

<p><b>TEL (56)</b>  <b>222904677/ 222904678/</b>  <b>222904680</b></p> <p><b>AFS: SCSCYOYX</b></p> <p>aischile@dgac.gob.cl  www.dgac.gob.cl  www.aipchile.gob.cl</p>	<p><b>CHILE</b></p>  <p><b>DGAC</b> CHILE</p> <p><b>CIRCULAR DE INFORMACIÓN AERONAUTICA</b>  <b>AERONAUTICAL INFORMATION CIRCULAR</b></p>	<p><b>AIC</b></p> <p><b>AIP VOLUMEN I</b></p> <p><b>NR 12/2019</b></p> <p>FECHA  PUBLICACIÓN</p> <p><b>27 Dec 2019</b></p>
--	--	--

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

En atención a lo 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, otorgó mediante Resolución Exenta N° 04/1/1678/1264 de fecha 05 diciembre de 2019, CERTIFICACIÓN DEFINITIVA N° 01/2019, del Aeropuerto Chacalluta de Arica.

Detalles de la Certificación:

UNIDAD	<b>Aeropuerto Chacalluta, Arica</b>
CONDICIÓN	Certificado Definitivo
DOCUMENTO	Certificado N° 01/2019
TIPO	DGAC, SRVSOP - OACI
FECHA	05 de diciembre de 2019
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° 04/1/1678/1264 de fecha 05 diciembre de 2019

**CERTIFICADO Nº 01 / 2019**  
**EXENCIONES AEROPUERTO CHACALLUTA DE ARICA**

Nº	DESVIACION RESPECTO DE LAS NORMAS	CONDICIONES APLICABLES PARA LA OPERACIÓN Y PROCEDIMIENTOS
1	<p><b><u>NIVELACION DE FRANJA DE PISTA, FRANJAS DE CALLES DE RODAJE ALFA, BRAVO Y CHARLIE</u></b></p> <p><u>DAN 14 154 DISEÑO DE AERÓDROMOS, ED. 1/ENE/2017</u></p> <p><u>Capítulo C, punto 154.215, literal (d)</u></p> <p>(d) Nivelación de las franjas de pista. Se debe proveer de un área nivelada adecuada para las aeronaves a que está destinada la pista, en el caso de que alguna se salga de ella.</p> <p><u>Capitulo C, punto 154.245, literal (c) (3)</u></p> <p>(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: 19 m, cuando la letra de clave sea D.</p>	<p style="text-align: center;"><b><u>DEFENSA CONTROL DE RIESGO:</u></b></p> <p>1) En proceso de nivelación, por organismo competente.</p> <p>2) Adecuada demarcación e iluminación del Borde de Pista. (Monitoreo permanente por Supervisor del Área de Movimiento)</p> <p>3) Comunicación permanente con Control de Tránsito Aéreo.</p> <p style="text-align: center;"><b><u>EXENCIÓN TEMPORAL</u></b></p>
2	<p><b><u>MÁRGENES DE PISTA Y MARGENES DE CALLES DE RODAJES ALFA, BRAVO Y CHARLIE</u></b></p> <p><u>DAN 14 154 DISEÑO DE AERÓDROMOS, ED. 1/ENE/2017</u></p> <p><u>Capítulo C, punto 154.205, literal (d)</u></p> <p>(d) Pendientes de los márgenes de las pistas. La superficie de los márgenes adyacentes a la pista debe estar al mismo nivel que ésta y su pendiente transversal no excederá del 2,5%.</p> <p><u>Capítulo C, punto 154.240 literal (c)</u></p> <p>(c) La superficie de los márgenes de las calles de rodaje destinadas a ser utilizadas por aeronaves equipadas con turbinas, debe ser preparada de modo que resista a la erosión y no dé lugar a la ingestión de materiales sueltos de la superficie por los motores de las aeronaves.</p>	<p style="text-align: center;"><b><u>DEFENSA CONTROL DE RIESGO:</u></b></p> <p>1) En proceso de nivelación, por organismo competente.</p> <p>2) Adecuada demarcación e iluminación del Borde de Pista. (Monitoreo permanente por Supervisor del Área de Movimiento)</p> <p>3) Comunicación permanente con Control de Tránsito Aéreo.</p> <p style="text-align: center;"><b><u>EXENCIÓN TEMPORAL</u></b></p>

Nº	DESVIACION RESPECTO DE LAS NORMAS	CONDICIONES APLICABLES PARA LA OPERACIÓN Y PROCEDIMIENTOS
3	<p><b><u>RESISTENCIA DE MÁRGENES DE PISTA, RESISTENCIA DE CALLES DE RODAJES Y RESISTENCIA DE PLATAFORMA N</u></b>  <u>DAN 14 154 DISEÑO DE AERÓDROMOS, ED. 1/ENE/2017</u>            Capítulo B, punto 154.125, literal (a) y (b)</p> <p><u>Apéndice 3 “Pavimentos”, Capítulo 2 “Diseño y Evaluación de los Pavimentos”, (2) “Notificación de la Resistencia de los Pavimentos”.</u></p> <p>(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>(b) Se debe obtener la resistencia de un pavimento destinado a aeronaves de masa en plataforma superior a 5 700 kg., mediante el método del Número de Clasificación de Aeronaves - Número de Clasificación de Pavimento (ACN-PCN), notificando la siguiente información:            (1) Número de Clasificación de Pavimento (PCN);            (2) Tipo de pavimento para determinar el valor ACN-PCN;            (3) Categoría de resistencia del terreno de fundación;            (4) Categoría o el valor de la presión máxima permisible de los neumáticos; y            (5) El Método de evaluación.</p>	<p><b><u>DEFENSA CONTROL DE RIESGO:</u></b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) En proceso de reevaluación de Resistencias, por organismo competente.</li> <li>2) Adecuada demarcación e iluminación del Borde de Pista. (Monitoreo permanente por Supervisor del Área de Movimiento)</li> <li>3) Comunicación permanente con Control de Tránsito Aéreo.</li> </ol> <p><b><u>EXENCIÓN TEMPORAL</u></b></p>
4	<p><b><u>FAUNA SILVESTRE</u></b></p> <p><u>DAN 14 153 OPERACION DE AERÓDROMOS, ED. 2/DIC/2017</u>  <u>Apéndice 7, Capítulo 2, Numeral 1 Generalidades, Literal b)</u></p> <p>(b) “El operador de aeródromo debe realizar una evaluación/estudio biológica/o del aeródromo y su entorno a través de un profesional/experto en la materia para identificar los focos atractivos de aves/fauna peligrosa y desarrollar un plan de manejo para eliminar o mitigar el foco de atracción. Se debe mantener la evidencia documental de este proceso, su implementación y resultados. Las evaluaciones deben ser actualizadas en intervalos regulares y como mínimo una vez al año”</p>	<p><b><u>DEFENSA CONTROL DE RIESGO:</u></b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Estudio de Fauna, gestiones para su actualización.</li> <li>2) Comunicación permanente con Control de Tránsito Aéreo.</li> <li>3) Programa de Gestión de Fauna, Plan y Procedimientos exigidos en esta materia:             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Procedimiento de Monitoreo de Fauna</li> <li>• Procedimiento de Observación y Notificación de Presencia de Fauna</li> <li>• Procedimiento de Notificación de Choque con Fauna Monitoreo de Fauna</li> <li>• Procedimiento para la recolección y registros de restos de Fauna</li> <li>• Procedimiento de Inspección de Sitios atractivos para la Fauna en el Aeropuerto y su entorno</li> <li>• Procedimiento de Operación y mantención del Equipamiento utilizado para el Control de Fauna</li> <li>• Procedimiento de Gestión del Peligro de la Fauna</li> <li>• Procedimiento de Monitoreo de Fauna</li> <li>• Plan de Capacitación y sensibilización del personal Aeroportuario</li> </ul> </li> </ol> <p><b><u>EXENCIÓN TEMPORAL</u></b></p>

///

Dejada en blanco Intencionalmente