba la presente Directiva Operacional, en San José, a las diez horas del 28 de septiembre del año 2012.



DIRECCION GENERAL DE  
AVIACION CIVIL  
COSTA RICA  
DIRECCION GENERAL

  
**Lic. Jorge Fernández Chacón**  
**Director General**  
**Dirección General de Aviación Civil**