

AD 2. AERODROMOS/ AERODROMES

SCEL AD 2.1

INDICADOR DE LUGAR Y NOMBRE DEL AERÓDROMO
AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME

SCEL - AEROPUERTO ARTURO MERINO BENÍTEZ - SANTIAGO

SCEL AD 2.2

DATOS GEOGRAFICOS Y ADMINISTRATIVOS DEL AERÓDROMO
AERODROME GEOGRAPHIC AND ADMINISTRATIVE DATA

1	Coordenadas del ARP y emplazamiento en el AD <i>ARP coordinates and site at Aerodrome</i>	33 23 39,99 S 70 47 37,69 W
2	Dirección y distancia desde (ciudad) <i>Direction and distance from (city)</i>	14 KM al NW de la ciudad de Santiago. Avenida Aviador David Fuentes N° 2199 Comuna de Pudahuel, Santiago de Chile
3	Elevación / temperatura de referencia <i>Elevation / Reference temperatura</i>	474 M (1555 FT)/30°
4	Ondulación Geoidal (m) <i>Geoidal Undulation (m)</i>	26,10 RWY 17L
5	MAG/VAR/Cambio anual <i>MAG VAR/Annual change</i>	1.1° E (2022)
6	Explotador, dirección postal, teléfono, e-mail, AFS, sitio web <i>Name of AD operator, address, telephone, e-mail, AFS, website address.</i>	Dirección General de Aeronáutica Civil AP Arturo Merino Benítez Santiago, Avenida Aviador David Fuentes 2199, Pudahuel, Casilla 61 Correo Arturo Merino Benítez TEL (56-2) 24363233 Secretaria Jefe AP., FAX 26019529 HR ADM MON-THU 0800-1700 LMT FRI 0800-1600 LMT, TEL: ARO (56-2) 24363227/24363584/24363524 CEL +56942889944 H24, AFTN: SCELVDYX – SCELZPZX – SCELZPZB – SCELAUXX; Email: operaciones_amb@dgac.gob.cl
7	Tipos de tránsito permitidos (IFR/VFR) <i>Types of traffic permitted (IFR/VFR)</i>	IFR/VFR
8	Observaciones / Remarks	Ninguna/None

SCEL AD 2.3

HORAS DE FUNCIONAMIENTO / OPERATIONAL HOURS

1	Administración del AD / AD operator	H24
	Aduanas / Customs Tripulación deberá solicitar servicio de control de ingreso con 02 horas de antelación al vuelo o arribo al CEL (56-9) 998895778 (Jefe de Turno), para mayor información ver sitio web: www.aduana.cl <i>Crew must request entry control service 02 hours prior to flight or arrival to CEL (56-9) 998895778 (Shift Manager), for more information see website: www.aduana.cl</i>	
2	Inmigración / Immigration Tripulación deberá solicitar servicio para inspección con 02 horas de antelación al vuelo o arribo TEL (56-2) 29955221, CEL (56-9) 966294443 (Jefe de Turno) , para mayor información ver sitio web: www.policia.cl/extrajeria/portada <i>Crew must request inspection service 02 hours prior to flight or arrival TEL (56-2) 29955221, CEL (56-9) 966294443 (Shift Manager), for more information see website: www.policia.cl/extrajeria/portada</i>	
3	Dependencias de sanidad (SAG) / Health and sanitation H24 Operadores Aéreos deberán informar al SAG con 12 horas de antelación al arribo de su aeronave, la que cumplirá con el tratamiento de desinfección periódica. Este aviso se hace a los emails maria.ayerdi@sag.gob.cl . CEL (56-9) 93184690 Jefe de Servicio, CEL (56-9) 91593664 (SAG Losa), para mayor información sitio www.sag.cl <i>Aircraft operators must inform SAG 12 hours prior to the arrival of their aircraft, which will comply with the periodic disinfection treatment. This notice is sent to maria.ayerdi@sag.gob.cl. CEL (56-9) 93184690 Head of Service, CEL (56-9) 91593664 (SAG Losa), for more information, please visit www.sag.cl.</i>	
4	Oficina de notificación AIS <i>AIS Briefing office</i>	H24
5	Oficina de notificación ATS (ARO) <i>ATS reporting office (ARO)</i>	H24
6	Oficina de notificación MET/MET briefing office	H24
7	ATS IATS	H24
8	Abastecimiento de combustible / Fuelling	YES
9	Servicios de escala / Handling	A requerimiento a las Empresas de Handling <i>Upon request to the Handling Companies</i>
10	Seguridad (AVSEC)/ Security (AVSEC)	H24
11	Descongelamiento/ De icing	NO
12	Observaciones /Remarks	Ninguna/None

SCEL AD 2.4

INSTALACIONES Y SERVICIOS DE ESCALA
HANDLING SERVICE AND FACILITIES

1	Instalaciones de manipulación de la carga <i>Cargo/ handling facilities</i>	YES
2	Tipos de combustibles-lubricante <i>Fuel/oil types</i>	Jet A1/OIL 2380 y 2197
3	Instalaciones/capacidad de reabastecimiento <i>Fuelling facilities/capacity</i>	YES
4	Instalaciones de descongelamiento <i>De icing facilities</i>	YES
5	Espacio de hangar para aeronaves visitantes <i>Hangar space available for visiting aircraft</i>	YES
6	Instalaciones para reparaciones de aeronaves visitantes <i>Repair facilities for visiting aircraft</i>	YES
7	Observaciones / Remarks	Ninguna/None

SCEL AD 2.5

INSTALACIONES Y SERVICIOS PARA LOS PASAJEROS
PASSENGER FACILITIES

1	Hoteles <i>Hotels</i>	YES
2	Restaurantes <i>Restaurants</i>	YES
3	Transportes <i>Transportation</i>	Buses, Taxis.
4	Instalaciones y servicios médicos <i>Medical facilities</i>	Primeros auxilios en el AP <i>First aid in the AP</i>
5	Oficinas bancarias y de correos <i>Banks and post office</i>	YES
6	Oficina de turismo <i>Tourist office</i>	YES
7	Observaciones / Remarks	NO

SCEL AD 2.6

SERVICIO DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS
RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES

1	Categoría del AD para la extinción de incendios <i>AD category for fire fighting</i>	CAT 9
2	Equipo de salvamento <i>Rescue equipment</i>	YES
3	Capacidad para retirar aeronaves inutilizadas <i>Capability for removal of disabled aircraft</i>	NO
4	Observaciones <i>Remarks</i>	Ninguna/ None

SCEL AD 2.7

DISPONIBILIDAD ESTACIONAL - REMOCIÓN OBSTÁCULOS
SEASONAL AVAILABILITY-CLEARING

1	Tipos de equipos de limpieza <i>Type (s) of clearing equipment</i>	NO
2	Prioridades de limpieza <i>Clearance priorities</i>	NO
3	Observaciones / Remarks	Ninguna/None

SCEL AD 2.8

PLATAFORMA, CALLE DE RODAJE Y PUNTOS / POSICIONES VERIFICACION
APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATION DATA

1	Superficie y resistencia de la plataforma <i>Apron, surface and strength</i>	SFC: CONC RSTG: PCR 770 R/D/W/T
2	Anchura, superficie y resistencia de las calles de rodaje <i>Taxiway width, surface and strength</i>	TWY ALFA WID 36 M SFC: CONC, RSTG: PCR 740 R/D/W/T. TWY TANGO WID 23 M SFC: ASPH, RSTG: PCR 1120 F/D/W/T. Otras TWY 23 M. Las aeronaves cuyas dimensiones correspondan a categoría C o superior y que prevean permanecer en este aeropuerto por más de 24 hrs, deberán hacerlo en plataformas administradas por terceros. La DGAC no dispone de estacionamientos para larga estadía. <i>All C category aircraft or bigger and the forsee to remain in this AP for more than 24 hours have to Park in third parties APN(s). DGAC has not parking for long demurrage.</i>
3	Emplazamiento y elevación del punto de verificación de altímetro <i>Altimeter checkpoint location and elevation</i>	NO
4	Puntos de verificación VOR/INS <i>VOR/INS checkpoints</i>	VOR AMB LOC eje de TWY ALFA, antes de viraje THR17L, antes punto de detención para operaciones CAT III. FREQ 116.1, radial 352 DEG. VOR PDH LOC eje TWY ZULU antes del viraje THR 17 R, antes del letrero de indicación CAT III FREQ 117.2 Mhz, radial 357 DEG. <i>VOR AMB LOC axis of TWY ALFA, before turn THR17L, before stopping point for CAT III operations. FREQ 116.1, radial 352 DEG.</i> VOR PDH LOC axis TWY ZULU before THR 17R turn, before CAT III FREQ 117.2 Mhz indication sign, radial 357 DEG.
5	Observaciones/Remarks	ACR superior PCR solicitar autorización DGAC <i>ACR superior PCR request DGAC authorization</i>

SCEL AD 2.9

SISTEMA DE GUÍA Y CONTROL DEL MOVIMIENTO EN LA SUPERFICIE Y SEÑALES
SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS

1	Uso de signos ID en los puestos de aeronaves Líneas de guía TWY y sistemas de guía visual de atraque y estacionamiento de los puestos de aeronaves <i>Use of aircraft stand ID signs, TWY guidance lines and visual docking/parking guidance system of aircraft stands.</i>	Uso de señales de identificación de puestos de estacionamiento de aeronaves, líneas de guía de calles de rodaje y sistema de guía de atraque / estacionamiento en los puestos de estacionamiento de aeronaves, calles de acceso al puesto de estacionamiento de aeronaves. <i>Use of aircraft parking stand identification signs, taxiway guidance lines and aircraft parking stand docking/parking guidance system, aircraft parking stand access roads.</i>
2	Señales y LGT de RWY y TWY <i>TWY/RWY markings and LGT</i>	SGL RWY: Designadores, eje, borde, zona toma contacto, punto de visada, letreros, NO ENTRY LGT RWY 17L: ALSF-2, RCLL, REDL, TDZL, REIL. PAPI 3.0°, RTHL LGT RWY 35R: SSALS, RCLL, REDL, REIL, RTHL, PAPI 3.0° LGT RWY 17R: ALSF-2, RCLL, REDL, REIL. PAPI 3.0°, RTHL LGT RWY 35L: RCLL, REDL, REIL. PAPI 3.0°, RTHL
3	Barras de parada <i>Stops bars</i>	AIP CHILE Volumen II (AIP- MAP) SMGCS AP Arturo Merino Benítez-Santiago
4	Otras medidas de protección de la pista <i>Other runway protection measures</i>	NO
5	Observaciones/Remarks	Marcas de posición para LVP (Pink Spots) están pintadas al Weste del eje de las calles de rodaje ZULU, ALFA, PAPA y KILO. Las marcas consisten en una señal alfanumérica de color negro sobre un círculo rosado de 3 m de diámetro, limitado por un círculo negro y otro círculo exterior blanco. <i>Position markings for LVP (Pink Spots) are painted to the WEST of the ZULU, ALFA, PAPA and KILO taxiway axis. The markings consist of a black alphanumeric sign on a pink circle of 3 m diameter, bounded by an black circle and another white outer circle.</i>

SCEL AD 2.10

OBSTÁCULO DEL AERÓDROMO
AERODROME OBSTACLES

En las áreas de aproximación/TKOF <i>In approach/TKOF areas</i>			En el área de circuito y en el AD <i>In circling area and at aerodrome</i>		Observaciones <i>Remarks</i>
1			2		3
OBST/ELEV			OBST/ELEV		OBS/RMKS
RWY/área afectada <i>RWY/area affected</i>	Señales y LGT <i>Markings/LGT</i>	COORD GEO	RWY/área afectada <i>RWY/area affected</i>	Señales y LGT <i>Markings/LGT</i>	COORD GEO
a	b	c	a	b	c

VER / SEE AD 2 SCEL-42/43

SCEL AD 2.11

INFORMACIÓN METEOROLÓGICA PROPORCIONADA
METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED

1	Oficina MET asociada <i>Associated MET office</i>	Centro Meteorológico Arturo Merino Benítez
2	Horas de servicio <i>Hours of service</i> Oficina MET fuera de horario <i>MET office out hours of service</i>	H24 NO
3	Oficina responsable de la preparación TAF <i>Office responsible for TAF preparation</i> Período de validez <i>Periods of validity</i>	Centro Meteorológico Arturo Merino Benítez 00/00, 06/06, 12/12, 18/18 UTC
4	Pronóstico de tendencia <i>Trend forecast</i> Intervalo de emisión <i>Interval of emissions</i>	TREND Horario
5	Aleccionamiento consulta proporcionados <i>Briefing/consultation provided</i>	P,
6	Documentación de vuelo <i>Flight documentation</i> Idiomas Utilizados <i>Language used</i>	C, PL Español
7	Cartas y demás información disponible para aleccionamiento o consulta <i>Charts and other information available for briefing or consultation</i>	S, P, W
8	Equipo suplementario disponible para proporcionar información <i>Supplementary equipments available for providing information</i>	
	Receptor de imágenes satelitales HRP, GOES, ABI (Advanced Baseline Imager), MODIS (Moderate Resolution Imaging Spectrometer) y VIIRS (Visible Infrared Imaging Radiometer). Cámaras de Ad. (www.dgac.gob.cl) Sistema Observación Meteorológica Automática (AWOS) en Centro MET, TWR, APP y ACC con la sgte info: Estación Meteorológica Automática (EMA) RWY 17L TDZ Y RWY 17R TDZ. Anemómetro digital en RWY 17L, RWY 35R, RWY 17R y RWY 35L. Nefobasímetro RWY 17L, RWY 35R, RWY 17R y RWY 35L. RVR RWY 17L TDZ/MID/END y RVR RWY 17R TDZ/MID/END. Visibilímetro RWY 17L TDZ y RWY 17R TDZ <i>Receiver satellite images HRP, GOES, GVAR and WAFS; Aerodrome Camera Support (www.dgac.gob.cl)</i> <i>Automated Weather Observing System (AWOS) in MET Center, TWR, APP and ACC with following information:</i> <i>Automatic Weather Station (AWS) RWY 17L TDZ and RWY 17R TDZ. Digital Wind Sensor RWY 17L, RWY 35R, RWY 17R and RWY 35L. Cielometer RWY 17L, RWY 35R, RWY 17R and RWY 35L. RVR RWY 17L TDZ/MID/END and RVR RWY 17R TDZ/MID/END. Forward scatter meter (FSM) RWY 17L TDZ and RWY 17R TDZ</i>	
9	Dependencias ATS que reciben información <i>ATS unit provided with information</i>	ACC; TWR; FSS
10	Información adicional (limitación de servicio, etc.) <i>Additional information (limitations of service, etc.)</i>	Anemómetro de cazoleta de respaldo en RWY 17L/35R y RWY 17R INFO AVBL Centro MET y TWR <i>Cup Anemometer SDBY RWY 17L/35R and RWY 17R AVBL INFO MET Center and TWR</i>

SCEL AD 2.12

CARACTERISTICAS FÍSICAS DE LA PISTA
RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS

RWY NR	BRG GEO	LEN/WID RWY (m)	RSTG/PCR SFC RWY / SWY	COORD GEO THR	ELEV THR ELEV MAX TDZ
1	2	3	4	5	6
17L	177° GEO 176° MAG	3.750 x 55	560 F/B/X/T ASPH	33 22 33,89 S 70 47 12,15 W	472.4 m (1550 FT)
35R	357° GEO 356° MAG	3.750 x 55	560 F/B/X/T ASPH	33 24 17,60 S 70 47 06,57 W	473.9 m (1555 FT)

17R	177° GEO 176° MAG	3.800 x 45	1120 F/D/X/T ASPH	33 22 19,02 S 70 48 13,38 W	472,7 m (1551 FT)
35L	357° GEO 356° MAG	3.800 x 45	1120 F/D/X/T ASPH	33 24 22,25 S 70 48 06,77 W	472,4 m (1550 FT)

RWY NR	RLS RWY / SWY	LEN/WID SWY (M)	LEN/WID CWY (M)	LEN/WID STP (M)	Dimensions of RWY end safety areas
1	7	8	9	10	11
17L	0,0%	NO	NO	3.870 x 300	YES
35R	0,0%	NO	NO	3.870 x 300	YES

17R	0,0%	NO	NO	3.920 x 300	YES
35L	0,0%	NO	NO	3.920 x 300	YES

RWY NR	Ubicación y descripción del sistema de detención de materiales de ingeniería (EMAS) Location and description of engineering material arresting system(EMAS)	OFZ	OBS
1	12	13	14
17L	NO	NO	WDI RWY 17L
35R	NO	NO	WDI RWY 35R
17R	NO	NO	WDI RWY 17R
35L	NO	NO	WDI RWY 35L

SCEL AD 2.13

DISTANCIAS DECLARADAS
DECLARED DISTANCES

RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)	OBS/RMK
1	2	3	4	5	6
17L	3.750	3.750	3.750	3.750	NO
35R	3.750	3.750	3.750	3.200	NO
17R	3.800	3.800	3.800	3.800	NO
35L	3.800	3.800	3.800	3.800	NO

SCEL AD 2.14

LUCES DE APROXIMACION Y DE PISTA
APPROACH AND RUNWAY LIGHTING

RWY	LGT APCH LEN INTST	LGT THR Colour WBAR	PAPI VASIS (MEHT)	LEN, LGT TDZ	LEN INTST LGT RCL RWY	LEN INTST LGT RWY	WBAR LGT RWY	LEN (m) LGT SWY	OBS
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
17L	ALSF-2 RCLL		PAPI 3.0°	YES	2.600m EV 50m W LIH FM 2.500m 3.150m W/R LIH FM 3.150m 3.750m R LIH	3.750m EV 60m W LIH	NO	NO	NO
	REDL	Green							
	TDZL REIL								
35R	SSALS RCLL		PAPI 3.0°	NO	NO	600m R EV 60m 3.200m EV 60m W LIH	NO	NO	NO
	REDL	Green							
	REIL								
17R	ALSF-2 RCLL		PAPI 3.0°	NO	3.200m EV 15m W 3.800m R	NO	NO	NO	NO
	REDL	Green							
	REIL TCLL								
35L	REIL RCLL REDL		PAPI 3.0°	NO	3.200m EV 15m W 3.800m R	3.800m EV 50m	NO	NO	NO

SCEL AD 2.15

OTRAS LUCES, FUENTE SECUNDARIA DE ENERGIA
OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY

1	Emplazamiento, características y horas de funcionamiento ABN/IBN <i>ABN/IBN location, characteristics and hours of operation</i>	ABN TWR FLG W EV 10 SEC/IBN H24
2	Emplazamiento LDI y LGT <i>LDI location and LGT</i> Anemómetro <i>Anemometer</i>	LDI: NO TWR: YES
3	Luces de borde y eje de TWY <i>TWY edge and centre line lighting</i>	Luces de borde y eje de TWY o balizas luminosas y retro-reflectantes y luces de eje de TWY. <i>TWY edge and centreline lighting or TWY illuminated and retro-reflective markers and centre line lighting.</i>
4	Fuente auxiliar de energía/tiempo de conmutación <i>Secondary power supply/switch-over time</i>	UPS 0 SEC todas las luces en el área de maniobra, radioayudas, sistema de comunicaciones y sistemas meteorológicos. Grupos electrógenos cuentan con un tiempo mínimo de conmutación de 15 segundos. <i>UPS 0 SEC all lights in the maneuvering area, radio aids, communications system and meteorological systems. Generating sets have a minimum switching time of 15 seconds.</i>
5	Observaciones <i>Remarks</i>	Ninguna None

SCEL AD 2.16

ÁREA DE ATERRIZAJE DE HELICÓPTEROS
HELICOPTER LANDING AREA

1	Coordenadas TLOF o THR de FATO <i>Coordinates TLOF or THR of FATO</i>	NO
2	Elevación de TLOF y/o FATO M/FT <i>TLOF and/or FATO elevation M/FT</i>	NO
3	Dimensiones, superficie, resistencia, señales de las áreas TLOF y FATO <i>TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking</i>	NO
4	BRG geográficas y MAG de FATO <i>True and MAG BRG of FATO</i>	NO
5	Distancias declaradas disponibles <i>Declared distance available</i>	NO
6	Luces APP y FATO <i>APP and FATO lighting</i>	NO
7	Observaciones <i>Remarks</i>	NO

SCEL AD 2.17

ESPACIO AÉREO ATS
ATS AIRSPACE

1	Designación y límites laterales <i>Designation and lateral limits</i>	Desde 331915S/704208W 331915S/703008W 333015S/703008W 333015S/704008W, siguiendo una recta hasta unirse tangencialmente con semicírculo de 4 NM centrado en 334059S/705558W, siguiendo una recta hacia el N hasta unirse tangencialmente con semicírculo de 4 NM de radio centrado en 331015S 704732W siguiendo una recta hacia el S hasta 331915S 704208W ATZ Santiago círculo 9 Km (5NM) centrado en 332340S/704738W <i>From 331915S/704208W 331915S/703008W 333015S/703008W 333015S/704008W, following a straight line to join tangentially with a 4 NM semicircle centered at 334059S/705558W, following a straight line N to join tangentially with a 4 NM radius semicircle centered at 331015S 704732W, following a straight line S to 331915S 704208W.</i> <i>ATZ Santiago circle 9 Km (5NM) centered on 332340S/704738W</i>
2	Límites verticales <i>Vertical limits</i>	CTR: Upper limit 5.000 FT ALT ATZ: Upper limit 2.000 FT AGL
3	Clasificación del espacio aéreo <i>Airspace classification</i>	CTR: D
4	Distintivo de llamada del ATS/ ATS unit call sign Idioma(s)/Language (s)	Santiago Torre ES, EN
5	Altitud de transición <i>Transition altitude</i>	10.000 FT
6	Observaciones <i>Remarks</i>	Downwind LEG 3500 FT ALT or Lower

SCEL AD 2.18

INSTALACIONES DE COMUNICACIONES ATS
RADIONAVIGATION AND LANDING LIGHTS

Designación del Servicio <i>Service designation</i>	Distintivo de llamada <i>Call sign</i>	Frecuencia <i>Frequency</i>	Horas de operación (UTC) <i>Hours of operation (UTC)</i>	Observaciones <i>Remarks</i>
1	2	3	4	5
INFO	Santiago Información	122.4 125.4	IVNO 1200-FCCV VRNO 1100-FCCV	NO
ATC DLVRY	Santiago Autorizaciones	136.7	VRNO 0800-2359 / 0000-0259 IVNO 0900-2359 / 0000-0359 OTHR ATTN GNDC 122.2 VRNO 0300-0759 IVNO 0400-0859	NO
TWR	Santiago Torre	118.1 118.35	H24	Control Local Primaria Control Local Secundaria
GNDC	Santiago Control Terrestre E y W	122.2 – 122.6 E 122.5 W	H24 GNDC W a disposición ATC, Será informado en Freq ATIS	Control Terrestre Primaria Control Terrestre Secundaria
FSS	Santiago Radio	127.0	IVNO 1200-FCCV VRNO 1100-FCCV	Red Norte
		127.5		Red Sur
ATIS	NO	132.1	H24	Arribo
		132.7		Despegue

SCEL AD 2.19

RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN Y EL ATERRIZAJE
RADIONAVIGATION AND LANDING FACILITIES

INSTL	ID	FREQ	HR	COORD GEO	ELEV	OBS
1	2	3	4	5	6	7
DVOR/DME RWY 17L/35R	AMB	116.1 Mhz CH 108X	H24	33 25 11 S 70 47 04 W	1558 FT	NO
ILS /GP DME RWY 17L	NIL	335.0 Mhz DME 40X	H24	33 22 44 S 70 47 06 W	1549 FT	NO
ILS /LOC RWY 17L	IUEL	110.3 Mhz	H24	33 24 41 S 70 47 05 W	NO	NO
ILS/GP DME RWY 17R	NIL	331.7 Mhz DME 48X	H24	33 22 28 S 70 48 17 W	1548 FT	NO
DVOR/DME RWY 17R/35L	PDH	117.2 Mhz CH 119X	H24	33 24 53 S 70 48 05 W	1552 FT	NO
ILS /LOC RWY 17R	IMER	111.1 Mhz	H24	33 24 29 S 70 48 06 W	NO	NO

SCEL AD 2.20

REGLAMENTO DE TRÁNSITO LOCAL
LOCAL REGULATIONS

1. Uso de las pistas

- a) Conforme a la Circulación General de Tráfico que predomina normalmente en el TMA Santiago, las pistas en uso serán RWY 17L y 17R.
- b) Se aplicará preferentemente modalidad segregada para uso RWY: RWY 17L ARR. RWY 17R DEP. DLY 0600-2200 Hora Local. Se exceptúan ACFT con Certificación de Etapa de Ruido 2 (Stage 2). Otras solicitudes de las tripulaciones estarán sujetas a demoras ATC.

2. Operaciones simultaneas en pistas 17L y 17R.

2.1. Generalidades

- 2.1.1. Se podrán efectuar aproximaciones paralelas simultáneas a las pistas 17R y 17L utilizando procedimientos ILS, RNP (AR), RNP cuando lo indiquen las cartas de aproximación.
- 2.1.2. El control de aproximación deberá notificar al piloto lo antes posible que las aproximaciones simultáneas están en uso. Se le debe designar la pista y el procedimiento de aproximación que deberá realizar. La tripulación deberá notificar en este contacto, si tiene impedimento para efectuar la aproximación asignada, para así recibir instrucciones alternativas.
- 2.1.3. Se deberá proporcionar separación vertical mínima de 1.000 ft o separación horizontal mínima de 3 NM hasta que las aeronaves se hayan establecido en el curso o la derrota de aproximación final de una aproximación ILS o RNP (AR) o en la aproximación RNP esta última bajo determinadas condiciones, por cuanto los procedimientos de aproximación designados para uso simultáneo están separados lateralmente.
- 2.1.4. Se requiere el uso de Director de Vuelo o piloto automático brindando guía RNAV durante las operaciones simultáneas.
- 2.1.5. Se podrá interceptar el curso o la derrota de aproximación final utilizando guía vectorial o un procedimiento publicado de llegada y aproximación que intercepte el IAF o el IF;
- 2.1.6. Con la finalidad de aplicar los espaciamientos entre aeronaves determinados por ATC, se establecen los siguientes rangos de velocidad en las aproximaciones a ambas pistas:
En el IF de cada aproximación (TEGEB, ARUKI o SEDPA), velocidad máxima de 180 KT y velocidad mínima de 160 KT. Si la tripulación no puede alcanzar la velocidad requerida, debe informar al ATC.

1. Use of the tracks

- a) According to the General Traffic Circulation that normally prevails at TMA Santiago, the runways in use will be RWY 17L and 17R.
- b) Preferably segregated mode will be applied for RWY use: RWY 17L ARR. RWY 17R DEP. DLY 0600-2200 Local Time. ACFT with Stage 2 Noise Certification (Stage 2) are excepted. Other crew requests will be subject to ATC delays.

2. Simultaneous operations on runways 17L and 17R.

2.1. General

- 2.1.1. Simultaneous parallel approaches to runways 17R and 17L may be made using ILS, RNP (AR), RNP procedures when indicated on the approach charts
 - 2.1.2. Approach control should notify the pilot as soon as possible that simultaneous approaches are in use. The pilot should be assigned the runway and the approach procedure to be performed. The crew must notify in this contact if they are unable to perform the assigned approach in order to receive alternative instructions.
 - 2.1.3. Minimum vertical separation of 1,000 ft or minimum horizontal separation of 3 NM must be provided until aircraft have established on the final approach course or track of an ILS or RNP (AR) approach or on the RNP approach, the latter under certain conditions, as the approach procedures designated for simultaneous use are laterally separated.
 - 2.1.4. The use of Flight Director or autopilot providing RNAV guidance is required during the simultaneous operations.
 - 2.1.5. The final approach course or track may be intercepted using vector guidance or a published arrival and approach procedure that intercepts the IAF or IF
 - 2.1.6. In order to apply the aircraft spacings determined by ATC, the following speed ranges are established for approaches to both runways:
At the IF of each approach (TEGEB, ARUKI or SEDPA), maximum speed of 180 KT and minimum speed of 160 KT. If the crew cannot reach the required speed, they must inform ATC.
- ;

2.1.7. Cuando ATC prevea que la distancia entre las aeronaves aproximando en distintos ejes será inferior a 2 NM, se proporcionará al piloto al mando información de tránsito sobre la otra aeronave, la que incluirá: tipo de aeronave, posición, distancia, pista a la que aproxima e información relevante.

2.1.8. Durante la ejecución de aproximaciones simultáneas, la tripulación de vuelo debe responder a cualquier alerta TCAS de acuerdo con los procedimientos establecidos por cada operador e informar al ATC de la maniobra a ser realizada lo antes posible.

2.1.9. La tripulación de vuelo debe administrar su velocidad y trayectoria para que no superar el eje de la pista hacia la que se dirigen, si se ejecuta un procedimiento publicado o si se enruta vía vectores.

2.2. Aproximaciones paralelas simultáneas independientes en VMC

2.2.1. Se podrán efectuar aproximaciones simultáneas mediante la aplicación de separación visual cuando la visibilidad sea igual o superior a 5 Km y techo de nubes igual o superior a 5000 ft.

2.2.2. Cuando un piloto reciba información de tránsito, respecto de otra aeronave en aproximación paralela simultánea a la pista adyacente, deberá notificar cuando tenga el tránsito a la vista lo antes posible, para aplicación de la separación visual. Si esto no ocurriera, la aeronave deberá ser instruida a detener el descenso y seguir instrucciones de alternativa, como ejecutar el procedimiento de aproximación frustrada o guía vectorial.

2.2.3. La separación visual será aplicada de acuerdo al DAP 11 00, capítulo 6, párrafo 6.2 (www.dgac.gob.cl/normativa/reglamentacion-aeronautica/).

2.3. Aproximaciones paralelas simultáneas dependientes en IMC

Se informará cuando se incorporen aproximaciones simultáneas dependientes en IMC con separación lateral no inferior a 1,5 NM entre aeronaves aproximando a ejes de diferentes pistas

2.1.7. When ATC anticipates that the distance between aircraft approaching on different axes will be less than 2 NM, the pilot in command will be provided with traffic information about the other aircraft, including: aircraft type, position, distance, runway approached and relevant information.

2.1.8. During the execution of simultaneous approaches, the flight crew must respond to any TCAS alert in accordance with the procedures established by each operator and inform ATC of the maneuver to be performed as soon as possible.

2.1.9. The flight crew must manage their speed and trajectory so that they do not exceed the axis of the runway towards which they are heading, if a published procedure is executed or if they are routing via vectors.

2.2. Independent simultaneous parallel approximations in VMC

2.2.1. Simultaneous approaches may be made through the application of visual separation when visibility is equal to or greater than 5 km and cloud ceiling is equal to or greater than 5000 ft

2.2.2. When a pilot receives traffic information regarding another aircraft on a simultaneous parallel approach to the adjacent runway, he must notify as soon as possible when he has the traffic in sight in order to apply visual separation. If this does not occur, the aircraft should be instructed to stop descent and follow alternate instructions, such as executing the missed approach procedure or vector guidance.

2.2.3. Visual separation shall be applied in accordance with DAP 11 00, chapter 6, paragraph 6.2 (www.dgac.gob.cl/normativa/reglamentacion-aeronautica/).

2.3. Simultaneous parallel approximations dependent on IMC

To be reported when incorporating simultaneous dependent approaches in IMC with lateral separation of not less than 1.5 NM between aircraft approaching on different runway axes.

2.4. Procedimientos operacionales

- a) Las tripulaciones de vuelo deberán cumplir en todo momento con los siguientes procedimientos:
 - Verificar que se ha seleccionado correctamente la pista y el procedimiento de aproximación asignado por el ATC.
 - Una vez establecido en final, deberá mantener la prolongación del eje de la pista designada.
 - Cuando se ejecuten aproximaciones paralelas independientes en VMC, mantener permanentemente separación visual con el tránsito aproximando a la pista adyacente cuando así haya sido instruido por el ATC.
 - Estar alertas ante cualquier instrucción relacionada con el tráfico adyacente que brinde el ATC.
- b) En caso de falla de comunicaciones, la tripulación de vuelo:
 - **Deberá intentar llamar en cualquiera de las frecuencias de Santiago Aproximación (119.7 / 129.7 MHz) y en la frecuencia de torre (118.1 MHz)**
 - Deberá activar transpondedor en 7600 inmediatamente.
 - No sobrepasará la prolongación del eje de la pista designada, hacia la pista adyacente.
 - En VMC, deberá mantener separación visual con el terreno y con el tránsito en aproximación o despegando.
 - Deberá mantenerse vigilante para atender a las instrucciones que puedan darse por medio de señales visuales (Ver DAN 91, Reglas del Aire, Anexo "A" 4, Señales para el tránsito de aeródromo)
 - De ser necesario, deberá ejecutar el procedimiento de aproximación frustrada según la pista asignada.
- c) En caso de ser necesario ejecutar un procedimiento de evasión durante la aproximación, la tripulación de vuelo:
 - Deberá notificar inmediatamente a ATC (TWR o APP).
 - No deberá sobrepasar en ningún momento la prolongación del eje de la pista designada hacia la pista adyacente.
 - En VMC, deberá mantener separación visual con el terreno y con el otro tránsito en aproximación a la pista paralela. Si no es posible, deberá avisar de inmediato al ATC para recibir instrucciones alternativas.
 - Si es necesario, deberá ejecutar el procedimiento de aproximación frustrada definida para el procedimiento en ejecución

2.4. Operational procedures

- a) *Flight crews shall comply with the following procedures at all times:*
 - *Verify that the runway and approach procedure assigned by ATC has been correctly selected.*
 - *Once established at the end, it shall maintain the extension of the designated track axis.*
 - *When executing independent parallel approaches in VMC, maintain permanent visual separation with traffic approaching the adjacent runway when instructed to do so by ATC.*
 - *Be alert to any instructions related to adjacent traffic given by ATC.*
- b) *In case of communications failure, the flight crew:*
 - ***should try to call on any of the Santiago Approach frequencies (119.7 / 129.7 MHz) and on the tower frequency (118.1 MHz).***
 - *should activate transponder on 7600 immediately.*
 - *shall not exceed the extension of the designated runway axis, towards the adjacent runway.*
 - *in VMC, must maintain visual separation with the terrain and with the approaching or taking off traffic.*
 - *must remain vigilant to heed instructions that may be given by means of visual signals (See DAN 91, Rules of the Air, Annex "A" 4, Signals for aerodrome traffic).*
 - *if necessary, they must execute the missed approach procedure according to the assigned runway.*
- c) *In case it is necessary to execute an avoidance procedure during the approach, the flight crew:*
 - *must immediately notify ATC (TWR or APP).*
 - *shall at no time exceed the extension of the designated runway axis to the adjacent runway.*
 - *in VMC, must maintain visual separation with the terrain and with other traffic approaching the parallel runway. If this is not possible, you must immediately notify ATC to receive alternative instructions.*
 - *if necessary, must execute the frustrated approach procedure defined for the procedure being executed*

2.5. Fraseología / phraseology

CIRCUNSTANCIAS CIRCUMSTANCES	ESPAÑOL ENGLISH
Primera comunicación con Santiago aproximación <i>First communication with Santiago approach</i>	... APROXIMACIONES SIMULTÁNEAS EN PROGRESO. ... <i>SIMULTANEOUS PARALLEL RUNWAY APPROACHES IN PROGRESS.</i>
Autorización para descenso desde el norte a SCEL. <i>Descent clearance from north to SCEL.</i>	<identificación> AUTORIZADO HASTA TEGEB, <star> LLEGADA, DESCENDIDA PARA <nivel>, ESPERE APROXIMACIÓN ILS T PISTA 17L. <callsign> <i>CLEARED TO TEGEB, <star> ARRIVAL, DESCEND TO <level>, EXPECT ILS T APPROACH RUNWAY 17L</i>
Autorización para descenso desde el sur a SCEL. <i>Descent clearance from south to SCEL.</i>	<identificación> AUTORIZADO HASTA VOVPO, <star> LLEGADA, DESCENDIDA PARA <nivel>, ESPERE APROXIMACIÓN RNAV RNP T PISTA 17R. <callsign> <i>CLEARED TO VOVPO, <star> ARRIVAL, DESCEND TO <level>, EXPECT RNAV RNP T APPROACH RUNWAY 17R.</i>
Autorización de aproximación <i>Approach clearance</i>	<identificación> AUTORIZADO APROXIMACIÓN RNAV RNP T PISTA 17R; o AUTORIZADO APROXIMACIÓN ILS T PISTA 17L. <callsign> <i>CLEARED FOR RNAV RNP T APPROACH RUNWAY 17R; or CLEARED FOR ILS T APPROACH RUNWAY 17L.</i>
En caso de que se prevea tránsitos con espaciamiento menor a 2 NM <i>If transits with spacing less than 2 NM are expected</i>	<identificación> TRÁNSITO A LAS <número> <distancia> APROXIMANDO A PISTA 17L (o 17R), ¿TIENE TRÁNSITO A LA VISTA? <callsign> <i>TRAFFIC AT <number> O'CLOCK <distance> APPROACHING TO RWY 17L (or 17R), DO YOU HAVE IT IN SIGHT?</i> Si la respuesta es afirmativa: MANTENGA SEPARACIÓN VISUAL CON EL TRÁNSITO <i>If the answer is in the affirmative: MAINTAIN VISUAL SEPARATION WITH TRAFFIC</i> Si la respuesta es negativa: <identificación> DETENGA DESCENSO. FRUSTRE DE INMEDIATO (instrucciones alternativas) CONTACTE SANTIAGO APROXIMACIÓN 119.7 (o 135.4) AHORA. <i>If the answer is in the negative: <callsign> STOP DESCENT. GO AROUND IMMEDIATELY (alternative instructions) CONTACT SANTIAGO APPROACH 119.7 (or 135.4) NOW.</i>
Para efectuar procedimiento de evasión. <i>To execute evasion procedure.</i>	<identificación> NO SOBREPASE LA PROLONGACIÓN DEL EJE DE LA PISTA 17L (o 17R) HACIA LA PISTA ADYACENTE. FRUSTRE DE INMEDIATO (instrucciones alternativas) CONTACTE SANTIAGO APROXIMACIÓN 119.7 (o 135.4) AHORA <callsign> <i>DO NOT STEP OFF YOUR ASSIGNED RUNWAY 17L (or 17R) AXIS TOWARDS ADJACENT RUNWAY. GO AROUND IMMEDIATELY (alternative instructions) CONTACT SANTIAGO APPROACH 119.7 (or 135.4) NOW.</i>

2.6. Uso preferencial de pistas

2.6.1. Siempre que la intensidad de viento no supere los 10 nudos de cola, se utilizarán las pistas 17L/17R.

2.6.2. No obstante, la dirección de aterrizajes y despegues podrá ser cambiada, si la componente de viento es menor de 10 nudos y la acción de frenado se observa afectada por agua, nieve, etc.

2.6.3. Las tripulaciones de vuelo que soliciten permiso para operar en las pistas 35R/35L, estarán sujetos a la demora que determine el ATC. La tripulación de vuelo podrá solicitar al ATC, antes de ingresar a pista una mayor separación reglamentaria por estela turbulenta.

2.7. Autorización para despegue inmediato

2.7.1. Los chequeos de cabina deberán ser terminados antes del ingreso en pista y una vez autorizados a rodar en posición, el piloto deberá estar listo para un despegue inmediato.

2.7.2. El piloto que reciba la instrucción Autorizado a despegar, deberá:

- a) Si está fuera de pista, rodar inmediatamente y comenzar su carrera de despegue sin detener la aeronave.
- b) Si está alineada en la pista, iniciar su despegue sin demora.
- c) Si no le es posible cumplir con dicha instrucción, la Torre de Control le indicará *despegue ahora o abandone pista*, o *despegue ahora o mantenga fuera de pista*.

2.8. Utilización de calles de salida rápida

2.8.1. Llegadas

Para conseguir una eficiente utilización de la capacidad de las pistas, reduciendo el tiempo de ocupación y minimizando el riesgo de GO AROUND o Aproximación Frustrada, es importante que los pilotos al mando, sin perjuicio de la seguridad y operación normal de la aeronave, en condiciones de RWY seca, procedan al abandono expedito de la RWY. A menos que el ATC indique otra cosa, se utilizaran como calles de rodaje de salida rápida con la finalidad de reducir el tiempo de ocupación de TWY:

2.6. *Preferential use of tracks*

2.6.1. *Whenever the wind intensity does not exceed 10 knots tailwind, runways 17L/17R will be used.*

2.6.2. *However, the direction of landings and take-offs may be changed if the wind component is less than 10 knots and the braking action is affected by water, snow, etc.*

2.6.3. *Flight crews requesting permission to operate on runways 35R/35L will be subject to the delay determined by ATC. The flight crew may request to ATC, before entering the runway, a greater regulatory separation due to turbulent wake.*

2.7. *Authorization for immediate take-off*

2.7.1. *The cockpit checks must be completed before entering the runway and once authorized to taxi into position, the pilot must be ready for an immediate takeoff.*

2.7.2. *The pilot receiving the instruction Authorized to take off, shall:*

- a) If off runway, taxi immediately and begin your takeoff run without stopping the aircraft.*
- b) If it is aligned on the runway, start takeoff without delay.*
- c) If unable to comply with this instruction, the Control Tower will instruct to take off now or abandon runway, or take off now or keep off runway.*

2.8. *Use of fast exit lanes*

2.8.1. *Arrivals*

In order to achieve efficient utilization of runway capacity, reducing runway occupancy time and minimizing the risk of GO AROUND or Failed Approach, it is important that pilots in command, without prejudice to the safety and normal operation of the aircraft, in dry RWY conditions, proceed to the expeditious abandonment of the RWY. Unless otherwise directed by ATC, they will be used as rapid exit taxiways in order to reduce TWY occupancy time:

- a) RWY 17L, las calles de rodaje Charlie y Bravo. Preferentemente Clase C, o menores, abandonarán RWY 17L vía TWY Charlie y aeronaves de fuselaje ancho (Airbus 300, 310, 330, 340 and 380, Boeing 747, 757, 767, 777 MD11, DC8, DC10) abandonarán RWY 17L vía TWY Bravo y llamarán a GNDC antes de cruzar TWY Alfa.
- b) RWY 35R la TWY Delta o en su defecto, TWY Alfa.
- c) RWY 17R, las TWY Uniform y Whiskey. Dentro de lo posible, Aeronaves Clave C o menores, abandonarán RWY 17R vía TWY Uniform y aeronaves de fuselaje ancho (Airbus 300, 310, 330, 340 and 380, Boeing 747, 757, 767, 777 MD11, DC8, DC10) abandonarán RWY 17R vía TWY Whiskey y llamarán a GNDC antes de cruzar TWY Zulu.

2.9. Salidas

El ATC considera que todas las aeronaves que llegan al punto de espera están completamente listas para rodar a posición en pista e iniciar carrera de despegue inmediatamente después de recibir la autorización correspondiente. Las aeronaves que por cualquier causa no puedan cumplir con este requisito lo notificarán al ATC antes de alcanzar el punto de espera. Las aeronaves que no estén preparadas para iniciar la carrera de despegue inmediatamente después de recibir la autorización de despegue recibirán la cancelación de dicha autorización e instrucciones para abandonar pista por la primera calle de salida disponible.

2.10. Congestionamiento de Frecuencia

Con el fin de evitar la saturación de frecuencias, en la transferencia de comunicaciones a Santiago TWR, Santiago Terrestre instruirá a la aeronave para que monitoree la frecuencia de la torre, no requiriendo la llamada inicial. Las aeronaves deben esperar a la llamada de la torre para recibir instrucciones de salida.

3. Circuitos de tránsito

3.1. Aviones

- 3.1.1. Normalmente se utilizará el circuito de tránsito derecho a RWY 17R y circuito de tránsito izquierdo a RWY 17L. Para RWY 35L se utilizará circuito de tránsito izquierdo y circuito de tránsito derecho a RWY 35R.

- a) RWY 17L, Charlie and Bravo taxiways. Preferably Class C, or smaller, will leave RWY 17L via TWY Charlie and widebody aircraft (Airbus 300, 310, 330, 340 and 380, Boeing 747, 757, 767, 777 MD11, DC8, DC10) will leave RWY 17L via TWY Bravo and call GNDC before crossing TWY Alpha.
- b) RWY 35R the TWY Delta or, failing that, TWY Alpha.
- c) RWY 17R, TWY Uniform and Whiskey. Whenever possible, Key C or smaller aircraft will leave RWY 17R via TWY Uniform and widebody aircraft (Airbus 300, 310, 330, 340 and 380, Boeing 747, 757, 767, 777 MD11, DC8, DC10) will leave RWY 17R via TWY Whiskey and call GNDC before crossing TWY Zulu.

2.9. Exits

ATC considers all aircraft arriving at the holding point to be fully ready to taxi to runway position and commence a takeoff run immediately after receiving the appropriate clearance. Aircraft that for any reason cannot comply with this requirement will notify ATC before reaching the holding point. Aircraft that are not ready to start the takeoff run immediately after receiving the takeoff clearance will receive a cancellation of the takeoff clearance and instructions to leave the runway by the first available runway.

2.10. Frequency Congestion

In order to avoid frequency saturation, upon transfer of communications to Santiago TWR, Santiago Terrestre will instruct the aircraft to monitor the tower frequency, not requiring the initial call. Aircraft must wait for the tower call to receive departure instructions.

3. Transit circuits

3.1. Aircraft

- 3.1.1. Normally the right transit circuit to RWY 17R and left transit circuit to RWY 17L will be used. For RWY 35L, left transit circuit to RWY 35L and right transit circuit to RWY 35R will be used.

3.1.2. Las aeronaves con FPL VFR que despeguen para efectuar prácticas de circuito de tránsito de aeródromo, lo harán de acuerdo a instrucciones ATC.

3.1.3. Las aeronaves con FPL VFR que despeguen del AP, deberán mantener altitud máxima posterior al despegue de 3.500 FT (altitud superior de ATZ) hasta que abandonen la ATZ o hasta que reciban altitud superior por parte del ATC.

3.1.4. Cuando la Torre de Control prevea que una aeronave no completará su aproximación IFR o cuando las tripulaciones de vuelo soliciten realizar el Procedimiento de Aproximación Frustrada Publicado, se procederá de la siguiente forma: En VMC o IMC la Torre de Control instruirá a las aeronaves para que realicen el Procedimiento de Aproximación Frustrada publicado.
Aeronaves CAT A y B en caso de una aproximación frustrada, en VMC, podrán ingresar en circuito de tránsito de acuerdo al tráfico existente.

3.2. Helicópteros

3.2.1. Aproximación y aterrizaje

- a) Los helicópteros que aproximen al AP AMB, serán instruidos a ingresar a una porción del circuito de tránsito para dirigirse a los puntos de aproximación más cercanos a las distintas instalaciones del aeropuerto.
- b) Los helicópteros que procedan a las instalaciones de la IIª Brigada Aérea, procederán a la estampilla Norte en calle de rodaje Delta, en ese punto serán instruidos a rodar o a continuar con rodaje aéreo hacia la plataforma militar.
- c) Los helicópteros que se dirijan hacia los hangares de ENAER, Aerovías DAP, APAS1, El Litoral, PDI, FBO Santiago, procederán a la intersección de las calles de rodaje Kilo y Juliett o calle de rodaje Kilo, de acuerdo al tráfico existente. Desde ese punto serán instruidos a rodar o a continuar con rodaje aéreo hasta el respectivo punto Hotel.
- d) Todos los despegues y aterrizajes, deberán efectuarse dentro de lo posible con la presencia de un Supervisor del Área de Movimiento.
- e) Los helicópteros que se dirijan hacia los estacionamientos remotos, procederán a la intersección de las calles de rodaje más cercana a su lugar de estacionamiento conforme al tráfico existente. Desde ese punto, serán instruidos a rodar o a continuar con rodaje aéreo hasta el lugar asignado.

3.1.2. *Aircraft with FPL VFR that take off to perform aerodrome traffic circuit practices, will do so according to ATC instructions.*

3.1.3. *VFR FPL aircraft taking off from the AP shall maintain maximum post-takeoff altitude of 3,500 FT (ATZ upper altitude) until leaving the ATZ or until receiving a higher altitude from ATC.*

3.1.4. *When the Control Tower anticipates that an aircraft will not complete its IFR approach or when flight crews request to perform the Published Failed Approach Procedure, proceed as follows:
In VMC or IMC the Control Tower will instruct aircraft to perform the published Failed Approach Procedure.*

CAT A and B aircraft in the event of a missed approach, in VMC, may enter a traffic pattern according to existing traffic.

3.2. Helicopters

3.2.1. Approach and landing

- a) *Helicopters approaching the AMB PA will be instructed to enter a portion of the transit circuit to proceed to the closest approach points to the various airport facilities.*
- b) *Helicopters proceeding to the facilities of the IIa Air Brigade, will proceed to the North stamp on Delta taxiway, at which point they will be instructed to taxi or continue with aerial taxiing to the military platform.*
- c) *Helicopters heading towards the hangars of ENAER, Aerovías DAP, APAS1, El Litoral, PDI, FBO Santiago, will proceed to the intersection of taxiways Kilo and Juliett or taxiway Kilo, according to the existing traffic. From that point they will be instructed to taxi or to continue with aerial taxiing to the respective Hotel point.*
- d) *All takeoffs and landings should be carried out, if possible, with the presence of a Movement Area Supervisor.*
- e) *Helicopters heading to remote parking areas will proceed to the taxiway intersection nearest to their parking location in accordance with existing traffic. From that point, they will be instructed to taxi or continue to taxi to the assigned location.*

- f) Procedimientos para operaciones de Helicópteros en hangar AVIASUR:

Arribos: aproximarán de acuerdo a las Instrucciones de la Torre de Control:

- Calle de rodaje Hotel para Aviasur 1 y 2, de acuerdo al tránsito existente, o de lo contrario a intersección de calle de rodaje Mike con calle de rodaje Kilo, intersección de calle de rodaje Mike con calle de rodaje Kilo para Aviasur 3 y 4, y procederán de acuerdo a las instrucciones del Supervisor de plataforma para el rodaje aéreo.

Despegues:

- Desde Aviasur 1 y 2, procederán con vuelo traslacional a la calle de rodaje Hotel guiado por el Supervisor de plataforma, de acuerdo al tránsito existente.

- Desde Aviasur 3 y 4, procederán con vuelo traslacional a intersección de calle de rodaje Mike con calle de rodaje Kilo guiado por el Supervisor de plataforma.

- g) En las áreas que no son visibles (calles de rodaje estacionamientos, plataformas, etc), además de plataforma Aerocardal serán instruidos para aterrizar a discreción por Santiago Torre de acuerdo al tránsito existente.

3.2.2. Despegues

- a) Notificarán en frecuencia de GNDC listos a la puesta en marcha, para confirmar instrucciones de despegue y para recibir su respectivo código SSR. Posteriormente, serán instruidos a llamar a Santiago TWR para la respectiva autorización de despegue.
- b) Los helicópteros ubicados en las instalaciones de la II^a Brigada Aérea, rodarán o efectuarán rodaje aéreo vía calle de rodaje Delta hasta la estampilla NORTE. Desde ese punto serán instruidos a despegar, de acuerdo al tráfico existente según instrucciones de Santiago Torre.
- c) Los helicópteros ubicados en los hangares de ENAER, Aerovías DAP, APAS1, El Litoral, PDI, FBO Santiago, rodarán o efectuarán rodaje aéreo a la intersección de las calles de rodaje Kilo y Juliett. Desde ese punto serán instruidos a despegar, de acuerdo al tráfico existente según instrucciones de Santiago TWR.
- d) Los helicópteros estacionados en el hangar del Subdepto. Inspección en Vuelo, rodarán o efectuarán rodaje aéreo a la calle de rodaje Kilo. Desde ese punto serán instruidos a despegar, de acuerdo al tráfico existente según instrucciones de Santiago TWR.

- f) Procedures for helicopter operations in AVIASUR hangar:

Arrivals: they will approach according to the Control Tower instructions:

- Taxiway Hotel for Aviasur 1 and 2, according to the existing traffic, or otherwise to the intersection of taxiway Mike with taxiway Kilo, intersection of taxiway Mike with taxiway Kilo for Aviasur 3 and 4, and they will proceed according to the instructions of the platform supervisor for aerial taxiing.

Takeoffs:

- From Aviasur 1 and 2, they will proceed with translational flight to taxiway Hotel guided by the platform supervisor, according to the existing traffic.

- From Aviasur 3 and 4, they will proceed with translational flight to the intersection of taxiway Mike with taxiway Kilo guided by the platform supervisor.

- g) In areas that are not visible (taxiways, parking lots, platforms, etc.), in addition to the Aerocardal platform, they will be instructed to land at the discretion of Santiago Torre according to existing traffic.

3.2.2. Takeoffs

- a) They will notify on GNDC frequency ready to launch, to confirm takeoff instructions and to receive their respective SSR code. Subsequently, they will be instructed to call Santiago TWR for the respective takeoff clearance.
- b) Helicopters located at the II Air Brigade facilities will taxi or perform aerial taxiing via Delta taxiway to the NORTH stamp. From that point they will be instructed to take off, according to the existing traffic as per instructions by Santiago Tower.
- c) **Helicopters located in the hangars of ENAER, Aerovías DAP, APAS1, El Litoral, PDI, FBO Santiago S.A. and/or El Litoral, will taxi or perform aerial taxiing at the intersection of taxiways Kilo and Juliett. From that point they will be instructed to take off, according to the existing traffic as per instructions by Santiago TWR.**
- d) Helicopters parked in the hangar of the Subdept. Flight Inspection, will taxi or perform aerial taxiing to the Kilo taxiway. From that point they will be instructed to take off, according to the existing traffic as per instructions by Santiago TWR.

- e) Los helicópteros ubicados en la plataforma Aerocardal, serán instruidos a despegar a discreción por Santiago TWR, de acuerdo al tráfico existente. Aquellos helicópteros de categoría mediana o superior equipados con ruedas (tren de aterrizaje), deberán rodar hacia el punto de visada ubicado en la intersección de las calles de rodaje Kilo y Mike. Los despegues y aterrizajes deberán efectuarse dentro de lo posible con la presencia de un supervisor del área de movimiento
- f) Los helicópteros ubicados en los estacionamientos remotos de la Plataforma de Carga, rodarán o efectuarán rodaje aéreo hacia la calle de rodaje Kilo o Alfa. Desde ese punto serán instruidos a despegar, de acuerdo con el tráfico existente según instrucciones de Santiago TWR.

4. Control Terrestre

- 4.1. Todo movimiento de superficie de aeronaves, vehículos y personal en el área de maniobras, está sujeto a autorización por parte de la TWR.
- 4.2. Procedimientos de Retroceso Remolcado y Puesta en Marcha:
 - a) En el primer llamado a DLVRY (136.70 MHz), los pilotos reportarán la letra identificadora de la información ATIS y el estacionamiento en que se encuentren.
 - b) Los pilotos solicitarán autorización para remolque y puesta en marcha sólo cuando estén listos para dicha maniobra. Es responsabilidad del piloto, del personal terrestre y del operador, tomar las máximas precauciones en las maniobras de salida de los estacionamientos por la cercanía de otras aeronaves, vehículos y personal.
 - c) Los pilotos se abstendrán de solicitar autorización para la puesta en marcha y remolque cuando la visibilidad RVR sea inferior a 50 m.
 - d) Cuando el RVR sea inferior a 550 m., la visibilidad será reportada en FREQ GNDC y DLVRY a las aeronaves en tierra y en frecuencia ATIS
 - e) La secuencia de salidas durante la ejecución del Procedimiento de Escasa Visibilidad, será determinado por el ATC cuando las tripulaciones de vuelo notifiquen encontrarse listos para la maniobra de retroceso remolcado y puesta en marcha.
- 4.3. Las aeronaves rodando por TWY ALFA, serán instruidas para ceder el paso a aquellas que abandonan RWY 17L por TWY Bravo o Charlie.

- e) *Helicopters located on the Aerocardal apron will be instructed to take off at the discretion of Santiago TWR, according to the existing traffic. Those helicopters of medium category or higher equipped with wheels (landing gear), will have to taxi to the visa point located at the intersection of the taxiways Kilo and Mike. Takeoffs and landings should be carried out, as far as possible, with the presence of a movement area supervisor.*
- f) *Helicopters located in the remote parking areas of the Cargo Platform will taxi or perform aerial taxiing to the Kilo or Alpha taxiway. From that point they will be instructed to take off, according to the existing traffic as per instructions by Santiago TWR.*

4. Ground Control

- 4.1. *All surface movement of aircraft, vehicles and personnel in the maneuvering area is subject to TWR authorization.*
- 4.2. *Towing and Start-Up Backhaul Procedures*
 - a) *On the first call to DLVRY (136.70 MHz), pilots will report the identifying letter of the ATIS information and the parking location they are in.*
 - b) *Pilots will request authorization for towing and launching only when they are ready for such maneuver. It is the responsibility of the pilot, ground personnel and operator to take the utmost precautions in maneuvering out of parking lots due to the proximity of other aircraft, vehicles and personnel.*
 - c) *Pilots shall refrain from requesting authorization for launching and towing when RVR visibility is less than 50 m (164 ft).*
 - d) *When RVR is less than 550 m., visibility will be reported on FREQ GNDC and DLVRY to aircraft on the ground and on ATIS frequency.*
 - e) *The sequence of departures during the execution of the Low Visibility Procedure will be determined by ATC when the flight crews notify that they are ready for the towed backdown maneuver and start-up.*
- 4.3. *Aircraft taxiing on TWY ALFA will be instructed to yield to those leaving RWY 17L on TWY Bravo or Charlie.*

4.4. Las aeronaves rodando por TWY ZULU, serán instruidas para ceder el paso a aquellas que abandonan RWY 17R por TWY Uniform o Whisky.

5. Área de Maniobras

- 5.1. Punto de Espera de RWY 17L (extremo Norte TWY Alfa), posee un ancho de 121 m., lo que permite mantener a dos aeronaves simultáneamente del tipo Boeing 747. La distancia entre los ejes de acceso a RWY 17L es de 85 m.
- 5.2. Las aeronaves que abandonen la plataforma de carga CAT D o superior, rodarán preferentemente vía calles de rodaje Kilo y Bravo o vía calles de rodaje Kilo y Charlie para evitar giros de 90° en plataforma.
- 5.3. El rodaje de aeronaves autopropulsadas por las calles de rodaje India entre Mike y Hotel y calle de rodaje Mike, solo para aeronaves del tipo Gulfstream V, Global Express, similar o inferior.
- 5.4. No se permite a las aeronaves de peso total 25.000 Kg. o superior, ejecutar virajes de 180° en pista. Estos virajes deberán realizarse en los lugares preestablecidos para tales efectos. Solamente en casos de emergencia y/o debidamente calificados, la maniobra mencionada será autorizada por el Servicio de Control de Aeródromo correspondiente
- 5.5. Nueva calle de rodaje WHISKY de alta velocidad habilitada, al S de calle de rodaje UNIFORM.
- 5.6. Calle de rodaje PAPA cerrada entre calle de rodaje ZULU 1 y ZULU 2 mientras se encuentre aeronave estacionada, instrucciones Control Terrestre.
- 5.7. Nueva sección de calle de rodaje PAPA, disponible entre calle de rodaje HOTEL y TANGO. Instrucciones GNDC.
- 5.8. Nueva área de prueba habilitada en TWY PAPA al N de TWY TANGO, sin restricciones en tipo de aeronaves, instrucciones Control Terrestre. Entre 07:00 / 21:59 LMT.
- 5.9. Nueva sección de calle de rodaje ALFA disponible entre TWY KILO 1 y RWY 35R, instrucciones Control Terrestre.
- 5.10. Nueva sección de calle de rodaje ZULU disponible entre calle de rodaje GOLF y YANKEE instrucciones GNDC.
- 5.11. Nueva calle de rodaje YANKEE disponible para entrar o salir de THR RWY 35L, instrucciones GNDC.
- 5.12. La sección de calle de rodaje A que conecta con THR 35R se identifica como ALFA1.
- 5.13. Nueva sección de calle de rodaje ALFA disponible entre calle de rodaje NOVEMBER y nueva sección de calle de rodaje KILO

4.4. *Aircraft taxiing on TWY ZULU will be instructed to yield to aircraft leaving RWY 17R on TWY Uniform or Whisky.*

5. Maneuvers Area

- 5.1. *RWY 17L Holding Point (North end of TWY Alpha), has a width of 121 m., which allows two Boeing 747 type aircraft to be maintained at the same time. The distance between the access shafts to RWY 17L is 85m.*
- 5.2. *Aircraft leaving the CAT D or higher cargo apron will preferably taxi via taxiways Kilo and Bravo or via taxiways Kilo and Charlie to avoid 90° turns on the apron.*
- 5.3. *Taxiing of self-propelled aircraft on taxiways India between Mike and Hotel and taxiway Mike is only for aircraft of the Gulfstream V, Global Express, similar or lower type.*
- 5.4. *Aircraft with a total weight of 25,000 kg or more are not allowed to perform 180° turns on the runway. These turns must be performed in the places pre-established for such purposes. Only in emergency and/or duly qualified cases, the mentioned maneuver will be authorized by the corresponding Aerodrome Control Service.*
- 5.5. *New high-speed taxiway WHISKY enabled, S of taxiway UNIFORM.*
- 5.6. *PAPA taxiway closed between taxiway ZULU 1 and ZULU 2 while aircraft are parked, Ground Control instructions.*
- 5.7. *New taxiway section PAPA, available between HOTEL and TANGO taxiways. GNDC instructions.*
- 5.8. *New test area enabled in TWY PAPA to the N of TWY TANGO, without aircraft type restrictions, instructions Ground Control. Between 07:00 / 21:59 LMT.*
- 5.9. *New ALFA taxiway section available between TWY KILO 1 and RWY 35R, Ground Control instructions.*
- 5.10. *New ZULU taxiway section available between taxiway GOLF and YANKEE instructions GNDC.*
- 5.11. *New YANKEE taxiway available to enter or exit THR RWY 35L, GNDC instructions.*
- 5.12. *The section of taxiway A connecting to THR 35R is identified as ALFA1.*
- 5.13. *New ALFA taxiway section available between NOVEMBER taxiway and new KILO taxiway section.*

- 5.14. Nueva sección de calle de rodaje KILO disponible, conecta con la calle de rodaje ALFA.
- 5.15. Calle de rodaje LIMA cerrada entre calle de rodaje INDIA y KILO mientras se encuentre estacionada aeronave en estacionamientos 23L y/o 24L y/o 25L
- 5.16. Precaución Calle de Rodaje ZULU 1 entre Calle de Rodaje PAPA y Plataforma Whiskey, solamente permitidas aeronaves código CHARLIE.
- 5.17. Las aeronaves de categoría A y B serán instruidas a mantener fuera de calle de rodaje India a fin de evitar colisiones con vehículos que transitan en el camino de servicio.
- 5.18. TWY GOLF limitada a ACFT critica Código de referencia E.
- 5.19. Aeronaves saliendo desde Aviasur 1 y Aviasur 2 hacia el este deberán iniciar rodaje con vehículo Follow me. Las aeronaves de Aviasur 1 y 2 podrán contactar 5 minutos antes de la puesta en marcha con frecuencia control terrestre para que se efectúen las coordinaciones con el Supervisor de área de movimiento, de tal forma de cortar el tránsito vehicular por calle de rodaje india para evitar colisión con vehículos, y de esta manera podrán efectuar su rodaje sin vehículo follow me, manteniendo los niveles de seguridad operacional.
- 5.20. **Aeronaves estacionadas en F1 deben remolcar hacia Calle de Rodaje KILO**

6. Plataformas

- 6.1. Todos los estacionamientos/puentes están diseñados para la modalidad de ingreso de nariz (nose in).
- 6.2. De acuerdo a políticas de ciertas compañías, las aeronaves ingresan a los estacionamientos con señalero.
- 6.3. El abandono de los estacionamientos/puentes es bajo la modalidad de retroceso remolcado.
- 6.4. La Plataforma Nacional, Internacional y de Carga, cuentan con líneas guías de color amarillo, azul y naranja para el acceso a los estacionamientos. Se requiere señalero
- 6.5. Las aeronaves ligeras autopropulsadas rodarán entre la plataforma Papa y la intersección de las calles de rodaje Mike y Kilo o India y Hotel, guiadas por un vehículo Follow me.
- 6.6. El ingreso y salida de aeronaves desde/hacia Área de Mantenimiento de LAN y SKY, deberá ser efectuada por un vehículo remolcador.
- 6.7. En todos los puentes y estacionamientos, las aeronaves podrán efectuar prueba de motores sólo en ralentí.

- 5.14. *New KILO taxiway section available, connects to ALFA taxiway.*
- 5.15. *Taxiway LIMA closed between taxiway INDIA and KILO while aircraft are parked in parking lots 23L and/or 24L and/or 25L.*
- 5.16. *Caution ZULU 1 taxiway between PAPA taxiway and Whiskey Apron, only CHARLIE code aircraft allowed*
- 5.17. *Category A and B aircraft will be instructed to stay off Taxiway India in order to avoid collisions with vehicles travelling on the service road.*
- 5.18. *TWY GOLF limited to critical ACFT Reference code E.*
- 5.19. *Aircraft departing from Aviasur 1 and Aviasur 2 to the east must start taxiing with a follow me vehicle. Aircraft from Aviasur 1 and 2 may contact ground control 5 minutes before starting frequently so that coordination can be made with the Movement Area Supervisor, in such a way as to cut off vehicular traffic on the Indian taxiway to avoid collision with vehicles, and in this way they may taxi without a follow me vehicle, maintaining operational safety levels.*
- 5.20. ***Aircraft parked in F1 must tow to Taxiway KILO***

6. Platforms

- 6.1. *All parking lots/bridges are designed for nose-in mode.*
- 6.2. *According to the policies of certain companies, aircraft enter the parking lots with a signpost.*
- 6.3. *The abandonment of the parking lots/bridges is under the towed backing mode.*
- 6.4. *The National, International and Cargo Platforms have yellow guide lines for access to parking lots. Signage is required*
- 6.5. *Self-propelled light aircraft will taxi between the Papa apron and the intersection of the Mike and Kilo or India and Hotel taxiways, guided by a Follow me vehicle.*
- 6.6. *The entry and exit of aircrafts from/to LAN and SKY's Papa platform and Maintenance Area shall be carried out by a towing vehicle,*
- 6.7. *In all bridges and parking areas, aircraft may perform engine tests only at idle speed.*

- 6.8. El ingreso y salida de tripulaciones, pasajeros y carga hacia o desde las APN SIERRA y PAPA, deberán realizarse en vehículos a cargo del operador.

Operadores FBO AVBL:

FBO Aerocardal, TEL +56223777475,
email fbo@aerocardal.com

FBO Aviasur, TEL +56226111560,
email fbo@aviasur.com

FBO Santiago, TEL +56226744001,
email operaciones@santiagofbo.cl

FBO Los Cedros, TEL +56224259394,
email fbo@loscedros.cl

- 6.9. ACFT sin Puente de Embarque, no debe desembarcar pasajeros si los autobuses de transferencia no están disponibles para trasladarlos al Edificio Terminal.

- 6.10. En espigones se cuenta con señal de acceso al puesto de estacionamiento (Taxilane), de color naranja, azul y amarillo. Taxilane azul y naranja solo disponibles hasta aeronave crítica Código CHARLIE. Taxilane amarilla disponible para aeronave código DELTA o superior.

- 6.11. El ingreso a los puentes de embarque se efectuará autopropulsados y a mínima potencia

- 6.8. *The entry and exit of crews, passengers and cargo to or from the SIERRA and PAPA NPAs must be carried out in vehicles at the operator's expense.*

AVBL FBO operators:

*FBO Aerocardal, TEL +56223777475,
email fbo@aerocardal.com*

*FBO Aviasur, TEL +56226111560,
email fbo@aviasur.com*

*FBO Santiago, TEL +56226744001,
email operaciones@santiagofbo.cl*

*FBO Los Cedros, TEL +56224259394,
email fbo@loscedros.cl*

- 6.9. *ACFT without a Boarding Bridge, should not disembark passengers if transfer buses are not available to transfer them to the Terminal Building.*

- 6.10. *On the jetties there are orange, blue and yellow signs to access the parking stand (Taxilane). Blue and orange Taxilane only available up to critical aircraft. Code CHARLIE. Yellow taxilane available for DELTA code aircraft or higher.*

- 6.11. *Entry to the boarding bridges shall be self-propelled and at minimum power.*

7. **Tabla CLAVE DE REFERENCIA AERODROMO**

7. **Aerodrome key reference table**

Elemento 1 de la clave		Elemento 2 de la clave		
Núm. De clave	Longitud de campo de referencia del avión	Letra de Clave	Envergadura	Anchura total del tren de aterrizaje principal(*)
1	Menos de 800 m	A	Hasta 15 m (exclusive)	Hasta 4,5 m (exclusive)
2	Desde 800 m hasta 1200 m (exclusive)	B	Desde 15 m hasta 24 m (exclusive)	Desde 4,5 m hasta 6 m (exclusive)
3	Desde 1.200 m hasta 1.800 m (exclusive)	C	Desde 24 m hasta 36 m (exclusive)	Desde 6 m hasta 9 m (exclusive)
4	Desde 1.800 m en adelante	D	Desde 36 m hasta 52 m (exclusive)	Desde 9 m hasta 14 m (exclusive)
		E	Desde 52 m hasta 65 m (exclusive)	Desde 9 m hasta 14 m (exclusive)
		F	Desde 65 m hasta 80 m (exclusive)	Desde 14 m hasta 16 m (exclusive)

(*) Distancia que separa los bordes exteriores de las ruedas del tren de aterrizaje

8. Estacionamientos / Parking

PRKG STAND	COORDENADAS COORDINATES		AERONAVE según CÓDIGO DE REFERENCIA DE AERÓDROMO (ARC) <i>AIRCRAFT according AIRPORT REFERENCE CODE (ARC)</i>	PIT COMBUSTIBLE <i>PIT FUEL</i>
APRON 1				
W5	33°24'24.21"	070°47'43.81"	Aeronave crítica Código ECHO	SI
W6	33°24'25.15"	070°47'52.49"	Aeronave crítica Código ECHO.	NO
W7B	33°24'25.58"	070°47'44.25"	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
W7	33°24'26.55"	070°47'43.69"	Aeronave crítica Código ECHO	SI
W7A	33°24'26.86"	070°47'44.15"	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
W8	33°24'27.49"	070°47'52.36"	Aeronave crítica Código ECHO	NO
W9B	33°24'28.17"	070°47'44.08"	Aeronave crítica Código CHARLIE	NO
W9	33°24'28.90"	070°47'43.56"	Aeronave crítica Código ECHO	NO
W9A	33°24'29.51"	070°47'44.02"	Aeronave crítica Código CHARLIE	NO
W1	33°24'19.51"	070°47'44.06"	Aeronave crítica Código ECHO	SI
W2	33°24'20.45"	070°47'52.73"	Aeronave crítica Código ECHO	NO
W3	33°24'21.85"	070°47'43.94"	Aeronave crítica Código ECHO	SI
W4	33°24'22.79"	070°47'52.62"	Aeronave crítica Código FOXTROT	NO
V1	33°24'20.77"	070°47'48.93"	Aeronave crítica Código FOXTROT	NO
V2	33°24'20.91"	070°47'45.86"	Aeronave crítica Código CHARLIE	NO
APRON 2				
E3B	33°24'14.09"	070°47'49.10"	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
E3	33°24'13.08"	070°47'48.17"	Aeronave crítica Código ECHO	SI
E3A	33°24'13.09"	070°47'47.62"	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
E1B	33°24'14.02"	070°47'45.87"	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
E1A	33°24'13.04"	070°47'44.37"	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
E5B	33°24'14.22"	070°47'52.39"	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
E5	33°24'13.22"	070°47'51.30"	Aeronave crítica Código FOXTROT	SI
E5A	33°24'13.24"	070°47'50.91"	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
APRON 3				
E6A	33°24'09.60"	070°47'52.80"	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
E6B	33°24'08.72"	070°47'51.43"	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
E4A	33°24'09.49"	070°47'49.57"	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
E4B	33°24'08.60"	070°47'48.18"	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
E2A	33°24'09.30"	070°47'46.33"	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
E2B	33°24'08.48"	070°47'44.93"	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
C1A	33°24'01.48"	070°47'45.06"	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
C1B	33°24'02.32"	070°47'46.50"	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
C3	33°24'01.44"	070°47'48.73"	Aeronave crítica Código ECHO	SI
C3A	33°24'01.60"	070°47'48.32"	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
C3B	33°24'02.46"	070°47'49.74"	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
C5	33°24'01.57"	070°47'51.98"	Aeronave crítica Código FOXTROT	SI
C5A	33°24'01.73"	070°47'51.46"	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
C5B	33°24'02.58"	070°47'52.98"	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
E6	33°24'09.74"	070°47'52.39"	Aeronave crítica Código FOXTROT	SI
E4	33°24'09.63"	070°47'49.16"	Aeronave crítica Código ECHO	SI

PRKG STAND	COORDENADAS COORDINATES		AERONAVE según CÓDIGO DE REFERENCIA DE AERÓDROMO (ARC) <i>AIRCRAFT according AIRPORT REFERENCE CODE (ARC)</i>	PIT COMBUSTIBLE <i>PIT FUEL</i>
APRON 4				
A12	33°23' 49,7"	070°47' 49,8"	Aeronave crítica Código ECHO	SI
A12A	33°23' 49,7"	070°47' 49,3"	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
A12B	33°23' 50,6"	070°47' 50,7"	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
A13	33°23' 49,9"	070°47' 53,2"	Aeronave crítica Código ECHO	SI
A13A	33°23' 49,6"	070°47' 52,7"	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
A13B	33°23' 50,8"	070°47' 54,2"	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
C2B	33°23'56,96"	070°47' 48,81"	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
C2	33°23'57,96"	070°47'49,80"	Aeronave crítica Código ECHO	SI
C2A	33°23'57,96"	070°47'50,32"	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
C4B	33°23'57,06"	070°47'52,06"	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
C4	33°23'58,14"	070°47'53,00"	Aeronave crítica Código FOXTROT	SI
C4A	33°23'58,14"	070°47'53,51"	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
APRON TWY G				
A14	33°23' 46,5"	070° 47' 52,7"	B788 OR SMALLER	SI
A14A	33°23' 46,5"	070° 47' 53,4"	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
A14B	33°23' 45,8"	070° 47' 51,9"	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
A15	33°23' 46,4"	070° 47' 49,3"	B788 OR SMALLER	SI
A15A	33°23' 46,6"	070° 47' 49,9"	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
A15B	33°23' 45,8"	070° 47' 48,4"	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
16	33°23.77'	070° 47.76'	Aeronave crítica Código ECHO	SI
17	33°23.77'	070° 47.71'	Aeronave crítica Código ECHO	SI
17A	33°23' 46,4"	070° 47' 43,5"	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
17B	33°23' 45,5"	070° 47' 42,3"	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
18	33°23.77'	070° 47.66'	Aeronave crítica Código ECHO	SI
18A	33°23'45.81"	70°47'40.15"	Aeronave crítica Código CHARLIE	-
18B	33°23'45.38"	70°47'38.93"	Aeronave crítica Código CHARLIE	-
19	33°23.76'	070° 47.61'	Aeronave crítica Código ECHO	SI
19A	33°23' 45,9"	070° 47' 37,3'	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
19B	33°23' 45,5"	070° 47' 36,3"	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
20	33°23.76'	070° 47.56'	Aeronave crítica Código ECHO	SI
20A	33°23'45.75"	70°47'34.85"	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
20B	33°23'45.11"	70°47'33.62"	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
21	33°23.76'	070° 47.53'	Aeronave crítica Código ECHO	SI
21A	33°23'45.48"	70°47'31.83"	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
21B	33°23'45.03"	70°47'30.39"	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
22	33°23.75'	070° 47.49'	Aeronave crítica Código ECHO	SI
23	33°23.74'	070° 47.44'	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
24	33°23.74'	070° 47.41'	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
25	33°23.74'	070° 47.38'	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
23L	33°23'65"	070° 47.43'	Aeronave crítica Código CHARLIE	NO
24L	33°23'65"	070°47'41"	Aeronave crítica Código CHARLIE	NO
25L	33°23'65"	070°47'38"	Aeronave crítica Código CHARLIE	NO

PRKG STAND	COORDENADAS COORDINATES		AERONAVE según CÓDIGO DE REFERENCIA DE AERÓDROMO (ARC) <i>AIRCRAFT according AIRPORT REFERENCE CODE (ARC)</i>	PIT COMBUSTIBLE <i>PIT FUEL</i>
APRON 5				
26	33°23.81'	070° 47.37	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
27	33°23.81'	070° 47.40'	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
28	33°23.81'	070° 47.44'	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
D6B	33°23'55.93"	070°47'22.54"	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
D6	33°23'56.85"	070°47'23.49"	Aeronave crítica Código FOXTROT	SI
D6A	33°23'56.82"	070°47'23.88"	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
D4B	33°23'55.95"	070°47'25.72"	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
D4	33°23'56.97"	070°47'26.78"	Aeronave crítica Código ECHO	SI
D4A	33°23'56.77"	070°47'27.13"	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
D2	33°23'56.09"	070°47'29.01"	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
APRON 6				
D5A	33°24'00.73"	070°47'22.56"	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
D5	33°24'00.54"	070°47'22.64"	Aeronave crítica Código FOXTROT	SI
D5B	33°24'01.53"	070°47'23.59"	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
D3A	33°24'00.88"	070°47'25.51"	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
D3	33°24'00.68"	070°47'25.89"	Aeronave crítica Código ECHO	SI
D3B	33°24'01.68"	070°47'26.88"	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
D1	33°24'01.75"	070°47'28.51"	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
F6B	33°24'07.69"	070°47'21.89"	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
F6	33°24'08.71"	070°47'23.04"	Aeronave crítica Código FOXTROT	SI
F6A	33°24'08.38"	070°47'23.26"	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
F4B	33°24'07.86"	70°47'25.14"	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
F4	33°24'08.83"	070°47'26.29"	Aeronave crítica Código ECHO	SI
F4A	33°24'08.43"	070°47'26.51"	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
F2	33°24'07.95"	070°47'28.48"	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
APRON 7				
F5A	33°24'12.40"	070°47'21.80"	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
F5B	33°24'13.06"	070°47'22.93"	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
F3A	33°24'12.54"	070°47'25.09"	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
F3B	33°24'13.18"	070°47'26.19"	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
F1	33°24'13.22"	070°47'27.81"	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
APRON 8				
41	33° 24´ 18,2"	70° 47´ 22,6"	Aeronave crítica Código ECHO	SI
42	33° 24´ 20,6"	70° 47´ 22,5"	Aeronave crítica Código FOXTROT	SI
43	33° 24´ 22,9"	70° 47´ 22,2"	Aeronave crítica Código ECHO	SI
44A	33° 24´ 24,8"	70° 47´ 21,6"	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
44	33° 24´ 25,2"	70° 47´ 22,3"	Aeronave crítica Código ECHO	SI
44B	33° 24´ 26,2"	70° 47´ 21,6"	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
45	33° 24´ 27,7"	70° 47´ 22,1"	Aeronave crítica Código FOXTROT	SI
46	33° 24´ 30,1"	70° 47´ 22,0"	Aeronave crítica Código FOXTROT	SI
47	33° 24´ 32,5"	70° 47´ 21,8"	Aeronave crítica Código ECHO	SI

A continuación, se detallan aquellos que están fuera del alcance visual de la TWR y/o son difíciles de distinguir:

- Hangares en TWY Kilo de Norte a Sur: Hangar ENAER, Hangar Aerovías DAP, Hangar APAS 1, Hangar El Litoral, Hangar PDI, Hangar FBO Santiago y Hangar Subdept. Inspección de Ayudas a la Navegación.
- APRON 1
- APRON 2
- APRON 3
- APRON 4
- APRON 5
- APRON 6
- APRON 7
- APRON 8

Para una mejor gestión de la asignación de los recursos aeroportuarios, todos los vuelos de carga no regulares y otros vuelos especiales o Charter de PAX o de Carga, deben coordinar con 72 horas de antelación y haber acordado un horario con el centro de operaciones del aeropuerto vía email: movimientos.ops@nuevopudahuel.cl, planificacionops@nuevopudahuel.cl operaciones@nuevopudahuel.cl y copia a itinerarios@dgac.gob.cl.

Those that are out of visual range of the TWR and/or difficult to distinguish are listed below

- *Hangars in TWY Kilo from North to South: ENAER Hangar, Aerovías DAP Hangar, APAS 1 Hangar, El Litoral Hangar, PDI Hangar, FBO Santiago Hangar and Subdept. Hangar. Inspection of Navigation Aids.*
- APRON 1
- APRON 2
- APRON 3
- APRON 4
- APRON 5
- APRON 6
- APRON 7
- APRON 8

For better management of airport resource allocation, all non-scheduled cargo flights and other special or charter PAX or Cargo flights must coordinate 72 hours in advance and have agreed a schedule with the airport operations center via email: movimientos.ops@nuevopudahuel.cl, planificacionops@nuevopudahuel.cl operaciones@nuevopudahuel.cl and copy to itinerarios@dgac.gob.cl

9. Procedimiento de remolque y puntos de encendido (SPOT)

Punto de encendido (SPOT): Marca numérica sobre un círculo amarillo, azul o naranja, pintada en una calle de rodaje, para determinar la posición donde las aeronaves deben encender motores.

- SPOT Azul y Naranja son sólo para aeronaves de un máximo de 36 metros de envergadura.



- SPOT amarillo para todo tipo de aeronaves.



En las Plataformas 1, 2, 7 y 8 sólo hay SPOTs amarillos que sirven a todo tipo de aeronaves/

9. Push back and start engine point procedure (SPOT)

Start engine point (SPOT): Numerical marking on a yellow, blue or orange circle, painted on a taxiway, to determine the position where aircraft can start engines.

- Blue and Orange SPOTs are designed for a 36 meter maximum wingspan only.



- Yellow SPOT for any type of aircrafts



At Aprons 1,2,7 and 8 there are only yellow SPOTs which are usable for any type of Acft.



9.1. Procedimiento estandarizado para rodaje y salida remolcada desde los puestos de estacionamiento.

Todas las aeronaves serán remolcadas hacia atrás de acuerdo a las instrucciones del Control Terrestre hacia el SPOT correspondiente. En la tabla 2 y 3 se relacionan los SPOTs que, de acuerdo a su ubicación, ofrecen el menor número de maniobras y tiempo de desplazamiento para el retroceso remolcado, sin embargo; el Controlador terrestre podrá asignar otro SPOT si se obtiene mayor ganancia operacional, respetando las restricciones establecidas para el SPOT asignado. El personal de apoyo en tierra y en especial el que remolque a las aeronaves, será el responsable de realizar las maniobras de remolque conforme a las instrucciones establecidas en la tabla 2, con el fin de que la aeronave quede ubicada en la dirección correcta en el SPOT asignado.



9.2. Maniobras de retroceso remolcado y encendido

- La tripulación una vez listo para la maniobra de retroceso remolcado y encendido solicitará en frecuencia de control terrestre la autorización desde el estacionamiento hasta el SPOT más cercano. La puesta en marcha será bajo la discreción del piloto.
- ATC aprobará la maniobra de retroceso remolcado al punto de rodaje autónomo (SPOT) más cercano.
- La maniobra de retroceso remolcado se efectuará siguiendo la línea de rodaje hasta que el tren de nariz de la aeronave alcance el SPOT.
- Cuando se trate de Retroceso remolcado en los estacionamientos C2B, C1A, E2B, E1A, D2, D1, F2 y F1 el señalero de punta de ala del costado cercanos las barreras de Jetblast, está autorizado a cruzar la línea roja de seguridad durante la maniobra de retroceso remolcado para servir de señalero de punta de cola.
- Las tripulaciones encenderán motores durante el Retroceso hacia el SPOT, a discreción del piloto, o de acuerdo a la hora entregada por el ATC.

9.1. Standard procedures for taxiing and towing out the parking stand

All parked aircraft will be towed-back to the respective SPOT, according Ground Control instructions. Tables 2 and 3 list the SPOTs that, according to their location, offer the least number of maneuvers and time for pushing-back, however; Ground Controller may assign other SPOT if a greater operational gain is obtained, but respecting the restrictions established for the assigned SPOT. The ground support personnel, and especially those who tow the aircraft, will be responsible for carrying out the towing maneuvers in accordance with the instructions established in Table 2, so that the aircraft were located in the correct direction on the assigned SPOT.

9.2. Push back and start up engines maneuver

- *Once the crew is ready to push back and start up, will request the clearance on the ground control frequency to the nearest SPOT indicating his parking number spot. The starting up engine procedure will be always under the pilot discretion.*
- *ATC will approve the push back maneuver to the closest autonomous taxiing point (SPOT).*
- *The towed back maneuver will be carried out following the taxi line until the nose landing gear of the aircraft reaches the SPOT.*
- *In the case of towed pushback in parking lots C2B, C1A, E2B, E1A, D2, D1, F2 and F1, the wingtip signalman, on the side near the Jetblast barriers, is authorized to cross the red safety line during the towing-back maneuver in order to serve as a tale walker.*
- *The crews will start engines up in the SPOT at their own discretion or according to the time slot given by ATC.*

- Durante la puesta en marcha de los motores de una aeronave, sólo deberán permanecer en la zona de maniobras y de servicio de la aeronave, el personal y equipos de apoyo indispensables para la operación segura de la aeronave.
- Las aeronaves que deban remolcar desde su posición de estacionamiento hasta uno de los SPOT disponibles, de ser posible iniciarán motores durante el remolque, con el fin de reducir al máximo el tiempo de ocupación de estos.
- El piloto al mando de la aeronave y el personal terrestre de apoyo, deberán tomar las máximas precauciones para evitar situaciones peligrosas y/o daños a terceros durante la puesta en marcha de motor.
- Durante esta operación, se deberá considerar especialmente la cercanía de edificios, instalaciones, aeronaves en las proximidades en fases de embarque o desembarque de pasajeros y/o carga, circulación de vehículos y equipos terrestres de apoyo y del tránsito eventual de peatones.
- Una vez establecidos en el SPOT, solicitarán instrucciones de rodaje hacia las pistas en uso.
- La responsabilidad de evitar colisiones con aeronaves estacionadas o rodando, vehículos u objetos, durante las maniobras efectuadas por las aeronaves en las plataformas o al ingresar o salir de ellas, será de la Empresa Explotadora y/o del piloto al mando de la aeronave.
- El uso de SPOT será aplicable sólo cuando la visibilidad RVR TDZ de la pista designada para los aterrizajes, indique una visibilidad RVR 550 mts o más del Aeropuerto indique 350 m o más. Durante Procedimientos de escasa visibilidad, sólo será utilizable el eje de calle de rodaje de color amarillo e iluminado y sólo una aeronave a la vez. Esto será informado por la Torre de control y/o ATIS.
- Las aeronaves en el estacionamiento F1 deben ser remolcadas hacia la calle de rodaje Kilo.
- *During the starting-up, only essential personnel and support equipment of the aircraft should remain in the aircraft's maneuvering and service area.*
- *Aircraft that must tow from their parking position to one of the available SPOTs, will start engines during towing as soon as possible, in order to minimize their occupation time.*
- *The pilot in command and the ground support personnel must take in count the maximum precautions to avoid dangerous situations and/or damage to third parties during engine start-up. In this operation, the proximity of buildings, facilities, aircraft in the vicinity in phases of embarkation or disembarkation of passengers and/or cargo, circulation of vehicles and ground support equipment and eventual pedestrian traffic must be considered.*
- *Once established in the SPOT, they will request taxiing instructions to the runways in use.*
- *The responsibility to avoid collisions with parked or taxiing aircraft, vehicles or objects, during the maneuvers carried out by the aircraft on the aprons or when entering or leaving them, will be under the Operating Company and/or the pilot in command of the aircraft.*
- *The use of SPOT will be applicable only when the RVR visibility TDZ of the runway designated for landings indicates an RVR visibility of 550 mts or more and the Airport indicates 350 mts or more. During Low Visibility Procedures, only the yellow and illuminated taxiway centre line will be usable and only one aircraft at a time. This will be reported by the Control Tower and/or ATIS.*
- *Aircraft in parking place F1 must be towed to taxiway Kilo.*

PLATAFORMA 1 / APRON 1		
Estacionamiento	SPOT	Instrucciones / Instructions
W5		• Retroceso remolcado siguiendo la línea de rodaje hasta que el tren de nariz de la aeronave alcance el SPOT 4 (mirando hacia el norte) <i>Towed pushback following the taxiline until nose landing gear of the aircraft reach SPOT 4 (nose towards north)</i> • Utilizable en LVP <i>Usable in LVP</i> • Solo se permite la salida de 1 aeronave de estos estacionamientos a la vez hacia el SPOT 4 <i>Only 1 aircraft is allowed to leave these parking to the SPOT 4.</i> • SPOT 4 habilitado para el inicio de motores <i>SPOT 4 enabled to start aircraft engines.</i> • Está permitido otra aeronave en maniobra de encendido en SPOT 3 <i>Another aircraft is allowed on startup maneuver on SPOT 3.</i> • Estacionamiento V1 y V2 inhabilitado cuando el SPOT 4 se encuentre en uso <i>V1 and V2 Disabled when SPOT 4 is in use.</i>
W6		
W7B		
W7		
W7A		
W8		
W9B		
W9		
W9A		
W1		• Retroceso remolcado siguiendo la línea de rodaje hasta que el tren de nariz de la aeronave alcance el SPOT 3 (mirando hacia el norte) <i>Towed pushback following the taxiline until nose landing gear of the aircraft reach SPOT 3 (nose towards north)</i> • Utilizable en LVP <i>Usable in LVP.</i> • Solo se permite la salida de 1 aeronave de estos estacionamientos a la vez hacia el SPOT 3 <i>Only 1 aircraft is allowed to leave these parking to the SPOT 3.</i> • SPOT 3 habilitado para el encendido de motores <i>SPOT 3 enabled to start aircraft engines.</i> • Está permitido otra aeronave en maniobra de encendido en SPOT 4 <i>Another aircraft is allowed on startup maneuver on SPOT 4.</i> • Estacionamiento V1 y V2 inhabilitado cuando el SPOT 3 se encuentre en uso <i>V1 and V2 Disabled when SPOT 3 is in use.</i>
W3		
W3		
W4		
V1		• Retroceso remolcado siguiendo la línea de rodaje hasta que el tren de nariz de la aeronave alcance el SPOT 1 (mirando hacia el oeste) <i>Towed pushback following the taxiline until nose landing gear of the aircraft reach SPOT 1 (nose towards west)</i> • Utilizable en LVP / Usable in LVP • Estacionamientos W1, W2, W3 y W4 inhabilitados cuando el V1 y/o V2 se encuentren en uso. <i>Aircraft stand W1, W2, W3 and W4 Disabled when V1 and or V2 are in use.</i> • SPOT 1 habilitado para el encendido de motores <i>SPOT 1 enabled to start aircraft engines.</i> • SPOT 2 queda inhabilitado <i>SPOT 2 Disabled.</i>
V2		

9

PLATAFORMA 2 / APRON 2		
Estacionamiento	SPOT	Instrucciones / Instructions
E5A		• Retroceso remolcado siguiendo la línea de rodaje hasta que el tren de nariz de la aeronave alcance el SPOT 2 (mirando hacia el oeste) <i>Towed pushback following the taxi line until nose landing gear of the aircraft reach SPOT 2 (nose towards west)</i> • Utilizable en LVP /Usable in LVP. • Solo se permite la salida de 1 aeronave de estos estacionamientos a la vez hacia el SPOT 2. <i>Only 1 aircraft is allowed to leave these parking to the SPOT 2.</i> • SPOT 2 habilitado para el encendido de motores <i>SPOT 2 enabled to start aircraft engines.</i> • Estacionamiento V1 y V2 inhabilitado cuando el SPOT 2 se encuentre en uso. <i>V1 and V2 Disabled when SPOT 2 is in use.</i> • Puede encender una aeronave WIDEBODY o ARCC • SPOT 1 habilitado para encender a la vez, una aeronave WIDEDOY o ARC C_i
E5		
E5B		

PLATAFORMA 3 / APRON 3		
Estacionamiento	SPOT	Instrucciones / Instructions
E6A		• Retroceso remolcado siguiendo la línea de rodaje azul hasta que el tren de nariz de la aeronave alcance el SPOT 4 (mirando hacia el oeste) <i>Towed pushback following the blue taxiline until nose landing gear of the aircraft reach SPOT 4 (nose towards west)</i> • SPOT 4 habilitado para el encendido de motores <i>SPOT 4 enabled to start aircraft engines. E6B</i> • Puede haber de manera simultánea una aeronave ARC C o menor en el SPOT 2 en encendido <i>An ARC C or smaller aircraft may be on SPOT 2 starting up simultaneously.</i> • Se puede utilizar la línea de rodaje naranja de manera simultánea con aeronave ARC C o menor <i>Orange taxiline may be used simultaneously with an ARC C or smaller aircraft.</i> • Línea de rodaje azul utilizable sólo con visibilidad RVR TDZ de la pista designada para los aterrizajes de 550 m o más <i>Blue taxiline is usable only with an RVR TDZ visibility of 550 m or above.</i> • RESTRICCIÓN: Línea de rodaje amarilla no utilizable <i>Yellow taxiline is not usable.</i>
E6B		

PLATAFORMA 3 / APRON 3		
Estacionamiento	SPOT	Instrucciones / Instructions
E4A		• Retroceso remolcado siguiendo la línea de rodaje azul hasta que el tren de nariz de la aeronave alcance el SPOT 2 (mirando hacia el oeste) <i>Towed pushback following the blue taxiline until nose landing gear of the aircraft reach SPOT 2 (nose towards west)</i> • SPOT 2 habilitado para el encendido de motores <i>SPOT 2 enabled to start aircraft engines.</i> • Puede haber de manera simultánea una aeronave ARC C o menor en el SPOT 4 en encendido <i>An ARC C or smaller aircraft may be on SPOT 4 starting up simultaneously.</i> • Se puede utilizar la línea de rodaje naranja de manera simultánea con aeronave ARC C o menor <i>Orange taxiline may be used simultaneously with an ARC C or smaller aircraft.</i> • Línea de rodaje azul utilizable sólo con visibilidad RVR TDZ de la pista designada para los aterrizajes de 550 m o más <i>Blue taxiline is usable only with an RVR TADZ visibility of 550 m or above.</i> • RESTRICCIÓN: Línea de rodaje amarilla no utilizable <i>Yellow taxiline is not usable.</i> • RESTRICCIÓN: Estacionamiento E2B no puede ser autorizado a remolcar simultáneamente con aeronave saliendo desde el estacionamiento C1A <i>Parking E2B cannot be authorized for towing simultaneously with an aircraft punching back from parking C1A.</i>
E4B		
E2A		
E2B		

PLATAFORMA 3 / APRON 3		
Estacionamiento	SPOT	Instrucciones / Instructions
C1A		• Retroceso remolcado siguiendo la línea de rodaje naranja hasta que el tren de nariz de la aeronave alcance el SPOT 1 (mirando hacia el oeste) / <i>Towed pushback following the orange taxiline until nose landing gear of the aircraft reach SPOT 1 (nose towards west)</i> • SPOT 1 habilitado para el encendido de motores / <i>SPOT 1 enabled to start aircraft engines.</i> • Puede haber de manera simultánea una aeronave ARC C o menor en el SPOT 3 en encendido / <i>An ARC C or smaller aircraft may be on SPOT 3 starting up simultaneously.</i> • Se puede utilizar la línea de rodaje azul de manera simultánea con aeronave ARC C o menor / <i>Blue taxiline may be used simultaneously with an ARC C or smaller aircraft.</i> • Línea de rodaje naranja utilizable sólo con visibilidad RVR TDZ de la pista designada para los aterrizajes de 550 m o más / <i>Orange taxiline is usable only with an RVR TDZ visibility of 550 m or above.</i> • RESTRICCIÓN: Línea de rodaje amarilla no utilizable / <i>Yellow taxiline is not usable.</i> • RESTRICCIÓN: Estacionamiento C1A no puede ser autorizado a remolcar simultáneamente con aeronave saliendo desde el estacionamiento E2B / <i>Parking C1A cannot be authorized for towing simultaneously with an aircraft pushing back from parking E2B.</i>
C1B		
C3A		
C3B		

PLATAFORMA 3 / APRON 3		
Estacionamiento	SPOT	Instrucciones / Instructions
C5A		• Retroceso remolcado siguiendo la línea de rodaje naranja hasta que el tren de nariz de la aeronave alcance el SPOT 3 (mirando hacia el oeste) / <i>Towed pushback following the orange taxiline until nose landing gear of the aircraft reach SPOT 3 (nose towards west)</i> • SPOT 3 habilitado para el encendido de motores / <i>SPOT 3 enabled to start aircraft engines.</i> • Puede haber de manera simultánea una aeronave ARC C o menor en el SPOT 1 en encendido / <i>An ARC C or smaller aircraft may be on SPOT 1 starting up simultaneously.</i>
C5B		• Se puede utilizar la línea de rodaje azul de manera simultánea con aeronave ARC C o menor / <i>Blue taxiline may be used simultaneously with an ARC C or smaller aircraft.</i> • Línea de rodaje naranja utilizable sólo con visibilidad RVR TDZ de la pista designada para los aterrizajes de 550 m o más / <i>Orange taxiline is usable only with an RVR TDZ visibility of 550 m or above.</i> • RESTRICCIÓN: Línea de rodaje amarilla no utilizable / Yellow taxiline is not usable.
E6		• Retroceso remolcado siguiendo la línea de rodaje amarilla hasta que el tren de nariz de la aeronave alcance el SPOT 5 (mirando hacia el oeste) / <i>Towed pushback following the yellow taxiline until nose landing gear of the aircraft reach SPOT 5 (nose towards west).</i> • SPOT 5 habilitado para el encendido de motores / <i>SPOT 5 enabled to start aircraft engines.</i> • RESTRICCIÓN: Se permite solo 1 aeronave WIDE BODY en la línea de rodaje amarilla y SPOT 5 a la vez / Only 1 WIDE BODY aircraft is allowed on yellow taxiline and SPOT 5 at a time. • RESTRICCIÓN: Líneas de rodaje naranja y azul no utilizables / Orange and blue taxilines are not usable.
E4		
C5		
C3		

PLATAFORMA 4 / APRON 4		
Estacionamiento	SPOT	Instrucciones / Instructions
C2B		• Retroceso remolcado siguiendo la línea de rodaje azul hasta que el tren de nariz de la aeronave alcance el SPOT 2 (mirando hacia el oeste). <i>Towed pushback following the blue taxiline until nose landing gear of the aircraft reach SPOT 2 (nose towards west)</i> • SPOT 2 habilitado para el encendido de motores / <i>SPOT 2 enabled to start aircraft engines.</i> • Puede haber de manera simultánea una aeronave ARC C o menor en el SPOT 4 en encendido / <i>An ARC C or smaller aircraft may be on SPOT 4 starting up simultaneously.</i>
C2A		• Se puede utilizar la línea de rodaje naranja de manera simultánea con aeronave ARC C o menor / <i>Orange taxiline may be used simultaneously with an ARC C or smaller aircraft. C2A</i> • Línea de rodaje azul utilizable sólo con visibilidad RVR TDZ de la pista designada para los aterrizajes de 550 m o más / <i>Blue taxiline is usable only with an RVR TDZ visibility of 550 m or above.</i> • RESTRICCIÓN: Línea de rodaje amarilla no utilizable al usar el SPOT 2 / <i>Yellow taxiline is not usable when SPOT 2 is in use.</i>
C4B		• Retroceso remolcado siguiendo la línea de rodaje azul hasta que el tren de nariz de la aeronave alcance el SPOT 4 (mirando hacia el oeste) / <i>Towed pushback following the blue taxiline until nose landing gear of the aircraft reach SPOT 4 (nose towards west)</i> • SPOT 4 habilitado para el encendido de motores / <i>SPOT 4 enabled to start aircraft engines.</i> • Puede haber de manera simultánea una aeronave ARC C o menor en el SPOT 2 en encendido / <i>An ARC C or smaller aircraft may be on SPOT 2 starting up simultaneously.</i>
C4A		• Se puede utilizar la línea de rodaje naranja de manera simultánea con aeronave ARC C o menor / <i>Orange taxiline may be used simultaneously with an ARC C or smaller aircraft.</i> • Línea de rodaje azul utilizable sólo con visibilidad RVR TDZ de la pista designada para los aterrizajes de 550 m o más / <i>Blue taxiline is usable only with an RVR TDZ visibility of 550 m or above.</i> • RESTRICCIÓN: Línea de rodaje amarilla no utilizable al usar el SPOT 4 / <i>Yellow taxiline is not usable when SPOT 4 is in use.</i>
A12A		• Retroceso remolcado siguiendo la línea de rodaje naranja hasta que el tren de nariz de la aeronave alcance el SPOT 1 (mirando hacia el oeste) / <i>Towed pushback following the orange taxiline until nose landing gear of the aircraft reach SPOT 1 (nose towards west)</i> • SPOT 1 habilitado para el encendido de motores / <i>SPOT 1 enabled to start aircraft engines.</i>
A12B		• Puede haber de manera simultánea una aeronave ARC C o menor en el SPOT 3 en encendido / <i>An ARC C or smaller aircraft may be on SPOT 3 starting up simultaneously.</i> • Se puede utilizar la línea de rodaje azul de manera simultánea con aeronave ARC C o menor / <i>Blue taxiline may be used simultaneously with an ARC C or smaller aircraft.</i> • Línea de rodaje naranja utilizable sólo con visibilidad RVR TDZ de la pista designada para los aterrizajes de 550 m o más / <i>Orange taxiline is usable only with an RVR TDZ visibility of 550 m or above.</i> • RESTRICCIÓN: Línea de rodaje amarilla no utilizable al usar el SPOT 1 / <i>Yellow taxiline is not usable when SPOT 1 is in use.</i>



PLATAFORMA 4 / APRON 4		
Estacionamiento	SPOT	Instrucciones / Instructions
A13A		• Retroceso remolcado siguiendo la línea de rodaje naranja hasta que el tren de nariz de la aeronave alcance el SPOT 3 (mirando hacia el oeste) / <i>Towed pushback following the orange taxiline until nose landing gear of the aircraft reach SPOT 3 (nose towards west)</i> • SPOT 3 habilitado para el encendido de motores / <i>SPOT 3 enabled to start aircraft engines.</i>
A13B		• Puede haber de manera simultánea una aeronave ARC C o menor en el SPOT 1 en encendido / <i>An ARC C or smaller aircraft may be on SPOT 1 starting up simultaneously..</i> • Se puede utilizar la línea de rodaje azul de manera simultánea con aeronave ARC C o menor / <i>Blue taxiline may be used simultaneously with an ARC C or smaller aircraft.</i> • Línea de rodaje naranja utilizable sólo con visibilidad RVR TDZ de la pista designada para los aterrizajes de 550 m o más / <i>Orange taxiline is usable only with an RVR TDZ visibility of 550 m or above.</i> • RESTRICCIÓN: Línea de rodaje amarilla no utilizable al usar el SPOT 3 / <i>Yellow taxiline is not usable when SPOT 3 is in use.</i>
C2		• Retroceso remolcado siguiendo la línea de rodaje amarilla hasta que el tren de nariz de la aeronave alcance el SPOT 5 (mirando hacia el oeste) / <i>Towed pushback following the yellow taxiline until nose landing gear of the aircraft reach SPOT 5 (nose towards west)</i>
C4		• SPOT 5 habilitado para el encendido de motores / <i>SPOT 5 enabled to start aircraft engines.</i>
A12		• RESTRICCIÓN: Se permite solo 1 aeronave WIDEBODY en la línea de rodaje amarilla y SPOT 5 a la vez / <i>Only 1 WIDEBODY aircraft is allowed on the yellow taxiline and SPOT 5 at a time.</i>
A13		• RESTRICCIÓN: Línea de rodaje naranja y azul no utilizables / <i>Orange and blue taxilines are not usable.</i>

PLATAFORMA 5 / APRON 5		
Estacionamiento	SPOT	Instrucciones / Instructions
26		• Retroceso remolcado siguiendo la línea de rodaje azul hasta que el tren de nariz de la aeronave alcance el SPOT 3 (mirando hacia el este) / <i>Towed pushback following the blue taxiline until nose landing gear of the aircraft reach SPOT 3 (nose towards east)</i> • SPOT 3 habilitado para el encendido de motores / <i>SPOT 3 enabled to start aircraft engines. 27</i>
27		• Puede haber de manera simultánea una aeronave ARC C o menor en el SPOT 1 en encendido / <i>An ARC C or smaller aircraft may be on SPOT 1 starting up simultaneously.</i> • Se puede utilizar la línea de rodaje naranja de manera simultánea con aeronave ARC C o menor / <i>Orange taxiline may be used simultaneously with an ARC C or smaller aircraft.</i> • Línea de rodaje azul utilizable sólo con visibilidad RVR TDZ de la pista designada para los aterrizajes de 550 m o más / <i>Blue taxiline is usable only with an RVR TDZ visibility of 550 m or above.</i> • RESTRICCIÓN : Línea de rodaje amarilla no utilizable al usar el SPOT 3 / <i>Yellow taxiline is not usable when SPOT 3 is in use.</i>
27		• Retroceso remolcado siguiendo la línea de rodaje azul hasta que el tren de nariz de la aeronave alcance el SPOT 1 (mirando hacia el este) / <i>Towed pushback following the blue taxiline until nose landing gear of the aircraft reach SPOT 1 (nose towards east)</i> • SPOT 1 habilitado para el encendido de motores / <i>SPOT 1 enabled to start aircraft engines.</i>
28		• Puede haber de manera simultánea una aeronave ARC C o menor en el SPOT 3 en encendido / <i>An ARC C or smaller aircraft may be on SPOT 3 starting up simultaneously.</i> • Se puede utilizar la línea de rodaje naranja de manera simultánea con aeronave ARC C o menor / <i>Orange taxiline may be used simultaneously with an ARC C or smaller aircraft.</i> • Línea de rodaje azul utilizable sólo con visibilidad RVR TDZ de la pista designada para los aterrizajes de 550 m o más / <i>Blue taxiline is usable only with an RVR TDZ visibility of 550 m or above.</i> • RESTRICCIÓN : Línea de rodaje amarilla no utilizable al usar el SPOT 1 / <i>Yellow taxiline is not usable when SPOT 1 is in use.</i> • RESTRICCIÓN: Estacionamiento 28 no puede ser autorizado a remolcar simultáneamente con aeronave saliendo desde el estacionamiento D2 / <i>Parking 28 cannot be authorized for towing simultaneously with an aircraft departing from parking D2</i>

PLATAFORMA 5 / APRON 5		
Estacionamiento	SPOT	Instrucciones / Instructions
D2		• Retroceso remolcado siguiendo la línea de rodaje naranja hasta que el tren de nariz de la aeronave alcance el SPOT 2 (mirando hacia el este) / <i>Towed pushback following the orange taxiline until nose landing gear of the aircraft reach SPOT 2 (nose towards east)</i> • SPOT 2 habilitado para el encendido de motores / <i>SPOT 2 enabled to start aircraft engines.</i> • Puede haber de manera simultánea una aeronave ARC C o menor en el SPOT 4 en encendido / <i>An ARC C or smaller aircraft may be on SPOT 4 starting up simultaneously.</i> • Se puede utilizar la línea de rodaje azul de manera simultánea con aeronave ARC C o menor / <i>Blue taxiline may be used simultaneously with an ARC C or smaller aircraft.</i> • Línea de rodaje naranja utilizable sólo con visibilidad RVR TDZ de la pista designada para los aterrizajes de 550 m o más / <i>Orange taxiline is usable only with an RVR TDZ visibility of 550 m or above.</i> • RESTRICCIÓN : Línea de rodaje amarilla no utilizable al usar el SPOT 2 / <i>Yellow taxiline is not usable when SPOT 2 is in use.</i> • RESTRICCIÓN: Estacionamiento D2 no puede ser autorizado a remolcar simultáneamente con aeronave saliendo desde el estacionamiento 28 / <i>Parking D2 cannot be authorized for towing simultaneously with an aircraft departing from parking 28.</i>
D4A		
D4B		
D6A		• Retroceso remolcado siguiendo la línea de rodaje naranja hasta que el tren de nariz de la aeronave alcance el SPOT 4 (mirando hacia el este) / <i>Towed pushback following the orange taxiline until nose landing gear of the aircraft reach SPOT 4 (nose towards east)</i> • SPOT 4 habilitado para el encendido de motores / <i>SPOT 4 enabled to start aircraft engines.</i> • Puede haber de manera simultánea una aeronave ARC C o menor en el SPOT 2 en encendido / <i>An ARC C or smaller aircraft may be on SPOT 2 starting up simultaneously.</i> • Se puede utilizar la línea de rodaje azul de manera simultánea con aeronave ARC C o menor / <i>Blue taxiline may be used simultaneously with an ARC C or smaller aircraft.</i> • Línea de rodaje naranja utilizable sólo con visibilidad RVR TDZ de la pista designada para los aterrizajes de 550 m o más / <i>Orange taxiline is usable only with an RVR TDZ visibility of 550 m or above.</i> • RESTRICCIÓN : Línea de rodaje amarilla no utilizable al usar el SPOT 4 / <i>Yellow taxiline is not usable when SPOT 4 is in use.</i>
D6B		
D4		• Retroceso remolcado siguiendo la línea de rodaje amarilla hasta que el tren de nariz de la aeronave alcance el SPOT 5 (mirando hacia el este) / <i>Towed pushback following the yellow taxiline until nose landing gear of the aircraft reach SPOT 5 (nose towards east)</i> • SPOT 5 habilitado para el encendido de motores / <i>SPOT 5 enabled to start aircraft engines.</i> • RESTRICCIÓN: Se permite solo 1 aeronave WIDEBODY en la línea de rodaje amarilla y SPOT 5 a la vez / <i>Only 1 WIDEBODY aircraft is allowed on the yellow taxiline and SPOT 5 at a time.</i> • RESTRICCIÓN: Línea de rodaje naranja y azul no utilizables / <i>Orange and blue taxilines are not usable.</i>
D6		

PLATAFORMA 6 / APRON 6		
Estacionamiento	SPOT	Instrucciones / Instructions
D5A		• Retroceso remolcado siguiendo la línea de rodaje azul hasta que el tren de nariz de la aeronave alcance el SPOT 3 (mirando hacia el este) / <i>Towed pushback following the blue taxiline until nose landing gear of the aircraft reach SPOT 3 (nose towards east)</i> • SPOT 3 habilitado para el encendido de motores / <i>SPOT 3 enabled to start aircraft engines. D5B</i>
D5B		• Puede haber de manera simultánea una aeronave ARC C o menor en el SPOT 1 en encendido / <i>An ARC C or smaller aircraft may be on SPOT 1 starting up simultaneously.</i> • Se puede utilizar la línea de rodaje naranja de manera simultánea con aeronave ARC C o menor / <i>Orange taxiline may be used simultaneously with an ARC C or smaller aircraft.</i> • Línea de rodaje azul utilizable sólo con visibilidad RVR TDZ de la pista designada para los aterrizajes de 550 m o más / <i>Blue taxiline is usable only with an RVR TDZ visibility of 550 m or above.</i> • RESTRICCIÓN : Línea de rodaje amarilla no utilizable al usar el SPOT 3 / <i>Yellow taxiline is not usable when SPOT 3 is in use</i>
D3A		• Retroceso remolcado siguiendo la línea de rodaje azul hasta que el tren de nariz de la aeronave alcance el SPOT 1 (mirando hacia el este) / <i>Towed pushback following the blue taxiline until nose landing gear of the aircraft reach SPOT 1 (nose towards east)</i> • SPOT 1 habilitado para el encendido de motores / <i>SPOT 1 enabled to start aircraft engines.</i>
D3B		• Puede haber de manera simultánea una aeronave ARC C o menor en el SPOT 3 en encendido / <i>An ARC C or smaller aircraft may be on SPOT 3 starting up simultaneously.</i> • Se puede utilizar la línea de rodaje naranja de manera simultánea con aeronave ARC C o menor / <i>Orange taxiline may be used simultaneously with an ARC C or smaller aircraft.</i>
D1		• Línea de rodaje azul utilizable sólo con visibilidad RVR TDZ de la pista designada para los aterrizajes de 550 m o más / <i>Blue taxiline is usable only with an RVR TDZ visibility of 550 m or above.</i> • RESTRICCIÓN : Línea de rodaje amarilla no utilizable al usar el SPOT 1 / <i>Yellow taxiline is not usable when SPOT 1 is in use.</i> • RESTRICCIÓN: Estacionamiento D1 no puede ser autorizado a remolcar simultáneamente con aeronave saliendo desde el estacionamiento F2 / <i>Parking D1 cannot be authorized for towing simultaneously with an aircraft pushing-back from parking F2.</i>

PLATAFORMA 6 / APRON 6		
Estacionamiento	SPOT	Instrucciones / Instructions
F2		● Retroceso remolcado siguiendo la línea de rodaje naranja hasta que el tren de nariz de la aeronave alcance el SPOT 2 (mirando hacia el este) / <i>Towed pushback following the orange taxiline until nose landing gear of the aircraft reach SPOT 2 (nose towards east)</i> ● SPOT 2 habilitado para el encendido de motores / <i>SPOT 2 enabled to start aircraft engines.</i> ● Puede haber de manera simultánea una aeronave ARC C o menor en el SPOT 4 en encendido / <i>An ARC C or smaller aircraft may be on SPOT 4 starting up simultaneously.</i> ● Se puede utilizar la línea de rodaje azul de manera simultánea con aeronave ARC C menor / <i>Blue taxiline may be used simultaneously with an ARC C or smaller aircraft.</i> ● Línea de rodaje naranja utilizable sólo con visibilidad RVR TDZ de la pista designada para el aterrizaje de 550 m o más / <i>Orange taxiline is usable only with an RVR TDZ visibility of 550 m or above.</i> ● RESTRICCIÓN : Línea de rodaje amarilla no utilizable al usar el SPOT 2 / <i>Yellow taxiline is not usable when SPOT 2 is in use.</i> ● RESTRICCIÓN: Estacionamiento F2 no puede ser autorizado a remolcar simultáneamente con aeronave saliendo desde el estacionamiento D1 / <i>Parking F2 cannot be authorized for towing simultaneously with an aircraft departing from parking D1.</i>
F4A		
F4B		
F6A		● Retroceso remolcado siguiendo la línea de rodaje naranja hasta que el tren de nariz de la aeronave alcance el SPOT 4 (mirando hacia el este) / <i>Towed pushback following the orange taxiline until nose landing gear of the aircraft reach SPOT 4 (nose towards east)</i> ● SPOT 4 habilitado para el encendido de motores / <i>SPOT 4 enabled to start aircraft engines.</i> ● Puede haber de manera simultánea una aeronave ARC C o menor en el SPOT 2 en encendido / <i>An ARC C or smaller aircraft may be on SPOT 2 starting up simultaneously.</i> ● Se puede utilizar la línea de rodaje azul de manera simultánea con aeronave ARC C o menor / <i>The Blue taxiline may be used simultaneously with an ARC C or smaller aircraft.</i> ● Línea de rodaje naranja utilizable sólo con visibilidad RVR TDZ de la pista designada para los aterrizajes de 550 m o más / <i>Orange taxiline is usable only with an RVR TDZ visibility of 550 m or above.</i> ● RESTRICCIÓN : Línea de rodaje amarilla no utilizable al usar el SPOT 4 / <i>Yellow taxiline is not usable when SPOT 4 is in use.</i>
F6B		
D3		● Retroceso remolcado siguiendo la línea de rodaje amarilla hasta que el tren de nariz de la aeronave alcance el SPOT 5 (mirando hacia el este) / <i>Towpushback following the yellow taxiline until nose landing gear of the aircraft reach SPOT 5 (nose towards east)</i> ● SPOT 5 habilitado para el encendido de motores / <i>SPOT 5 enabled to start aircraft engines.</i> ● RESTRICCIÓN: Se permite solo 1 aeronave WIDEBODY en la línea de rodaje amarilla y SPOT 5 a la vez / <i>Only 1 WIDEBODY aircraft is allowed on the yellow taxi line and SPOT 5 at a time.</i> ● RESTRICCIÓN: Línea de rodaje naranja y azul no utilizables con aeronaves ARC C o menor al tener una aeronave en el SPOT 5 / <i>Orange and blue taxilines are not usable for ARC C or smaller aircraft when there is an aircraft in SPOT 5.</i>
D5		
F4		
F6		

PLATAFORMA 7 / APRON 7		
Estacionamiento	SPOT	Instrucciones / Instructions
F3B		• Retroceso remolcado siguiendo la línea de rodaje hasta que el tren de nariz de la aeronave alcance el SPOT 1 (mirando hacia el este) / <i>Towed pushback following the taxiline until nose landing gear of the aircraft reach SPOT 1 (nose towards east)</i>
F3A		• Utilizable en LVP / <i>Usable in LVP</i> • Solo se permite la salida de 1 aeronave de estos estacionamientos a la vez hacia el SPOT 1 / <i>Only 1 aircraft is allowed for push back from these parking places toward SPOT 1 at a time.</i> • SPOT 1 habilitado para el encendido de motores / <i>SPOT 1 enabled to start aircraft engines.</i> • Puede haber de manera simultánea una aeronave ARC C o menor en el SPOT 2 en encendido / <i>An ARC C or smaller aircraft may be on SPOT 2 starting up simultaneously</i>
F5B		• Retroceso remolcado siguiendo la línea de rodaje hasta que el tren de nariz de la aeronave alcance el SPOT 2 (mirando hacia el este) / <i>Towed pushback following the taxiline until nose landing gear of the aircraft reach SPOT 2 (nose towards east)</i>
F5A		• Utilizable en LVP / <i>Usable in LVP</i> • Solo se permite la salida de 1 aeronave de estos estacionamientos a la vez hacia el SPOT 2 / <i>Only 1 aircraft is allowed to depart from these parking places toward SPOT 2 at a time.</i> • SPOT 2 habilitado para el encendido de motores / <i>SPOT 2 enabled to start aircraft engines.</i> • Puede haber de manera simultánea una aeronave ARC C o menor en el SPOT 1 en encendido / <i>An ARC C or smaller aircraft may be on SPOT 1 starting up simultaneously.</i>

PLATAFORMA 8 / APRON 8		
Estacionamiento	SPOT	Instrucciones / Instructions
41		• Retroceso remolcado siguiendo la línea de rodaje hasta que el tren de nariz de la aeronave alcance el SPOT 3 (mirando hacia el norte) / <i>Towed pushback following the taxiline until nose landing gear of the aircraft reach SPOT 3 (nose towards north)</i> • Utilizable en LVP / <i>Usable in LVP</i>
42		• Solo se permite la salida de 1 aeronave de estos estacionamientos a la vez hacia el SPOT 3 / <i>Only 1 aircraft is allowed for push back from these parking places toward SPOT 3 at a time.</i>
43		• SPOT 3 habilitado para el encendido de motores / <i>SPOT 3 enabled to start aircraft engines.</i> • Puede haber de manera simultánea una aeronave en el SPOT 4 en maniobra de encendido / <i>There may be an aircraft simultaneously on SPOT 4 during engine startup maneuver.</i> • RESTRICCIÓN: Estacionamiento 43 no puede ser autorizado a remolcar con aeronave en el SPOT 4 / <i>Parking 43 cannot be authorized for push back when there is an aircraft in SPOT 4.</i>
44A		• Retroceso remolcado siguiendo la línea de rodaje hasta que el tren de nariz de la aeronave alcance el SPOT 4 (mirando hacia el norte) / <i>Towed pushback following the taxiline until nose landing gear of the aircraft reach SPOT 4 (nose towards north)</i>
44		• Utilizable en LVP / <i>Usable in LVP</i> • Solo se permite la salida de 1 aeronave de estos estacionamientos a la vez hacia el SPOT 4 / <i>Only 1 aircraft is allowed to depart from these parking places toward SPOT 4 at a time.</i> • SPOT 4 habilitado para el encendido de motores / <i>SPOT 4 enabled to start aircraft engines.</i> • Puede haber de manera simultánea una aeronave en el SPOT 3 en maniobra de encendido / <i>There may be an aircraft simultaneously on SPOT 3 during engine startup maneuver.</i>
44B		
45		
46		
47		

10. Cobro de aterrizaje ACFT clubes aéreos y particulares en el AP ARTURO MERINO BENÍTEZ

10.1. Las aeronaves de Clubes Aéreos y las de uso no comercial o privado afectas al pago de la Tasa Operacional Anual, pagarán un aterrizaje de acuerdo a lo indicado en el DAR 50, "Artículo 33° cuyo valor es reajustado trimestralmente, según la variación que experimente el IPC.

11. Coordinación de ingreso de Ambulancias

11.1. Operadores aéreos o pilotos deberán coordinar el ingreso al Aeropuerto AMB de cualquier ambulancia ligada a su operación con 1 hora de antelación, mediante correo electrónico supavsec@dgac.gob.cl ó vía fono +56 2 24363407, celular +56 9 91581778 indicando como mínimo: nombre de la empresa, nombre del conductor, patente ambulancia e identificación del vuelo.

10. ACFT landing fees for air clubs and individuals at the ARTURO MERINO BENÍTEZ AP

10.1. Air Club aircraft and those of non-commercial or private use subject to payment of the Annual Operational Fee shall pay a landing fee in accordance with the provisions of DAR 50, "Article 33° whose value is readjusted quarterly, according to the variation experienced by the CPI.

11. Ambulance admission coordination

11.1. Aircraft operators or pilots must coordinate the entry to the AMB Airport of any ambulance linked to their operation 1 hour in advance, by e-mail supavsec@dgac.gob.cl or via telephone +56 2 24363407, cell phone +56 9 91581778 indicating at least: company name, driver's name, ambulance license plate number and flight identification.

SCEL AD 2.21

PROCEDIMIENTO DE ATENUACION DEL RUIDO
NOISE ABATEMENT PROCEDURES

1. Mitigación de ruido RWY

- 1.1. Restricciones de utilización RWY 17R/35L:
El uso de la pista estará restringido para su operación entre las 00:00 y 06:00 HL. Se excluye dicha restricción a las siguientes operaciones:
- Operación de aeronaves clasificadas como Capítulo 14 del Anexo 16 de la OACI.
 - Operaciones de aterrizaje para todo tipo de aeronaves, sin uso de reversa.
 - Operaciones que por razones de seguridad operacional deban hacer uso de pista.

- 1.2. Restricción aeronaves Capítulo 3 (ambas pistas)
Aeronaves clasificadas en Capítulo 3 del Anexo 16 de la OACI, no podrán realizar operaciones de despegue entre las 22:00 y 07:00 HL.

Por motivos de seguridad y contaminación acústica, no se autorizan pruebas de motores a máxima potencia en plataforma. Lugar para pruebas de motores a máxima potencia: Horario diurno, Zona de prueba de Motores (NORTE de calle Papa, Test Area). Horario nocturno, previa coordinación con Supervisor de Plataforma.

1. Noise mitigation RWY

- 1.1. *Restrictions on the Use of RWY 17R/35L:*
Runway use will be restricted between 00:00 and 06:00 LMT. This restriction is not applicable to the following operations:
- *Operation of aircraft classified as Chapter 14 of ICAO Annex 16.*
 - *Landing operations for all types of aircraft, without the use of reversers.*
 - *Operations that, for safety reasons, must use the runway.*

- 1.2. *Restriction for Chapter 3 aircraft (both runways)*
Aircraft classified as Chapter 3 of ICAO Annex 16 will not be permitted to takeoff between 22:00 and 07:00 LMT.

For safety and noise pollution reasons, full-power engine testing on the apron is not authorized. Full-power engine testing location: Daytime hours, Engine Test Area (NORTH of Papa Street, Test Area). Night schedule, by prior coordination with Platform Supervisor

SCEL AD 2.22

PROCEDIMIENTO DE VUELO
FLIGHT PROCEDURES

NIL

SCEL AD 2.23

**INFORMACIÓN ADICIONAL
ADDITIONAL INFORMATION**

- Precaución en ATZ por concentración de aves de diversas especies de GND a 3000FT AGL.
- Se prohíbe la operación de Planeadores y Ultralivianos por congestión de Tráfico.
- Toda Operación internacional no regular en Aeropuerto Arturo Merino Benítez debe tener coordinada la empresa de Handling y especificarla en la respectiva solicitud de sobrevuelo o arribo a territorio nacional.
- Prácticas IFR, exámenes DGAC en Aeropuerto Arturo Merino Benítez, están suspendidos. Instrucciones Santiago RDR y/o Santiago INFO.
- Todos los Planes de Vuelo enviados a través de la Red AFTN /AMHS despegando desde el Aeropuerto Arturo Merino Benítez deben ser enviados solo a la dirección SCELZPZX.
- Todo vuelo MEDEVAC que se realice desde AP Arturo Merino Benítez hacia Isla Falkland (Malvinas) deberá presentar FPL con 1 hora a la EOBT.
- CTN tronadores ahuyentadores de aves RWY 17L/35R, RWY 17R/35L
- AP cuenta con Radar de Movimiento en la Superficie (SMR), para el control y guía del movimiento de aeronaves y vehículos en el área de maniobras.
- Para toda ACFT no regular que transporte pasajeros al AP Arturo Merino B, deberá coordinar estacionamiento con el Consorcio Nuevo Pudahuel TEL (56-2) 2 6901703, email operaciones@nuevopudahuel.cl previo al inicio del vuelo.
- ACFT de Transporte Público en vuelos especiales y/o charter que transporte pasajeros desde el extranjero y que deban utilizar las instalaciones del Edificio Terminal no serán autorizadas a operar entre las 1000-1300 UTC y entre 1530-1800 UTC.
- **PRECAUCIÓN**, todos los días entre las 2300 UTC y las 0400 UTC, debido a reflejo de puntero laser de mano durante procedimiento de aproximación y después del despegue entre GND y 10000FT
- *Caution in ATZ due to concentration of birds of various species from GND to 3000FT AGL.*
- *The operation of Gliders and Ultralights is prohibited due to traffic congestion.*
- *All non-scheduled international operations at Arturo Merino Benitez Airport must have the Handling company coordinated and specified in the respective request for overflight or arrival to national territory.*
- *IFR practices, DGAC exams at Arturo Merino Benitez Airport are suspended. Instructions Santiago RDR and/or Santiago INFO.*
- *All Flight Plans sent through the AFTN /AMHS Network taking off from Arturo Merino Benitez Airport must be sent only to the address SCELZPZX*
- *All MEDEVAC flights from AP Arturo Merino Benitez to Falkland Island (Malvinas) must present FPL with 1 hour to the EOBT.*
- *CTN bird scarers RWY 17L/35R, RWY 17R/35L*
- *AP has a Surface Movement Radar (SMR) to control and guide the movement of aircraft and vehicles in the maneuvering area.*
- *For all non-scheduled ACFT transporting passengers to AP Arturo Merino B, parking must be coordinated with Consorcio Nuevo Pudahuel TEL (56-2) 2 6901703, email operaciones@nuevopudahuel.cl prior to the start of the flight.*
- *ACFTs on special and/or charter flights carrying passengers from abroad and which must use the Terminal Building facilities will not be authorized to operate between 1000-1300 UTC and between 1530-1800 UTC.*
- *CAUTION, every day between 2300 UTC and 0400 UTC, due to handheld laser pointer reflection during approach procedure and after takeoff between GND and 10000FT*

SCEL AD 2.24

**CARTAS RELATIVAS AERÓDROMO
AERODROME CHARTS**

AIP VOLUMEN I	
Plano de obstáculos de aeródromo OACI Tipo "A" ICAO Type "A" Aerodrome Obstacle Map	AD 2 SCEL-42/43

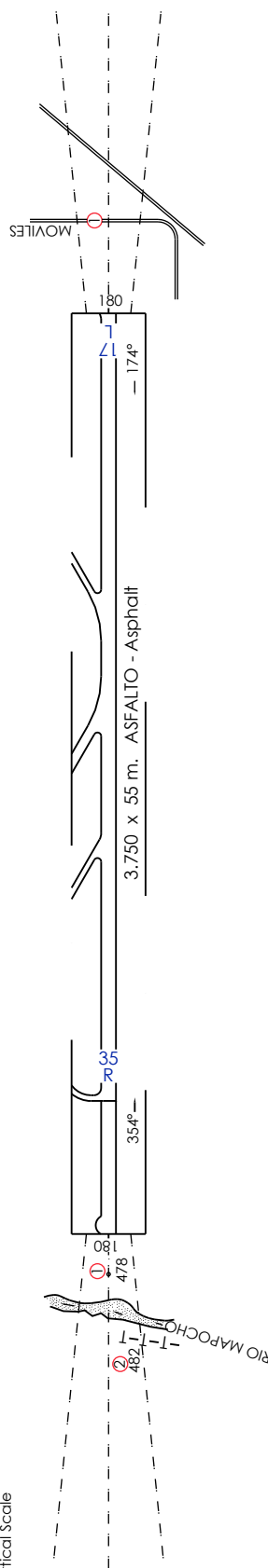
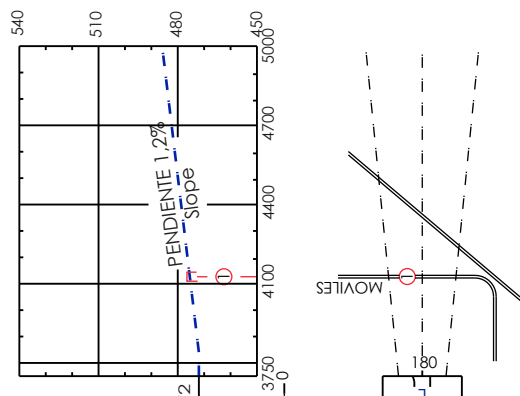
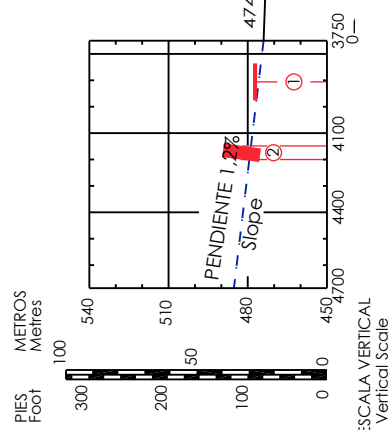
SANTIAGO / A. MERINO BENITEZ - Internacional

AIS - CHILE

 N_{mag}

RWY 35R - 17L

DISTANCIAS DECLARADAS / Declared distances	
RWY - 35R	RWY - 17L
3750	RECORRIDO DE DESPEGUE DISPONIBLE Take - Off - Run Available
3750	DISTANCIA DE DESPEGUE DISPONIBLE Take - Off - Distance Available
3750	DISTANCIA ACCELERACION PARADA DISPONIBLE Accelerate Stop Distance Available
3200	DISTANCIA DE ATERRAJE DISPONIBLE Landing Distance Available



CLAVE - LEGEND	
NUMERO DE IDENTIFICACION - identification number	○
ARBOL O ARBUSTO - Tree or bush	*
POSTE, TORRE, CAMPANARIO, ANTENA - Pole, tower, spire, antenna, etc.	○
EDIFICIO O ESTRUCTURA GRANDE - Building or large structure	■
FERROCARRIL - Rail road, CAMINO - Primary road	—
LINEA DE TRANSMISION O CABLE AEREO - Transmission line or overhead	—+—+—
TERRENO QUE PENETRA PLANO OBSTACULO O Terreno penetrating obstruction plane	///

REGISTRO DE ENMIENDAS Amendment record		
NUM N°	FECHA Date	ANOTADO POR: Entered by:

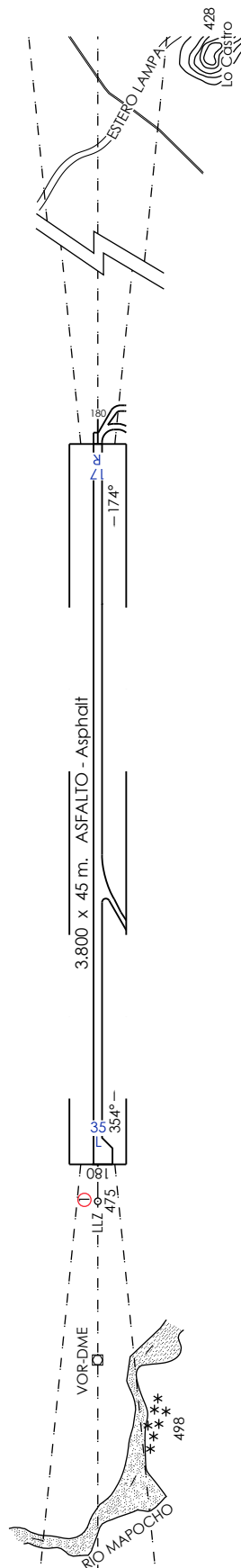
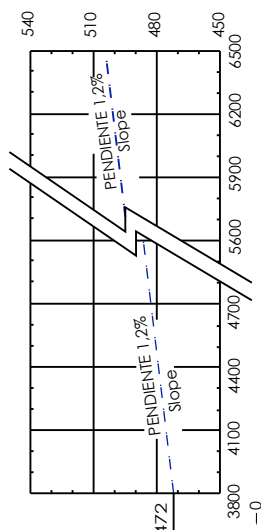
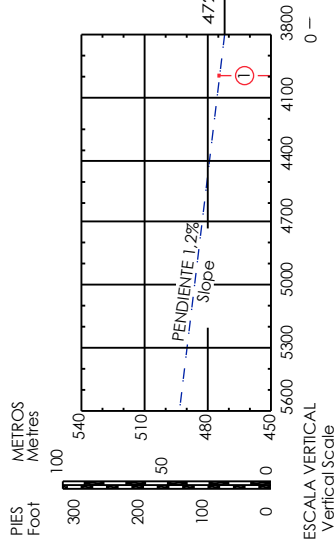


Dimensions and elevations in meters

SANTIAGO / A. MERINO BENITEZ - Internacional

RWY 35L - 17R

DISTANCIAS DECLARADAS / Declared distances	
RWY - 35L	RWY - 17R
3800	RECORRIDO DE DESPEGUE DISPONIBLE Take - Off - Run Available 3800
3800	DISTANCIA DE DESPEGUE DISPONIBLE Take - Off - Distance Available 3800
3800	DISTANCIA ACCELERACION PARADA DISPONIBLE Accelerate Stop Distance Available 3800
3800	DISTANCIA DE ATERRIZAJE DISPONIBLE Landing Distance Available 3800



CLAVE - LEGEND	
NUMERO DE IDENTIFICACION - identification number	○
ARBOL O ARBUSTO - Tree or bush	*
POSTE, TORRE, CAMPANARIO, ANTENA - Pole, tower, spire, antenna, etc.	○
EDIFICIO O ESTRUCTURA GRANDE - Building or large structure	■
FERROCARRIL - Rail road, CAMINO - Primary road	—
LINEA DE TRANSMISION O CABLE AEREO - Transmission line or overhead	—+—+—
TERRENO QUE PENETRA PLANO OBSTACULO O Terreno penetrating obstruction plane	///

[illegible]

