

TEL: +56 224392000 AX 4677 +56 224392000 AX 4678 +56 224392000 AX 4680 AFS: SCSCYOYX aischile@dgac.gob.cl www.dgac.gob.cl www.aipchile.dgac.gob.cl	CHILE  CIRCULAR DE INFORMACIÓN AERONAUTICA AERONAUTICAL INFORMATION CIRCULAR	AIC AIP - CHILE NR 06 FECHA PUBLICACIÓN 13 JAN 2023
---	--	---

Dirección General de Aeronáutica Civil Departamento Aeródromos y Servicios Aeronáuticos Subdepartamento Servicios de Tránsito Aéreo Sección AIS/MAP - Oficina Publicaciones AIS	Dirección Comercial / Postal Commercial / Postal Address San Pablo 8381 - Código Postal 9020558 Pudahuel, Santiago - Chile
---	--

[La presente Circular de Información Aeronáutica \(AIC\) reemplaza la AIC 06/2019](#)

" CERTIFICACIÓN AEROPUERTO PDTE. CARLOS IBAÑEZ DEL CAMPO- PUNTA ARENAS"

En atención al Proceso de Certificación establecido por el Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP) de OACI, la Autoridad Aeronáutica, en conformidad al DAR 14 "Reglamento de Aeródromos" y al conjunto de Normas DAN – AGA, DGAC, otorgo , mediante Resolución Exenta N° 04/1/1224/01178 de fecha 19 de Diciembre de 2018, CERTIFICADO PROVISIONAL N°06/2018, al Aeropuerto Presidente Carlos Ibáñez del Campo de Punta Arenas, junto a las correspondientes Exenciones. La Autoridad Aeronáutica mediante resolución exenta N° 04 / 1 / 0150 / 1984, de fecha 29 DIC.2022, amplía vigencia por dos (2) años del certificado provisional N° 06/2018 del Aeropuerto Punta Arenas y proroga cumplimiento del PAC para optar a la certificación definitiva, por los efectos provocados por la Pandemia COVID 19 y otras consideraciones.

Detalles de la Certificación:

UNIDAD	Aeropuerto Presidente Carlos Ibáñez del Campo - Punta Arenas
CONDICIÓN	Certificado Provisional
DOCUMENTO	Certificado N° 06/2018
TIPO	DGAC, SRVSOP - OACI
FECHA	19 de Diciembre 2018
REGLAMENTACIÓN	DAR 14 "Reglamento de Aeródromos" DAN 14 139 "Certificación de Aeródromos" DAN 14 153 "Operación de Aeródromos". DAN 14 154 " Diseño de Aeródromos"
RESOLUCIÓN D.G.A.C.	1.- RESOLUCIÓN EXENTA N° 04/1/1224/01178 de fecha 19 Dic. 2018. 2.- RESOLUCIÓN EXENTA N° 04 / 1 / 0150 / 1984 de fecha 29 Dic.2022

EXENCIONES		
Nº	DESVIACIÓN RESPECTO DE LAS NORMAS	CONDICIONES APLICABLES PARA LA OPERACIÓN Y PROCEDIMIENTOS
1	<p>AYUDAS VISUALES – LUCES DE BORDE Y ZONAS DE PARADA PISTA 07-25 No cumple distancia máxima</p> <p>DAR 14, Capítulo 6, sección 6.3.7.2 y 6.3.12.2</p> <p>6.3.7.2 “Las luces de borde de pista se emplazarán a lo largo de los bordes del área destinada a servir de pista, o al exterior de dicha área a una distancia que no exceda de 3 m.</p> <p>6.3.12.2 “... Se emplazarán también luces de zona de parada en el extremo de dicha zona en una fila perpendicular al eje de la misma, tan cerca del extremo como sea posible, en todo caso nunca más de 3 m al exterior del mismo.</p> <p>DAN 14 154, Ap. 6, Cap. 1, parte II, Num. (14) y (21)</p> <p>Numeral 14, literal (a) Emplazamiento.</p> <p>1. Las luces de borde de pista deben ser instaladas a todo lo largo de los bordes del área destinada a servir la pista, en dos filas paralelas y equidistantes del eje de la pista o al exterior de dicha área a una distancia que no exceda de 3 m.</p> <p>Numeral 21, literal (b) Emplazamiento</p> <p>... Se deben instalar también luces de zona de parada en el extremo de dicha zona en una fila perpendicular al eje de la misma, tan cerca del extremo como sea posible, en todo caso nunca más de 3 m al exterior del mismo.</p>	<p>DEFENSA CONTROL DE RIESGO:</p> <p>1) PCN publicado en el AIP-CHILE, aeronave crítica opera con restricción de peso, operando con un ACN inferior al PCN informado. Procedimiento para operaciones de aeronaves con ACN superior a PCN (DASA – Sección AHPA)</p> <p>2) NOTAM por margen degradado.</p> <p>3) ILS CAT I</p> <p>4) Luces de Aproximación.</p> <p><u>EXENCIÓN TEMPORAL</u></p>
2	<p>AYUDAS VISUALES – ILUMINACIÓN DE PISTAS Y CALLES DE RODAJE: Encendido Simultaneo de ayudas visuales en PISTA 07-25, PISTA 12-30 y PISTA 01-09</p> <p>DAR 14, Capítulo 6, sección 6.3.1.1</p> <p>6.3.1.1 “... durante la noche o en condiciones de visibilidad reducida, se deberá disponer de sistemas de iluminación”.</p> <p>DAN 14 154, Cap. E, Sección 154.410, literal (a) (8).</p> <p>Se debe prestar especial atención a la interconexión de controles, de modo que, si ciertas combinaciones de luces se usan en forma conjunta para las operaciones en el aeródromo, otras combinaciones estén prohibidas, las pistas que se cruzan no deben ser iluminadas simultáneamente.</p>	<p>DEFENSA CONTROL DE RIESGO:</p> <p>1) Programa de Mantenimiento Preventivo.</p> <p>2) Chequeos Visuales Semanales.</p> <p><u>EXENCIÓN TEMPORAL</u></p>

Nº	DESVIACIÓN RESPECTO DE LAS NORMAS	CONDICIONES APLICABLES PARA LA OPERACIÓN Y PROCEDIMIENTOS
3	<p>AYUDAS VISUALES – INDICADOR DE PENDIENTE APROXIMACIÓN DE PRECISIÓN (PAPI) PISTA 07: No cumple distancia máxima</p> <p>DAR 14, Capítulo 6, Sección 6.3.5.1,</p> <p>6.3.5.1 “ Se deberá instalar un sistema visual de pendiente de aproximación cuando la pista sea utilizada en vuelos regulares por turbo reactores y otros aviones con exigencias semejantes en cuanto a guía para la aproximación ...”</p> <p>DAN 14 154, Ap. 6, Cap. 1, Parte I, Num. (9), literal (e)</p> <p>Literal (e) Emplazamiento. Los elementos luminosos deben estar emplazados como se indica en la configuración básica de la figura 1-9-3, respetando las tolerancias de instalación allí señaladas: 15 m ± 1 m.</p>	<p>DEFENSA CONTROL DE RIESGO:</p> <p>1) NOTAM informando PAPI 07 a 22 m del borde de pista 07.</p> <p style="text-align: center;"><u>EXENCIÓN TEMPORAL</u></p>
4	<p>AYUDAS VISUALES – LUCES DE APROXIMACIÓN DE PRECISIÓN PISTA 25: No cumple distancia</p> <p>DAR 14, Capítulo 6, Sección 6.3.4.2.1,</p> <p>6.3.4.2.1 “El sistema de iluminación de aproximación de precisión de Categoría I consistirá en una fila de luces situadas en la prolongación del eje de pista, extendiéndose donde sea posible, hasta una distancia de 900 m a partir del umbral,... La instalación de un sistema de iluminación de aproximación de menos de 900 m de longitud provoca limitaciones operacionales en el uso de la pista”.</p> <p>DAN 14 154, Ap. 6, Cap. 1, Parte I, Num. (5), literal (b)</p> <p>1. El sistema de iluminación de aproximación de precisión de Categoría I debe consistir en una fila de luces situadas en la prolongación del eje de pista, que se extiende hasta una distancia de 900 m , a partir del umbral, con una fila de luces que formen una barra transversal de 30 m de longitud, a una distancia de 300 m del umbral de la pista. La instalación de un sistema de iluminación de aproximación de menos de 900 m de longitud generará limitaciones operacionales en el uso de la pista.</p>	<p>DEFENSA CONTROL DE RIESGO:</p> <p>1) ILS CAT I.</p> <p>2) NOTAM Permanente indicando distancia de 690 m.</p> <p style="text-align: center;"><u>EXENCIÓN TEMPORAL</u></p>

Nº	DESVIACIÓN RESPECTO DE LAS NORMAS	CONDICIONES APLICABLES PARA LA OPERACIÓN Y PROCEDIMIENTOS
5	<p>AYUDAS VISUALES – LETREROS GUIAS No cumple distancia</p> <p>DAR 14, Capítulo 6, Sección 6.4.1.2,</p> <p>6.4.1.2 “Los letreros serán frangibles. Los que estén situados cerca de una pista o de una calle de rodaje serán lo suficientemente bajos como para conservar la distancia de protección respecto a las hélices y las barquillas de los reactores. La altura del letrero instalado no sobrepasará la dimensión que figura en la columna apropiada de la tabla 6-4”: Clave 3 ó 4, distancia del letrero a la pista 8 a 15 m.</p> <p>DAN 14 154, Ap. 6, Cap. 2, Parte I, Num. (1), literal (b)(1)</p> <p>1. Los letreros deben ser frangibles. Los que estén situados cerca de una pista o de una calle de rodaje serán lo suficientemente bajos como para conservar la distancia de protección respecto a las hélices y las barquillas de los reactores. La altura del letrero instalado no sobrepasará la dimensión que figura en la columna apropiada de la Tabla 2-1-1. En el Apéndice 7 – frangibilidad al DAN 14 154, se da orientación al respecto; Clave 3 ó 4, distancia del letrero a la pista 8 a 15 m.</p>	<p>DEFENSA CONTROL DE RIESGO:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) NOTAM por margen de pista degradado. 2) NOTAM informando distancia de 18 m de letreros desde borde pista 25. 3) NOTAM informando la ausencia de letreros. <p><u>EXENCIÓN TEMPORAL</u></p>
6	<p>SISTEMA 44E3-MKS-P PISTA 12: Sistema de Red de Frenado en Margen y Franja de Pista</p> <p>DAR 14, Capítulo 4, Sección 4.3.4.1,</p> <p>“Con excepción de las ayudas para la navegación aérea que satisfagan los requisitos sobre frangibilidad pertinentes que aparecen en el Capítulo 6, no se permitirá ningún objeto fijo en la franja de una pista.</p> <p>DAN 14 154, Capítulo C, Sección 154.215, literal (c)</p> <p>Objetos en las franjas de pista. En la franja de una pista, no se deben permitir objetos que puedan constituir un peligro para las aeronaves, ya que los mismos deben ser considerados como obstáculos.....</p>	<p>DEFENSA CONTROL DE RIESGO:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Demarcación de pista bien definida. 2) Publicación de NOTAM. <p><u>EXENCIÓN TEMPORAL</u></p>

Nº	DESVIACIÓN RESPECTO DE LAS NORMAS	CONDICIONES APLICABLES PARA LA OPERACIÓN Y PROCEDIMIENTOS
7	<p>SISTEMA 44E3-MKS-P PISTA 07: Sistema de Red de Frenado en Margen y Franja de Pista</p> <p>DAR 14, Capítulo 4, Sección 4.3.4.1,</p> <p>“Con excepción de las ayudas para la navegación aérea que satisfagan los requisitos sobre frangibilidad pertinentes que aparecen en el Capítulo 6, no se permitirá ningún objeto fijo en la franja de una pista.</p> <p>DAN 14 154, Capítulo C, Sección 154.215, literal (c)</p> <p>Objetos en las franjas de pista. En la franja de una pista, no se deben permitir objetos que puedan constituir un peligro para las aeronaves, ya que los mismos deben ser considerados como obstáculos...</p>	<p>DEFENSA CONTROL DE RIESGO:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Demarcación de pista bien definida. 2) Publicación de NOTAM. <p style="text-align: center;"><u>EXENCIÓN TEMPORAL</u></p>
8	<p>PUESTO DE ESTACIONAMIENTO AISLADO DE AERONAVES: Falta Normalizar anclaje de tapas de cámaras asociadas.</p> <p>DAR 14, Capítulo 4, Sección 4.13</p> <p>.....El puesto de estacionamiento aislado para aeronaves deberá estar ubicado a la máxima distancia posible, pero en ningún caso a menos de 100 m de los otros puestos de estacionamientos, edificios o áreas públicas y alejado de instalaciones subterráneas de servicio, tales como gas y combustible de aviación, cables eléctricos o de comunicaciones.</p> <p>DAN 14 154, Capítulo C, Sección 154.260, literal (b)</p> <p>El puesto de estacionamiento aislado para aeronaves debe estar ubicado a la máxima distancia posible, pero en ningún caso a menos de 100 m, de los otros puestos de estacionamiento, edificios o áreas públicas y alejado de instalaciones subterráneas de servicio, tales como gas y combustible de aviación, cables eléctricos, de comunicaciones o radio-ayudas.</p>	<p>DEFENSA CONTROL DE RIESGO:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Se cuenta con stock de cables eléctricos y luces de borde de pista para mantenimiento. 2) Se cuenta con otras pistas. <p style="text-align: center;"><u>EXENCIÓN TEMPORAL</u></p>

Nº	DESVIACIÓN RESPECTO DE LAS NORMAS	CONDICIONES APLICABLES PARA LA OPERACIÓN Y PROCEDIMIENTOS
9	<p>AREA DE SEGURIDAD EXTREMO DE PISTA (RESA) 07-25</p> <p>Inexistencia de RESA para Pista 07-25</p> <p>DAR 14, Capítulo 4, Sección 4.4.1</p> <p>4.4.1 “Se proveerá un área de seguridad de extremo de pista en cada extremo de una franja de pista cuando: El número de clave sea 3 ó 4...”</p> <p>DAN 14 154, Cap. C, Sección 154.220, Literal (b) (1)</p> <p>Todo aeródromo debe ser diseñado para satisfacer un área de seguridad de extremo de pista en cada extremo de una franja de pista, cuando:</p> <p>(1) El numeral de clave sea 3 ó 4;</p>	<p>DEFENSA CONTROL DE RIESGO</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Existe Publicación en AIP informando no existencia de RESA para pista 07-25. 2) Ayudas visuales en buen estado. 3) Supervisión y funcionamiento de las ayudas visuales. 4) Inspección por parte SAM, de coeficiente roce pista. 5) Mantenimiento señalización pista. 6) Información a la tripulación por ATC, por condición de la pista. <p><u>EXENCIÓN TEMPORAL</u></p>
10	<p>AREA DE SEGURIDAD EXTREMO DE PISTA (RESA) 12-30</p> <p>Inexistencia de RESA para Pista 12-30</p> <p>DAR 14, Capítulo 4, Sección 4.4.1</p> <p>4.4.1 “Se proveerá un área de seguridad de extremo de pista en cada extremo de una franja de pista cuando: El número de clave sea 3 ó 4...”</p> <p>DAN 14 154, Cap. C, Sección 154.220, Literal (b) (1)</p> <p>Todo aeródromo debe ser diseñado para satisfacer un área de seguridad de extremo de pista en cada extremo de una franja de pista, cuando:</p> <p>(1) El numeral de clave sea 3 ó 4;</p>	<p>DEFENSA CONTROL DE RIESGO</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Existe Publicación en AIP informando no existencia de RESA para pista 12-30. 2) Ayudas visuales, señalización y luces, en buen estado. 3) Supervisión y funcionamiento de las ayudas visuales. 4) Inspección por parte SAM, de coeficiente roce pista. 5) Mantenimiento señalización pista. 6) Información a la tripulación por ATC, por condición de la pista. <p><u>EXENCIÓN TEMPORAL</u></p>

Nº	DESVIACIÓN RESPECTO DE LAS NORMAS	CONDICIONES APLICABLES PARA LA OPERACIÓN Y PROCEDIMIENTOS
11	<p>AREA DE SEGURIDAD EXTREMO DE PISTA (RESA) 01</p> <p>Inexistencia de RESA para Pista 01</p> <p>DAR 14, Capítulo 4, Sección 4.4.1</p> <p>4.4.1 “Se proveerá un área de seguridad de extremo de pista en cada extremo de una franja de pista cuando: El número de clave sea 3 ó 4...”</p> <p>DAN 14 154, Cap. C, Sección 154.220, Literal (b) (1)</p> <p>Todo aeródromo debe ser diseñado para satisfacer un área de seguridad de extremo de pista en cada extremo de una franja de pista, cuando:</p> <p>(1) El numeral de clave sea 3 ó 4;</p>	<p>DEFENSA CONTROL DE RIESGO</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Existe Publicación en AIP informando no existencia de RESA para pista 01. 2) Ayudas visuales, señalización y luces, en buen estado. 3) Supervisión y funcionamiento de las ayudas visuales. 4) Inspección por parte SAM, de coeficiente roce pista. 5) Mantenimiento señalización pista. 6) Información a la tripulación por ATC, por condición de la pista. <p><u>EXENCIÓN TEMPORAL</u></p>
12	<p>AREA DE SEGURIDAD EXTREMO DE PISTA (RESA) 19</p> <p>Inexistencia de RESA para Pista 19</p> <p>DAR 14, Capítulo 4, Sección 4.4.1</p> <p>4.4.1 “Se proveerá un área de seguridad de extremo de pista en cada extremo de una franja de pista cuando: El número de clave sea 3 ó 4...”</p> <p>DAN 14 154, Cap. C, Sección 154.220, Literal (b) (1)</p> <p>Todo aeródromo debe ser diseñado para satisfacer un área de seguridad de extremo de pista en cada extremo de una franja de pista, cuando:</p> <p>(1) El numeral de clave sea 3 ó 4;</p>	<p>DEFENSA CONTROL DE RIESGO</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Existe Publicación en AIP informando no existencia de RESA para pista 19. 2) Ayudas visuales, señalización y luces, en buen estado. 3) Supervisión y funcionamiento de las ayudas visuales. 4) Inspección por parte SAM, de coeficiente roce pista. 5) Mantenimiento señalización pista. 6) Información a la tripulación por ATC, por condición de la pista. <p><u>EXENCIÓN TEMPORAL</u></p>

Nº	DESVIACIÓN RESPECTO DE LAS NORMAS	CONDICIONES APLICABLES PARA LA OPERACIÓN Y PROCEDIMIENTOS
13	<p>FRANJA DE PISTA – OBSTÁCULOS:</p> <p>Existencia de obstáculos y objetos en franja de pista</p> <p>DAR 14, Capítulo 4, Sección 4.3.4.1</p> <p>“Con excepción de las ayudas para la navegación aérea que satisfagan los requisitos sobre frangibilidad pertinentes que aparecen en el Capítulo 6, no se permitirá ningún objeto fijo en la franja de una pista”.</p> <p>DAN 14 154, Cap. C, Sección 154.215, Literal (c)</p> <p>Objetos en las franjas de pista. En la franja de una pista, no se deben permitir objetos que puedan constituir un peligro para las aeronaves, ya que los mismos deben ser considerados como obstáculos...</p>	<p>DEFENSA CONTROL DE RIESGO</p> <p>1) Ayudas visuales en buen estado.</p> <p>2) Publicación NOTAM por Obstáculos.</p> <p><u>EXENCIÓN TEMPORAL</u></p>
14	<p>FRANJA DE PISTA – DIMENSIONES:</p> <p>No cumple con el ancho de franja de pista</p> <p>DAR 14, Capítulo 4, Sección 4.3.3.1</p> <p>4.3.3.1 Toda franja que comprenda una pista para aproximaciones de precisión, siempre que sea posible, se extenderá a cada lado del eje de la pista y de su prolongación a lo largo de la franja lateralmente, hasta una distancia de por lo menos: - 150 m cuando el número de clave sea 4.</p> <p>DAN 14 154, Cap. C, Sección 154.215, Literal (b)</p> <p>(1) Toda franja que comprenda una pista de vuelo por instrumentos para aproximaciones de precisión o de no precisión se debe extender lateralmente, a cada lado del eje de la pista y de su prolongación, hasta una distancia mínima de :</p> <p>(i) 150 m cuando el número de clave sea 3 ó 4.</p>	<p>DEFENSA CONTROL DE RIESGO</p> <p>1) Ayudas visuales en buen estado.</p> <p>2) Publicación NOTAM por Obstáculos.</p> <p><u>EXENCIÓN TEMPORAL</u></p>

Nº	DESVIACIÓN RESPECTO DE LAS NORMAS	CONDICIONES APLICABLES PARA LA OPERACIÓN Y PROCEDIMIENTOS
15	<p>RESISTENCIA DE PISTA:</p> <p>Requiere evaluación para flota de aeronaves que operan en el Aeropuerto.</p> <p>DAR 14, Capítulo 4, Sección 4.1.9</p> <p>“Las pistas deben soportar el uso de las aeronaves que se prevea transitarán por ellas”.</p> <p>DAN 14 154, Cap. C, Sección 154.201, Literal (e)</p> <p>Resistencia de las pistas. Las pistas deben soportar el tránsito de las aeronaves para los que estén diseñados, en concordancia con lo indicado el 154.125 (a): “Para el diseño del aeródromo se debe determinar la resistencia de los pavimentos del área de movimiento en correspondencia con lo estipulado en el Apéndice 3 – Pavimentos de la presente Norma”.</p>	<p>DEFENSA CONTROL DE RIESGO</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Información AIP. 2) Supervisión SAM y Generación reportes mensuales. 3) Inspección DASA – AGA 4) Supervisión pavimentos DAP-MOP 5) Informe PCI <p><u>EXENCIÓN TEMPORAL</u></p>
16	<p>RESISTENCIA DE CALLES DE RODAJE:</p> <p>Requiere evaluación para flota de aeronaves que operan en el Aeropuerto.</p> <p>DAR 14, Capítulo 4, Sección 4.7.9</p> <p>4.7.9 “La resistencia de una calle de rodaje deberá ser por lo menos igual a la de la pista a la cual presta servicio, teniendo en cuenta que una calle de rodaje estará sometida a mayor intensidad de tránsito y mayores esfuerzos que la pista servida, como resultado del movimiento lento o situación estacionaria de las aeronaves”.</p> <p>DAN 14 154, Apéndice 2, Capítulo 1</p> <p>Numeral (19), literal (h): Resistencia de las calles de rodaje. La resistencia de una calle de rodaje debería ser por lo menos igual a la de la pista servida...</p>	<p>DEFENSA CONTROL DE RIESGO</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Información en AIP. 2) Inspección Supervisor Área de Movimiento (SAM) y generación de reportes mensuales. 3) Inspección DASA – AGA 4) Supervisión pavimentos DAP-MOP 5) Informe PCI <p><u>EXENCIÓN TEMPORAL</u></p>

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE
INTENTIONALLY LEFT BLANK

///