

TEL (56) 222904677/ 222904678/ 222904680 AFS: SCSCYOYX aischile@dgac.gob.cl www.dgac.gob.cl www.aipchile.gob.cl	CHILE  CIRCULAR DE INFORMACIÓN AERONAUTICA <i>AERONAUTICAL INFORMATION CIRCULAR</i>	AIC AIP VOLUMEN I NR 3 FECHA PUBLICACIÓN 10 ENERO 2018
---	---	---

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

En atención al Proceso de Certificación establecido por el Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP) de OACI, la concreción de la Certificación Provisional N° 03/2017 del Aeropuerto Diego Aracena de Iquique y ratificada por la Autoridad Aeronáutica a través de la Resolución Exenta N° 04/1/1318/01024 de fecha 28 de Noviembre de 2017. Se informa la Certificación junto a las correspondientes Exenciones.

Detalles de la Certificación:

UNIDAD	Aeropuerto Diego Aracena - Iquique
CONDICIÓN	Certificado Provisional
DOCUMENTO	Certificado N° 03/2017
TIPO	DGAC, SRVSOP - OACI
FECHA	28 Noviembre 2017
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.	RESOLUCIÓN EXENTA N° 04/1/1318/01024 de fecha 28 Nov.2017

EXENCIONES		
Nº	DESVIACIÓN RESPECTO DE LAS NORMAS	CONDICIONES APLICABLES PARA LA OPERACIÓN Y PROCEDIMIENTOS
1	<p>Margen y Franja de Pista:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <u>Deterioro de margen de pistas</u> 2. <u>Desnivel y montículos en franja de pista</u> <p>DAR 14 Capitulo 4, punto 4.2 márgenes de pistas.</p> <p>4.2.5 Resistencia de los márgenes de las pistas. "Los márgenes de las pistas deberán prepararse o construirse de manera que puedan soportar el peso de una aeronave que se salga de la pista, sin que éste sufra daños y soportar los vehículos terrestres que pudieran operar sobre dichos márgenes".</p> <p>DAN 14 154, Capitulo C, características físicas, numeral 154.205, literal (e).</p> <p>e) Resistencia de los márgenes de las pistas. "Los márgenes de las pistas deben diseñarse y construirse de manera que puedan soportar el peso de una aeronave que se salga de la pista, sin que éste sufra daños y soportar los vehículos terrestres que pudieran operar sobre dichos márgenes".</p> <p>DAR 14 Capitulo 4, numeral 4.3.5 Nivelación de las franjas de las pistas 4.3.5.1 "En la parte de una franja que comprenda una pista de vuelo por instrumentos, deberá proveerse un área nivelada para las aeronaves a que está destinada la pista, en el caso de que alguna se salga de ella. Dicha área tendrá una distancia del eje de la pista y de su prolongación de por lo menos: 75 m, cuando el número de clave sea 3 ó 4".</p> <p>DAN 14 154, Apéndice 2, Diseño de Aeródromos Cap.1 – Características Físicas del Aeródromo, numeral 15, Literal (c) (1).</p> <p>c. Nivelación de las franjas de pista 1. "La parte de una franja que comprenda una pista de vuelo por instrumentos, debe contar con un área nivelada en atención a las aeronaves a que está destinada la pista, en el caso de que una aeronave se salga de ella, desde el eje de la pista y de su prolongación hasta una distancia de por lo menos: 75 m, cuando el número de clave sea 3 ó 4".</p>	<p>DEFENSA CONTROL DE RIESGO:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Publicación en AIP: Precaución, franja de pista con montículos y depresiones. 2) Trabajos de mejoramiento de márgenes de pista de la Dirección de Aeropuerto (DAP) del Ministerio de Obras Públicas (MOP). 3) Gestión de la publicación de NOTAM permanente sobre observación de la franja de pista. <p style="text-align: center;"><u>EXENCIÓN TEMPORAL</u></p>

Nº	DESVIACIÓN RESPECTO DE LAS NORMAS	CONDICIONES APLICABLES PARA LA OPERACIÓN Y PROCEDIMIENTOS
2	<p>Franja de calles de rodaje: <u>Desnivel y montículos en franja calles de rodaje</u></p> <p>DAR 14, Capítulo 4, 4.9 Franjas de las calles de rodaje. 4.9.3 Objetos en las franjas de las calles de rodaje. La franja de la calle de rodaje deberá estar libre de objetos que puedan poner en peligro a las aeronaves en rodaje. 4.9.4 Nivelación de las franjas de las calles de rodaje. La parte central de una franja de calle de rodaje deberá proporcionar una zona nivelada a una distancia del eje de la calle de rodaje de por lo menos: d) 22 m cuando la letra de clave sea E.</p> <p>DAN 14 154, Capítulo C, Características físicas numeral 154.245. Franjas de las calles de rodaje. Literales (b) y (c) (4). b) Objetos en las franjas de las calles de rodaje. "La franja de la calle de rodaje estará libre de objetos que puedan poner en peligro a las aeronaves en rodaje, con excepción de las ayudas visuales requeridas para fines de navegación aérea y que satisfagan los requisitos sobre Frangibilidad pertinentes que se establecen en el Apéndice 7-Frangibilidad de la presente Norma". c) Nivelación de las franjas de las calles de rodaje. "La parte central de una franja de calle de rodaje debe proporcionar una zona nivelada a una distancia del eje de la calle de rodaje de por lo menos": (4) 22 m, cuando la letra de clave sea E;</p> <p>DAN 14 154 Apéndice 2, Diseño de Aeródromos Cap. 1 Características Físicas del AD, numeral (19), Literal (e) (4).</p> <p>4."Cada franja de calle de rodaje se extenderá simétricamente a ambos lados del eje de la calle de rodaje y en toda la longitud de ésta hasta la distancia con respecto al eje, especificada en la columna 11 de la Tabla 1-19-3, por lo menos". La Tabla 1-19-3 dice: Distancia entre el eje de una calle de rodaje que no sea calle de acceso a un puesto de estacionamiento de aeronaves y un objeto (metros) es de: 43.5 m para Letra de Clave E.</p>	<p>DEFENSA CONTROL DE RIESGO:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Publicación en la AIP: sólo precaución con borde de calle de rodaje Alfa, frente a plataforma, desnivel de 2 m. 2) Repintado permanente de las líneas borde de calles de rodaje y chevrones ; y 3) Chequeo periódico de las luces de borde, para que estén en óptimas condiciones de visibilidad para guía correcta de los pilotos y se evite una excursión de calle de rodaje. 4) Gestión de publicación de un NOTAM permanente sobre observación de las franjas de calle de rodaje. 5) Gestión de agregar precaución en la AIP, con respecto a que todas las franjas de calle de rodajes y pista tienen observaciones. <p style="text-align: center;"><u>EXENCIÓN TEMPORAL</u></p>

Nº	DESVIACIÓN RESPECTO DE LAS NORMAS	CONDICIONES APLICABLES PARA LA OPERACIÓN Y PROCEDIMIENTOS
3	<p>Áreas de seguridad de extremo de pista (RESA) pista 19. <u>Área de seguridad de extremo de pista (RESA) pista 19 No tiene</u></p> <p>DAR 14, Capítulo 4, 4.4 Áreas de Seguridad de Extremo de Pista (RESA) 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. 4.4.2 El área de seguridad de extremo de pista se extenderá desde el extremo de una franja de pista hasta por lo menos 90 m.</p> <p>DAN 14 154, Capítulo C, Características físicas Numeral 154.220. Área de Seguridad de Extremo de Pista (RESA). Literal (a) y (b) (1).</p> <p>(a) "El área de seguridad de extremo de pista debe tener la capacidad suficiente para resistir aeronaves que realicen aterrizajes demasiado cortos o largos como se establece en el Apéndice 2 – Diseño de Aeródromos de la presente Norma y deben estar libres de equipos e instalaciones no frangibles".</p> <p>(b) "Todo aeródromo debe ser diseñado para satisfacer un área de seguridad de extremo de pista en cada extremo de una franja de pista, cuando: (1) el número de clave sea 3 ó 4.</p> <p>Numeral 154.225. Dimensiones de las áreas de seguridad de extremo de pista. (a) Para aeródromos existentes, el área de seguridad de extremo de pista se debe extender desde el extremo de una franja de pista hasta un mínimo de 90 m.</p>	<p>DEFENSA CONTROL DE RIESGO:</p> <p>1) Trabajos ETAPA 4 de conservación mayor de la Dirección de Aeropuertos (DAP) del Ministerio de Obras Públicas (MOP), construyéndose RESA de pista 19 (RESA sector sur)</p> <p><u>EXENCIÓN TEMPORAL</u></p>

Nº	DESVIACIÓN RESPECTO DE LAS NORMAS	CONDICIONES APLICABLES PARA LA OPERACIÓN Y PROCEDIMIENTOS
4	<p>Plataforma comercial:</p> <p><u>Falta de capacidad estructural de plataforma comercial</u></p> <p>DAR 14, Capítulo 4,</p> <p>4.12 Plataformas “Deberá proveerse a lo menos una plataforma para que el embarque y desembarque de pasajeros, carga o correo, así como las operaciones de servicio a las aeronaves, pueden hacerse sin obstaculizar el tránsito del aeródromo”.</p> <p>4.12.1 Extensión de las plataformas “El área total de las plataformas deberá ser suficiente extensa para permitir el movimiento rápido del tránsito de aeródromo, en los períodos de densidad máxima prevista”.</p> <p>4.12.4 Márgenes de separación en puestos de estacionamiento de aeronaves “Un puesto de estacionamiento de aeronaves deberá proporcionar los siguientes márgenes mínimos de separación entre la aeronave que utilice el puesto y cualquier edificio, aeronave en otro puesto de estacionamiento y otros objetos adyacentes: Clave E, corresponde 7,5 m.</p> <p>DAN 14 154, Apéndice 2, Diseño de Aeródromos. Cap. 1, Características físicas del AD, numeral 21, literal (a) y (e).</p> <p>a. “El área total de las plataformas debe ser suficiente para permitir el movimiento rápido del tránsito de aeródromo en los períodos de densidad máxima prevista”.</p> <p>e. Un puesto de estacionamiento de aeronaves debería proporcionar los siguientes márgenes mínimos de separación entre la aeronave que utilice el puesto y cualquier edificio, aeronave, en otro puesto de estacionamiento u otros objetos adyacentes: Clave E, corresponde 7,5m.</p>	<p>DEFENSA CONTROL DE RIESGO</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Publicación en la AIP notificando solicitar estacionamientos con antelación. 2) Publicación en la AIP sobre los tipos de aeronaves que se permiten en cada estacionamiento. 3) Plan de coordinación con la Empresa Concesionaria sobre distribución de estacionamientos con puentes de embarque. 4) Supervisión 24 hrs., de un Supervisor del Área de Movimientos (SAM). 5) SAM con servicio de señalero para aeronaves que lleguen a estacionamientos remotos. 6) Procedimientos Locales sobre seguridad operacional y gestión de plataforma. 7) Aviso a las tripulaciones por TWR DGAC, sobre congestión en plataforma. 8) Gestión de publicación de un NOTAM permanente sobre observación de coordinar con oficina ARO/AIS, con anticipación, estacionamientos en plataforma. <p><u>EXENCIÓN TEMPORAL</u></p>

N°	DESVIACIÓN RESPECTO DE LAS NORMAS	CONDICIONES APLICABLES PARA LA OPERACIÓN Y PROCEDIMIENTOS
5	<p>BAK 14 y Sistema de Red:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <u>Sistema de cable de frenado en margen y franja de pista</u> 2. <u>Sistema de Red en umbral de pista 01.</u> <p>DAR 14, Capítulo 4, 4.3 Franjas de pista 4.3.4 Objetos en las franjas de pista 4.3.4.1 "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: b) dentro de una distancia de 60 m del eje de una pista de aproximación de precisión de las Categorías I, II ó III, número de clave 3 ó 4.</p> <p>DAN 14 154, Capítulo C, Características físicas Numeral 154.215. Franjas de pista, literal (c) "En la franja de una pista, no se deben permitir objetos que puedan constituir un peligro para las aeronaves. A excepción de las ayudas visuales requeridas para fines de navegación aérea, y que satisfagan los requisitos sobre frangibilidad pertinentes que se establecen en el Apéndice 7 – Frangibilidad de la presente Norma. Ningún objeto podrá estar situado en las franjas del pista: (2) dentro de una distancia de 60 m del eje de una pista de aproximación de precisión Categorías I, II o III, cuando el número de clave sea 3 ó 4.</p>	<p>DEFENSA CONTROL DE RIESGO</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Estructuras de ambos sistemas de barreras, están demarcadas y destacadas con colores de advertencia rojo/blanco. 2) Estructura base de BAK 14, en sus bordes transversales, tienen pendiente, que ayuda a disminuir los daños por posible impacto de una aeronave. Pero el borde longitudinal, no cumple. 3) Existen procedimientos con protocolos de activación entre FACH y TWR DGAC para ambas barreras; en esto está también contemplado los correspondientes avisos de activación a los pilotos. 4) Gestión de publicación de un NOTAM permanente sobre precaución por estructuras de barreras de contención militares, ubicadas en márgenes de pista. <p style="text-align: center;"><u>EXENCIÓN TEMPORAL</u></p>

///