

AD 2. AEROPUERTO ARTURO MERINO BENÍTEZ - SANTIAGO

SCEL	AD 2.1	INDICADOR DE LUGAR Y NOMBRE DEL AERÓDROMO AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME
------	--------	--

SCEL	AD 2.2	DATOS GEOGRÁFICOS Y ADMINISTRATIVOS DEL AERÓDROMO AERODROME GEOGRAPHIC AND ADMINISTRATIVE DATA
1	Coordenadas del ARP y emplazamiento en el AD ARP coordinates and site at Aerodrome	33 23 39,99 S 70 47 37,69 W
2	Dirección y distancia desde (ciudad) Direction and distance from (city)	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 Elevation / Reference temperatura	474 M (1555 FT)/30°
4	Ondulación Geoidal (m) / Geoidal Undulation (m)	26,10 RWY 17L
5	MAG/VAR/Cambio anual MAG VAR/Annual change	1.1° E (2022)
6	Explotador , dirección postal, teléfono, e-mail, AFS AD Administration, address, telephone, e-mail, AFS	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 +56977338267 H24, AFTN: SCELVDYX - SCELZPZX - SCELZPZB - SCELAUXX; Email: operaciones_amb@dgac.gob.cl
7	Tipos de tránsito permitidos (IFR/VFR) Types of traffic permitted (IFR/VFR)	IFR / VFR
8	Observaciones / Remarks	Ninguna/None

SCEL	AD 2.3	HORAS DE FUNCIONAMIENTO / OPERATIONAL HOURS
1	Administración del AD AD Administration	H24
2	Aduanas / Customs Inmigración / Immigration	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. 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
3	Dependencias de sanidad/ 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
4	Oficina de notificación AIS / AIS Briefing office	H24
5	Oficina de notificación ATS (ARO) ATS reporting office (ARO)	H24
6	Oficina de notificación MET / MET briefing office	H24
7	ATS /ATS	H24
8	Abastecimiento de combustible / Fuelling	YES
9	Servicios de escala / Handling	A requerimiento a las Empresas de Handling
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 AD.
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	Ninguna / None

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 / Remarks	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: PCN 63 R/B/W/T
2	Anchura, superficie y resistencia de las calles de rodaje /Taxiway width, surface and strength TWY ALFA WID 36 M SFC: CONC, RSTG: PCN 63 R/B/W/T. TWY TANGO WID 23 M SFC: ASPH, RSTG: 63 R/B/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 <i>Dirección General de Aeronáutica Civil</i> 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). has not parking for long demurrage.</i>	
3	Emplazamiento y elevación del punto de verificación de altímetro Altimeter checkpoint location and elevation NO	
4	Puntos de verificación VOR/INS /VOR/INS checkpoints 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 I FREQ 117.2 Mhz, radial 357 DEG.	
5	Observaciones/Remarks: ACN superior PCN solicitar autorización DGAC.	

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 Lineas 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.
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/Stops bars	AIP CHILE Volumen II (AIP- MAP) SMGCS AP Arturo Merino Benitez-Santiago
4	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.

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	
Tipo de obstáculo/Elevación <i>Obstacle type Elevation</i>		Tipo de obstáculo/Elevación <i>Obstacle type/Elevation</i>		Observaciones <i>Remarks</i>	
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 2.9-19 / AD 2.9-20					

SCSEL	AD 2.11	INFORMACIÓN METEOROLÓGICA PROPORCIONADA METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED
1	Oficina MET asociada / Associated MET office	Centro Meteorológico Arturo Merino Benítez
2	Horas de servicio / Hours of service Oficina MET fuera de horario / MET office out hours of service	H24 NO
3	Oficina responsable de la preparación TAF Office responsible for TAF preparation Período de validez / Periods of validity	Centro Meteorológico Arturo Merino Benítez 00/00, 06/06, 12/12, 18/18 UTC
4	Pronóstico de tendencia / Trend forecast Intervalo de emisión / Interval of emissions	TREND Horario
5	Aleccionamiento consulta proporcionados Briefing/consultation provided	P,
6	Documentación de vuelo / Flight documentation Idiomas Utilizados / Language used	C, PL Español
7	Cartas y demás información disponible para aleccionamiento o consulta Charts and other information available for briefing or consultation S, P, W	
8	Equipo suplementario disponible para proporcionar información	
	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.	
	Supplementary equipments available for providing information	
9	Receiver satellite images HRP, GOES, GVAR and WAFS; Aerodrome Camera Support (www.dgac.gob.cl) Automated Weather Observing System (AWOS) in MET Center, TWR, APP and ACC with following information: 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.	
	Dependencias ATS que reciben información ATS unit provided with information	ACC; TWR; FSS
	Información adicional (limitación de servicio, etc.) Additional information (limitations of service, etc.)	
10	Anemómetro de cazoleta de respaldo en RWY 17L/35R y RWY 17R INFO AVBL Centro MET y TWR.	Cup Anemometer SDBY RWY 17L/35R and RWY 17R AVBL INFO MET Center and TWR.

SCSEL	AD 2.12	CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LA PISTA / RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS					
RWY NR	BRG GEO MAG	LEN/WID RWY (m)	RSTG/PCN 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	63 F/B/W/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	63 F/B/W/T ASPH	33 24 17,60 S 70 47 06,57 W	473.9 m (1555 FT)		
RLS RWY / SWY	LEN/WID SWY (M)	LEN/WID CWY (M)	LEN/WID STP (M)	OFZ	RMK		
7	8	9	10	11	12		
0,0%	NO	NO	3.870 x 300	YES	WDI RWY 17L		
0,0%	NO	NO	3.870 x 300	YES	WDI RWY 35R		
RWY NR	BRG GEO MAG	LEN/WID RWY (m)	RSTG/PCN SFC RWY / SWY	COORD GEO THR	ELEV THR ELEV MAX TDZ		
1	2	3	4	5	6		
17R	177° GEO 176° MAG	3.800 x 45	115 F/D/W/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	115 F/D/W/T ASPH	33 24 22,25 S 70 48 06,77 W	472,4 m (1550 FT)		
RLS RWY/ SWY	LEN/WID SWY	LEN/WID CWY	LEN/WID STP (M)	OFZ	RMK		
7	8	9	10	11	12		
0,0%	NO	NO	3.920 x 300	YES	WDI RWY 17R		
0,0%	NO	NO	3.920 x 300	YES	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 APROXIMACIÓN Y DE PISTA / APPROACH AND RUNWAY LIGHTING									
		RWY	LGT APCH LEN INTST	LGT THR 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			PAPI 3.0°	YES	2.600 m EV 50 m W LIH FM 2.500 m 3.150 m W/R LIH FM 3.150 m 3.750 m R LIH	3.750 m EV 60 m W LIH	NO	NO	NO	
	RCLL										
	REDL	G						NO	NO	NO	
	TDZL										
	REIL										
35R	SSALS			PAPI 3.0°	NO	NO	600 m R EV 60 m 3.200 m EV 60 m W LIH	NO	NO	NO	
	RCLL										
	REDL	G						NO	NO	NO	
	REIL										
17R	ALSF-2			PAPI 3.0°	NO	3.200 m EV 15 m W 3.800 m R	NO	NO	NO	NO	
	RCLL										
	REDL	G									
	REIL										
	TCLL										
35L	REIL RCLL REDL			PAPI 3.0°	NO	3.200 m EV 15 m W 3.800 m R	3.800 m EV 50 m	NO	NO	NO	

SCEL	AD 2.15	OTRAS LUCES, FUENTE SECUNDARIA DE ENERGÍA / 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/LDI location and LGT Anemómetro / Anemometer	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. TWY edge and centreline lighting or TWY illuminated and retro-reflective markers and centre line lighting.
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.
5	Observaciones /Remarks	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 /APP and FATO lighting	NO
7	Observaciones /Remarks	Ninguna / None

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
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 <i>ATS unit call sign</i> Idioma(s) / <i>Language (s)</i>	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	122.4 123.8	H24	
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 – 122.6 W	GNDC W a disposición ATC, Será informado en Freq ATIS	Control Terrestre Primaria Control Terrestre Secundaria
FSS	Santiago Radio	127.0 127.5	IVNO 1200-FCCV VRNO 1100-FCCV	Red Norte Red Sur
ATIS	NO	132.1 132.7	H24	Arribo 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
------	---------	---

1.1 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.**

1.2 Operaciones simultaneas en pistas 17L y 17R.

1.2.1 Generalidades

12.1.1 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.

12.1.2 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.

12.1.3 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.

12.1.4 Se requiere el uso de Director de Vuelo o piloto automático brindando guía RNAV durante las operaciones simultáneas.

12.1.5 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;

12.1.6 **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.**

12.1.7 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.

12.1.8 **Durante la ejecución de aproximaciones simultaneas, 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.**

12.1.9 **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.**

1.2.2 Aproximaciones paralelas simultáneas independientes en VMC

12.2.1 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.

- 1222** 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.
- 1223** La separación visual será aplicada de acuerdo al DAP 11 00, capítulo 6, párrafo 6.2 (www.dgac.gob.cl/normativa/reglamentacion-aeronautica/).
- 123** 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
- 124** 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/ 135.4/121.1 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.

1.25 Fraseología

CIRCUNSTANCIAS CIRCUMSTANCES	ESPAÑOL ENGLISH
Primera comunicación con Santiago aproximación <i>First communication with Santiago approach</i>	... APROXIMACIONES SIMULTÁNEAS EN PROGRESO. ... SIMULTANEOUS PARALLEL RUNWAY APPROACHES IN PROGRESS.
Autorización para descenso desde el norte a SCEL. <i>Descent clearance from north to SCEL.</i>	<identificación> AUTORIZADO HASTA TEGEB, <star> LLEGADA, DESCENDA PARA <nivel>, ESPERE APROXIMACIÓN ILS T PISTA 17L. <callsign> CLEARED TO TEGEB, <star> ARRIVAL, DESCEND TO <level>, EXPECT ILS T APPROACH RUNWAY 17L
Autorización para descenso desde el sur a SCEL. <i>Descent clearance from south to SCEL.</i>	<identificación> AUTORIZADO HASTA VOVPO, <star> LLEGADA, DESCENDA PARA <nivel>, ESPERE APROXIMACIÓN RNAV RNP T PISTA 17R. <callsign> CLEARED TO VOVPO, <star> ARRIVAL, DESCEND TO <level>, EXPECT RNAV RNP T APPROACH RUNWAY 17R.
Autorización de aproximación <i>Approach clearance</i>	<identificación> AUTORIZADO APROXIMACIÓN RNAV RNP T PISTA 17R; o AUTORIZADO APROXIMACIÓN ILS T PISTA 17L. <callsign> CLEARED FOR RNAV RNP T APPROACH RUNWAY 17R; or CLEARED FOR ILS T APPROACH RUNWAY 17L.
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? Si la respuesta es afirmativa: MANTENGA SEPARACIÓN VISUAL CON EL TRÁNSITO Si la respuesta es negativa: <identificación> DETENGA DESCENSO. FRUSTRE DE INMEDIATO (instrucciones alternativas) CONTACTE SANTIAGO APROXIMACIÓN 119.7 (o 135.4) AHORA. <callsign> TRAFFIC AT <number> O'CLOCK <distance> APPROACHING TO RWY 17L (or 17R), DO YOU HAVE IT IN SIGHT? If the answer is in the affirmative: MAINTAIN VISUAL SEPARATION WITH TRAFFIC If the answer is in the negative: <callsign> STOP DESCENT. GO AROUND IMMEDIATELY (alternative instructions) CONTACT SANTIAGO APPROACH 119.7 (or 135.4) NOW.
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> 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.

1.3 Uso preferencial de pistas

- 1.3.1 Siempre que la intensidad de viento no supere los 10 nudos de cola, se utilizarán las pistas 17L/17R.
- 1.3.2 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.
- 1.3.3 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.

1.4 Autorización para despegue inmediato

- 1.4.1 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.
- 1.4.2 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*.

1.5 Utilización de calles de salida rápida

1.5.1 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:

- a) **RWY 17L, las calles de rodaje Charlie y Bravo.**
Preferentemente Clase C, o menores, abandonarán RWY 17L via TWY Charlie y aeronaves de fuselaje ancho (Airbus 300, 310, 330, 340 y 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 Clase C o menores, abandonarán RWY 17R vía TWY Uniform y aeronaves de fuselaje ancho (Airbus 300, 310, 330, 340 y 380, Boeing 747, 757, 767, 777 MD11, DC8, DC10) abandonarán RWY 17R vía TWY Whiskey y llamarán a GNDC antes de cruzar TWY Zulu.

1.5.2 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. Circuitos de tránsito

2.1 Aviones

2.1.1 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.

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

2.1.2.1 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.

2.1.3 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.

2.2 Helicópteros

2.2.1 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 FBO Los Cedros Aviación, Aeronest, FBO Santiago S.A. y El Litoral, procederán a la intersección de las calles de rodaje Kilo y Juliett de acuerdo al tráfico existente. Desde ese punto serán instruidos a rodar o a continuar con rodaje aéreo hasta el respectivo punto Hotel.

d) Los helicópteros que se dirijan al hangar del Sub-departamento Inspección en Vuelo, procederán a 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.

e) Los helicópteros que se dirijan al hangar de ENAER, procederán a calle de rodaje Kilo de acuerdo con el tráfico existente. Desde ese punto serán instruidos a rodar o a continuar con rodaje aéreo hasta el respectivo punto Hotel.

- f) Todos los despegues y aterrizajes, deberán efectuarse dentro de lo posible con la presencia de un Supervisor del Área de Movimiento.
- g) 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.
- ✂ h) Procedimientos para operaciones de Helicópteros en hangar AVIASUR:
 - Arribos: Las aeronaves aproximarán de acuerdo a las Instrucciones de la Torre de Control a la intersección de las Calles de Rodaje Mike y Kilo. Posterior, procederá en vuelo traslacional al punto Hotel del hangar AVIASUR, desde donde será guiado por el Supervisor de Plataforma.
 - Despegues: Las aeronaves procederán en vuelo traslacional hacia Calle de Rodaje India, apoyado por el Supervisor de Plataforma si es que sale de los Hangares AVI 3 y AVI 4, desde donde despegará de acuerdo a las Instrucciones de la Torre de control. Si la salida es desde los Hangares AVI 1 y AVI 2, procederán en vuelo traslacional hasta donde sea instruido por la Torre de Control.

2.2.2 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 IIª 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**, FBO Los Cedros Aviación, Aeronest, FBO Santiago S.A. y/o El Litoral, 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.
- ✂ 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.**
- 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.

3. Control Terrestre

- 3.1 Todo movimiento de superficie de aeronaves, vehículos y personal en el área de maniobras, está sujeto a autorización por parte de la TWR.
- 3.2 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.

3.3 Las aeronaves rodando por TWY ALFA, serán instruidas para ceder el paso a aquellas que abandonan RWY 17L por TWY Bravo o Charlie.

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

4. Área de Maniobras

- 4.1 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.
- 4.2 Las aeronaves que abandonen la plataforma de carga del tipo Boeing 747, MD11 o similar, rodarán preferentemente vía calles de rodaje Kilo y Bravo o vía calles de rodaje Kilo y Charlie.
- 4.3 El rodaje de aeronaves autopropulsadas por las calles de rodaje India y Mike, solo para aeronaves del tipo Gulfstream V, Global Express, similar o inferior.
- 4.4 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
- 4.5 Calle de rodaje KILO cerrada entre calle de rodaje GOLF y calle de rodaje FOXTROT, mientras se encuentre aeronave estacionada en estacionamiento 25R.
- 4.6 Nueva calle de rodaje WHISKY de alta velocidad habilitada, al S de calle de rodaje UNIFORM.
- 4.7 Calle de rodaje PAPA cerrada entre calle de rodaje ZULU 1 y ZULU 2 mientras se encuentre aeronave estacionada, instrucciones Control Terrestre.
- 4.8 Nueva sección de calle de rodaje PAPA, disponible entre calle de rodaje HOTEL y TANGO. Instrucciones GNDC.
- 4.9 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.
- 4.10 Nueva sección de calle de rodaje ALFA disponible entre TWY KILO 1 y RWY 35R, instrucciones Control Terrestre.
- 4.11 Nueva sección de calle de rodaje ZULU disponible entre calle de rodaje GOLF y YANKEE instrucciones GNDC.
- 4.12 Nueva calle de rodaje YANKEE disponible para entrar o salir de THR RWY 35L, instrucciones GNDC.
- 4.13 La sección de calle de rodaje A que conecta con THR 35R se identifica como ALFA1.
- 4.14 Nueva sección de calle de rodaje ALFA disponible entre calle de rodaje NOVEMBER y nueva sección de calle de rodaje KILO.

- 4.15 Nueva sección de calle de rodaje KILO disponible, conecta con la calle de rodaje ALFA.
- 4.16 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.
- 4.17 Precaución Calle de Rodaje ZULU 1 entre Calle de Rodaje PAPA y Plataforma Whiskey, solamente permitidas aeronaves código CHARLIE.

5. Plataformas

- 5.1 Todos los estacionamientos/puentes están diseñados para la modalidad de ingreso de nariz (nose in).
- 5.2 De acuerdo a políticas de ciertas compañías, las aeronaves ingresan a los estacionamientos con señalero.
- 5.3 El abandono de los estacionamientos/puentes es bajo la modalidad de retroceso remolcado.
- 5.4 La Plataforma Nacional, Internacional y de Carga, cuentan con líneas guías de color amarillo para el acceso a los estacionamientos. Se requiere señalero
- 5.5 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.
- 5.6 El ingreso y salida de aeronaves desde/hacia plataforma Papa y Área de Mantenimiento de LAN y SKY, deberá ser efectuada por un vehículo remolcador, a excepción de las aeronaves menores al tipo B737, las que lo harán autopropulsadas y guiadas por un vehículo Follow me (DAP 14 05, Operación de Aeronaves, Circulación Vehicular y Tránsito de Peatones en el Área de Movimiento del AP AMB)
- 5.7 En todos los puentes y estacionamientos, las aeronaves podrán efectuar prueba de motores sólo en ralentí.
- 5.8 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
- 5.9 ACFT sin Puente de Embarque, no debe desembarcar pasajeros si los autobuses de transferencia no están disponibles para trasladarlos al Edificio Terminal.
- ☞ 5.10 Los puentes de embarque 16,17,18,19,21,23,24 y 25 cuentan con el Sistema de Guía de Atraque (SAFE GATE).
- ☞ 5.11 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.
- ☞ 5.12 El ingreso a los puentes de embarque se efectuará autopropulsados y a mínima potencia

6. Estacionamientos:

PRKG STAND	COORDENADAS COORDINATES		AERONAVE según CÓDIGO DE REFERENCIA DE AERÓDROMO (ARC) <i>AIRCRAFT according AIRPORT REFERENCE CODE (ARC)</i>	PIT COMBUSTIBLE
APRON 1				
W5	33°24'24.21"	070°47'43.81"	Aeronave crítica Código ECHO	NO
W6	33°24'25.15"	070°47'52.49"	Aeronave crítica Código ECHO.	SI
W7B	33°24'25.58"	070°47'44.25"	Aeronave crítica Código CHARLIE	NO
W7	33°24'26.55"	070°47'43.69"	Aeronave crítica Código ECHO	NO
W7A	33°24'26.86"	070°47'44.15"	Aeronave crítica Código CHARLIE	NO
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	NO
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	NO
W4	33°24'22.79"	070°47'52.62"	Aeronave crítica Código FOXTROT	SI
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 ECHO	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	NO
E6B	33°24'08.72"	070°47'51.43"	Aeronave crítica Código CHARLIE	NO
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	NO
C1B	33°24'02.32"	070°47'46.50"	Aeronave crítica Código CHARLIE	NO
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
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 ECHO	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
C5	33°24'01.57"	070°47'51.98"	Aeronave crítica Código ECHO	SI
C3	33°24'01.44"	070°47'48.73"	Aeronave crítica Código ECHO	SI
APRON 4				
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
12			Aeronave crítica Código ECHO	NO
APRON TWY G				
16			Aeronave crítica Código ECHO	NO
17			Aeronave crítica Código ECHO	NO
17A			Aeronave crítica Código CHARLIE	NO
17B			Aeronave crítica Código CHARLIE	NO
18			Aeronave crítica Código ECHO	NO
19			Aeronave crítica Código ECHO	NO
19A			Aeronave crítica Código CHARLIE	NO
19B			Aeronave crítica Código CHARLIE	NO
20			Aeronave crítica Código ECHO	NO
20A			Aeronave crítica Código CHARLIE	NO
20B			Aeronave crítica Código CHARLIE	NO
21			Aeronave crítica Código ECHO	NO
21B			Aeronave crítica Código CHARLIE	NO
22			Aeronave crítica Código ECHO	NO
23			Aeronave crítica Código CHARLIE	NO
24			Aeronave crítica Código CHARLIE	NO
25			Aeronave crítica Código CHARLIE	NO
23L	33°23'65"	70°47'43"	Aeronave crítica Código CHARLIE	NO
24L	33°23'65"	70°47'41"	Aeronave crítica Código CHARLIE	NO
25L	33°23'65"	70°47'38"	Aeronave crítica Código CHARLIE	NO
APRON 5				
26	33° 23.81'	070° 47.37'	Aeronave crítica Código CHARLIE	NO
27	33° 23.81'	070° 47.40'	Aeronave crítica Código CHARLIE	NO
28	33° 23.81'	070° 47.44'	Aeronave crítica Código CHARLIE	NO
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 ECHO	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

PRKG STAND	COORDENADAS COORDINATES		AERONAVE según CÓDIGO DE REFERENCIA DE AERÓDROMO (ARC) <i>AIRCRAFT according AIRPORT REFERENCE CODE (ARC)</i>	PIT COMBUSTIBLE
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 ECHO	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	NO
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	NO
F6	33°24'08.71"	070°47'23.04"	Aeronave crítica Código ECHO	SI
F6A	33°24'08.38"	070°47'23.26"	Aeronave crítica Código CHARLIE	NO
F4B			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	NO
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			Aeronave crítica Código ECHO	SI
42			Aeronave crítica Código FOXTROT	SI
43			Aeronave crítica Código ECHO	SI
44A			Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
44			Aeronave crítica Código ECHO	SI
44B			Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
45			Aeronave crítica Código ECHO	SI
46			Aeronave crítica Código FOXTROT	SI
47			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: (ENA) ENAER, (CED) Los Cedros Aviación FBO, (LIT) Litoral, (NES) AERONEST, (SGO) FBO Santiago S.A. y (INS) Subdepto. Inspección de ayudas a la Navegación.
- Futuros estacionamientos en Espigón ALFA: Puentes A3, A4 y A5 ubicados en la parte Sur del Espigón A de Weste a Este.
- Estacionamientos en Espigón CHARLIE: Puentes C4A, C4, C4B, C2A, C2 y C2B ubicados en la parte Norte del Espigón C de Weste a Este. Puentes C5B, C5, C5A, C3B, C3A, C1B, C1, C1A ubicados en la parte Sur del Espigón C DE Weste a Este.
- Estacionamientos en Espigón DELTA: Puentes D2, D4, D4A, D4B, D6, D6A y D6B.
- Estacionamientos en Espigón ECHO: Estacionamientos remotos E6A, E6 y E6B ubicados en la parte norte del Espigón E de Weste a Este. Estacionamientos remotos E5B, E5A, E3B, E3A y E1B ubicados en la parte Sur del Espigón E de Weste a Este.
- Estacionamientos a la cuadra de TWY Foxtrot: Puentes 28, 27 y 26 ubicados al Weste de TWY Kilo y al Norte de TWY Foxtrot de Weste a Este.
- **Otros estacionamientos a considerar que NO están a la vista de la Torre de Control:** A1, W2, W4, W6, W8, W1, W3, W5, W7B, W7, W7A, W9B y W9A ubicados al Este de TWY Papa entre Z2 y Z1. Estacionamientos 43, 44A, 44, 44B, 45, 46 y 47 ubicados al Weste de TWY Kilo desde November al Sur.

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.

7. Mitigación de ruido RWY

- 7.1 Todas las operaciones de despegue y aterrizaje de aeronaves con Certificación de Etapa de Ruido STAGE TWO, deberán realizarse desde RWY 17L/35R. La Certificación Etapa de Ruido STAGE TWO o STAGE THREE, deberán indicarse en la Casilla 18 del Formulario FPL. Restricciones de utilización RWY 17R/35L operaciones de arribos y despegues permitidas entre 0900 a 2359 / 0000 0059 UTC (VRNO) y 1000-2359 / 0000-0159 UTC (IVNO). Solamente se permite operaciones de arribo de ACFT A321 o menores, sin aplicación de reversa, entre 0100-0300 UTC (VRNO) y 0200-0400 UTC (IVNO), excepto por razones de Seguridad Operacional. Se recomienda, cuando sea posible, aplicar para los DEP de las citadas RWY, el método de temperatura asumida (flexible temperature), según corresponda. 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 INT TWY KILO y TWY Tango, sujeto a coordinación con Supervisor de Plataforma.

- 8. Cobro de aterrizaje ACFT clubes aéreos y particulares en el AP ARTURO MERINO BENÍTEZ**
- 8.1 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.
- 9. Coordinación de ingreso de Ambulancias**
- 9.1 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. Información General.**
- 10.1 Precaución en ATZ por concentración de aves de diversas especies de GND a 3000FT AGL.
- 10.2 Precaución CTR en Aproximación y Despegue desde AP. Arturo Merino Benítez por posible deslumbramiento por puntero Láser.
- 10.3 Se prohíbe la operación de Planeadores y Ultralivianos por congestión de Tráfico.
- 10.4 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.**
- 10.5 Prácticas IFR, exámenes DGAC en Aeropuerto Arturo Merino Benítez, están suspendidos. Instrucciones Santiago RDR y/o Santiago INFO.
- 10.6 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.**

SCEL	AD 2.21	PROCEDIMIENTO DE ATENUACIÓN DEL RUIDO <i>NOISE ABATEMENT PROCEDURES</i>
VER / SEE AD 2.9-19 párrafo 7		

SCEL	AD 2.22	PROCEDIMIENTOS DE VUELO <i>FLIGHT PROCEDURES</i>
NIL		

SCEL	AD 2.23	INFORMACIÓN ADICIONAL <i>ADDITIONAL INFORMATION</i>
<ul style="list-style-type: none"> • 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 		

SCEL	AD 2.24	CARTAS RELATIVAS AERÓDROMO <i>AERODROME CHARTS</i>
AIP VOLUMEN I		
Plano de obstáculos de aeródromos Tipo A - OACI RWY 35R-17L		AD 2.9-22
Plano de obstáculos de aeródromos Tipo A - OACI RWY 35L-17R		AD 2.9-23/24
Carta Topográfica de Aproximaciones de Precisión - OACI		

PLANO DE OBSTACULOS DE AERODROMO - OACI / AERODROME OBSTRUCTION CHART - ICAO
TIPO A (LIMITACIONES DE UTILIZACION)
Type A (Operating Limitations)

SANTIAGO / A. MERINO BENITEZ - Internacional

DIMENSIONES Y ELEVACIONES EN METROS
Dimensions and elevations in meters

DECLINACION MAGNETICA 3,0° 2010
Magnetic Variation

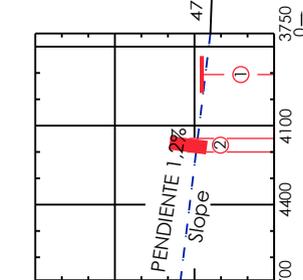


RWY 35R - 17L

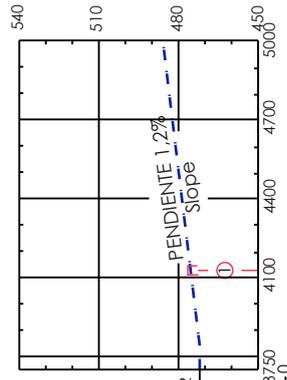
DISTANCIAS DECLARADAS / Declared distances	
RWY - 35R	RWY - 17L
3750	3750
RECORRIDO DE DESPEGUE DISPONIBLE Take - Off - Run Available	
3750	3750
DISTANCIA DE DESPEGUE DISPONIBLE Take - Off - Distance Available	
3750	3750
DISTANCIA ACCELERACION PARADA DISPONIBLE Accelerate Stop Distance Available	
3200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

PIES
Foot

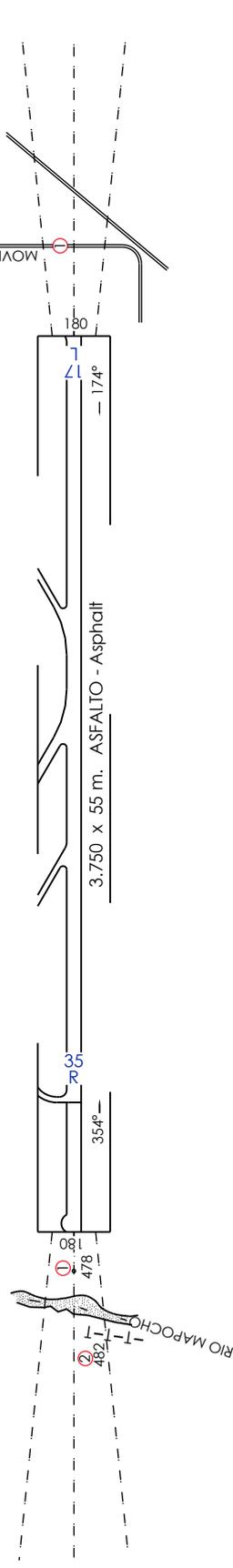
METROS
Meters



ESCALA VERTICAL
Vertical Scale



ESCALA VERTICAL
Vertical Scale



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 - Terrain penetrating obstruction plane	▨



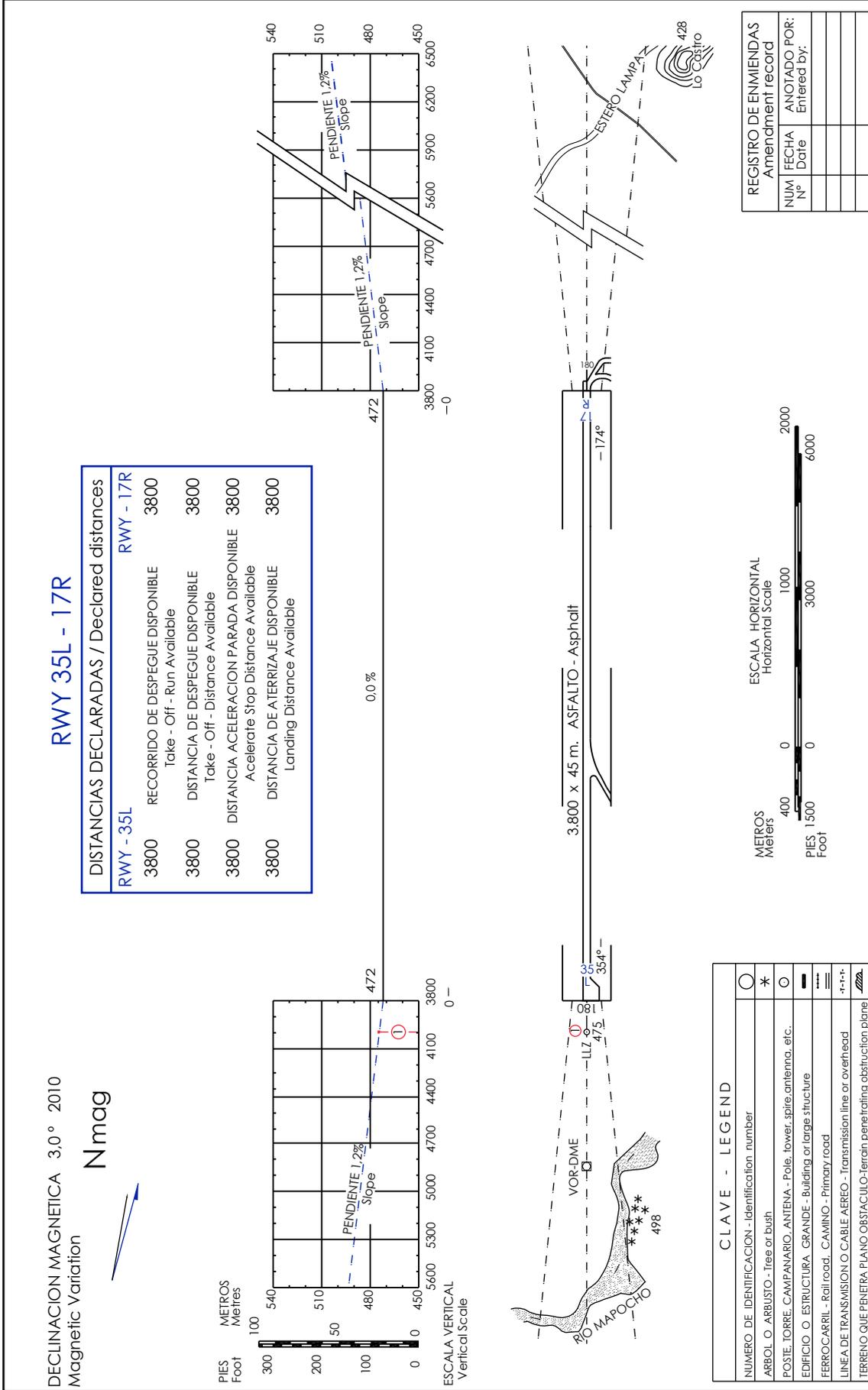
ESCALA HORIZONTAL
Horizontal Scale

REGISTRO DE ENMIENDAS
Amendment record

NUM N°	FECHA Date	ANOTADO POR: Entered by:

PLANO DE OBSTACULOS DE AERODROMO - OACI / AERODROME OBSTRUCTION CHART - ICAO
TIPO A (LIMITACIONES DE UTILIZACION)
Type A (Operating Limitations)

SANTIAGO / A. MERINO BENITEZ - Internacional



AMDT NR 50

DEPTO. CERTIF. Y FISCALIZ. DE AERODROMOS

