

- e) proporcionar supervisión de la trayectoria de vuelo en otras aproximaciones interpretada por el piloto;
- f) realizar, de conformidad con los procedimientos prescritos aproximaciones con radar de vigilancia;
- g) proporcionar separación entre:
 - i) aeronaves sucesivas a la salida;
 - ii) aeronaves sucesivas a la llegada; y
 - iii) una aeronave que sale y una aeronave que llega a continuación.

7.3 Empleo del radar en el suministro del servicio de control de aeródromo

7.3.1 La aplicación de los siguientes procedimientos tiene la única intención de mejorar la conciencia situacional del Controlador de Aeródromo y no perjudica ni menoscaba en modo alguno a la observación visual directa del tránsito en el aeródromo.

7.3.2 El radar puede utilizarse en el servicio de control de aeródromo para ejecutar las siguientes funciones:

- i) supervisión de la trayectoria de vuelo de aeronaves en aproximación final que le hayan sido transferidas; y
- ii) supervisión de la trayectoria de vuelo de otras aeronaves en las cercanías del aeródromo que se encuentren bajo su control y que puedan afectar al tránsito del aeródromo, principalmente al tránsito en la aproximación final y en la salida;

8. SERVICIO DE TRANSITO AEREO Y PROCEDIMIENTOS RADAR EN FIR LIMA

Nota 5.- Ver en sección 10 los cuadros de estaciones radar y su alcance teórico

- a) Se proporciona servicio de tránsito aéreo mediante el uso de radar, en un radio de 150 NM con centro en el D-VOR Lima, entre FL 245 y FL450, así como entre el MEA de rutas ATS (incluyendo SID/STAR) y FL 245, dentro del alcance radar MSSR / PSR.
Distintivos de llamada; Lima Radar, Nor-uno Radar o Sur-uno Radar, según corresponda.
- b) Se proporciona servicio de tránsito aéreo mediante el uso de radar, en modo pre-operacional hasta las 10:00 UTC del 18 de noviembre de 2014, en los espacios aéreos no contenidos en la descripción del párrafo 8 a) anterior, entre FL 245 y FL450, dentro del alcance radar MSSR.
Distintivos de llamada; Nor-dos radar, Oriente radar, Sur-dos radar, según corresponda.
- c) Las separaciones horizontales mínimas radar, aplicables dentro del alcance radar y cobertura de comunicaciones ATS, serán:
 - i. 5 NM, dentro del círculo de radio 50 NM con centro en el D-VOR Lima.
 - ii. 10 NM, dentro del círculo de radio 150 NM con centro en el D-VOR Lima, excepto el espacio aéreo descrito en c) i).
 - iii. 20 NM, fuera de los espacios indicados en c) i) y ii).

9. CRITERIO OPERACIONAL PARA LA CARTA DE ALTITUD MÍNIMA DE VIGILANCIA ATC EN TMA DE LIMA.

9.1 Altitud mínima de vigilancia ATC (MVA) es la altitud más baja, expresada en pies AMSL (encima de Nivel Medio del Mar), a la que un controlador de aproximación / área por vigilancia podrá expedir autorizaciones a aeronaves durante la guía vectorial o encaminamiento directo.

9.2 La guía vectorial se define en el documento (Doc. 4444, PANS-ATM, OACI) como «Suministro a las aeronaves de guía para la navegación en forma de rumbos específicos basados en el uso de un sistema de vigilancia ATS».