

TEL: +56 222904677 +56 222904678 +56 222904680 AFS: SCSCYOYX aischile@dgac.gob.cl www.dgac.gob.cl www.aipchile.gob.cl	CHILE  DGAC CHILE CIRCULAR DE INFORMACIÓN AERONAUTICA <i>AERONAUTICAL INFORMATION CIRCULAR</i>	A I C AIP VOLUMEN I NR 17 FECHA PUBLICACIÓN 26 NOV 2021
---	--	---

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 15/2021](#)

“CERTIFICACION AEROPUERTO ANDRÉS SABELLA-ANTOFAGASTA (SCFA)”

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° 04/2017 del Aeropuerto Andrés Sabella de Antofagasta y ratificada por la Autoridad Aeronáutica a través de la Resolución Exenta N° 04/1/1313/01026 de fecha 29 de Noviembre de 2017 **y por los efectos de la Pandemia COVID-19 es que, se prorroga la Certificación definitiva junto a las correspondientes Exenciones hasta el 31 de Diciembre de 2022.**

Detalles de la Certificación:

UNIDAD	Aeropuerto Andrés Sabella - Antofagasta
CONDICIÓN	Certificado Provisional
DOCUMENTO	Certificado N° 04/2017
TIPO	DGAC, SRVSOP - OACI
FECHA	29 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//1/1313/01026 de fecha 29 de Nov. de 2017. PRORROGA POR RESOLUCIÓN EXENTA EN TRÁMITE.

EXENCIONES		
Nº	DESVIACIÓN RESPECTO DE LAS NORMAS	CONDICIONES APLICABLES PARA LA OPERACIÓN Y PROCEDIMIENTOS
1	<p>Ausencia de Letreros guías en el área de movimiento. Letreros guías no normalizados o con información parcial, emplazados en el área de movimiento. El aeropuerto no dispone de la totalidad de los letreros requeridos, además, los letreros existentes se encuentran en condición deficientes en relación a lo dispuesto por la citada normativa.</p> <p>DAR 14 “Reglamento de Aeródromos”; Reglamento Aeronáutico de la Dirección General de Aeronáutica Civil de Chile (DGAC), aprobado por Decreto Supremo Nº 173, de fecha 04 de Octubre de 2004 y la DAN 14 154 “Diseño de Aeródromos”, norma aeronáutica diseño de aeródromos, aprobada por Resolución Exenta Nº 0702 de fecha 29 de noviembre 2016.</p> <p>DAR 14 Capitulo 6, Sección 6.4 “Letreros, 6.4.1 “Generalidades”</p> <p>6.4.1.1 Se proporcionarán letreros para indicar una instrucción obligatoria, una formación sobre un emplazamiento o destino particular en el área de movimiento o para suministrar otra información a fin de satisfacer los requisitos de 8.9.1.</p> <p>8.9.1 Se proporcionará en el aeródromo un sistema de guía y control del movimiento en la superficie.</p> <p>DAN 14 154, Capitulo E, Sección 154.415 “Letreros”, (a) Generalidades</p> <p>(1) Se debe proporcionar letreros para indicar una instrucción obligatoria, una información sobre un emplazamiento o destino particular en el área de movimiento o para suministrar otra información a fin de satisfacer los requisitos en el aeródromo del sistema de guía y control del movimiento en la superficie contenido en el apéndice 5 Señalización del área de movimiento del presente Reglamento.</p> <p>Apéndice 5, “Señalización del área de movimiento”, Capitulo 8 “Señalización del área de movimiento”, (1) Generalidades.</p> <p>Apéndice 6, “Iluminación del área de movimiento”, Capitulo 2 “Letreros”, (1) Generalidades.</p>	<p>DEFENSA CONTROL DE RIESGO:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Publicaciones en AIS, respecto a la condición de letreros guías. 2) Procedimientos y/o acciones de mitigación en base al SMS, en lo que respecta a condicione de operaciones terrestres con visibilidad reducida o condiciones de vuelo nocturno. 3) Supervisión S.A.M 4) Señalización Obras en área de movimiento. 5) Mantención Letreros Existentes 6) Gestión de Instalación de letreros y estandarización de los existentes por la DGAC. <p><u>EXENCIÓN TEMPORAL</u></p>

Nº	DESVIACIÓN RESPECTO DE LAS NORMAS	CONDICIONES APLICABLES PARA LA OPERACIÓN Y PROCEDIMIENTOS
2	<p>Inexistencia de RESA (Área de Seguridad de extremo de pista) para pista 19, posee superficie o área con desnivel en toda su extensión.</p> <p>DAR 14 “Reglamento de Aeródromos”; Reglamento Aeronáutico de la Dirección General de Aeronáutica Civil de Chile (DGAC), aprobado por Decreto Supremo N° 173 de fecha 04 de Octubre de 2004 y la DAN 14 154 “Diseño de Aeródromos”, Norma Aeronáutica diseño de aeródromos, aprobada por Resolución Exenta N° 0702 de 29 de noviembre 2016.</p> <p>DAR 14, Capítulo 4, Sección 4.4 Áreas de seguridad de extremo de pista (RESA)</p> <p>DAN 14 154, Capítulo C, Sección 154.220. Áreas de seguridad de extremo de pista (RESA).</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 del presente Reglamento 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:</p> <p>(1) El número de clave sea 3 ó 4; y</p> <p>(2) El número de clave sea 1 ó 2 y la pista sea de aterrizaje por instrumentos</p> <p>154.222 Dimensiones de las áreas de seguridad de extremo de pista.</p> <p>(a) Para Aeródromos existentes, el área de seguridad de extremo de pista se debe extender desde un extremo de una franja de pista hasta un mínimo de 90 m.</p> <p>(b) Para Aeródromos nuevos el área de seguridad de extremo de pista se debe extender desde el extremo de una franja de pista hasta un mínimo de 240 m, cuando el número de clave sea 3 ó 4, y 120 m cuando el numeral de clave sea 1 ó 2.</p>	<p>DEFENSA CONTROL DE RIESGO:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Publicación AIS inexistencia de RESA para pista 19. 2) Mejorar las condiciones del pavimento de la pista. 3) Limpieza de contaminante en caso de bajo coeficiente del roce en pista. 4) Existencia de stock de elementos para mantenimiento en Centro Zonal de Mantenimiento (CZM) Norte, de los sistemas luminosos en caso de daño, en el umbral de pista. 5) Gestión y coordinación con la Dirección de Aeropuertos (DAP) del Ministerio de Obras Públicas (MOP), sobre la construcción de la RESA en futuros proyectos. <p><u>EXENCIÓN TEMPORAL</u></p>

Nº	DESVIACIÓN RESPECTO DE LAS NORMAS	CONDICIONES APLICABLES PARA LA OPERACIÓN Y PROCEDIMIENTOS
3	<p>LUCES TOMA DE CONTACTO SIMPLE</p> <p>Inexistencia de luces simples toma de contacto en el sector umbral 19, afectando la seguridad operacional del vuelo en el aterrizaje.</p> <p>DAR 14 “Reglamento de Aeródromos”; Reglamento Aeronáutico de la Dirección General de Aeronáutica Civil de Chile (DGAC), aprobado por Decreto Supremo Nº 173 de fecha 04 de Octubre de 2004 y la DAN 14 154 “Diseño de Aeródromos”, Norma Aeronáutica diseño de aeródromos, aprobada por Resolución Exenta Nº 0702 de 29 de noviembre 2016.</p> <p>DAR 14, Capítulo 6, Sección 6.3.5, Sistemas visuales indicadores de pendiente de aproximación.</p> <p>6.3.5.3.11 Si un estudio aeronáutico indicara que un objeto existente que sobresale de la superficie de la protección contra obstáculos podría influir adversamente en la seguridad de las operaciones de los aviones, se adoptarán una o varias de las medidas siguientes:</p> <p>(a) Aumentar convenientemente la pendiente de aproximación del sistema (en este caso 3,7º)</p> <p>DAN 14 154, Capítulo E, Sección 154.410. Luces (I) luces simples de toma de contacto en la pista, deben ser instaladas como sigue:</p> <p>(I)Luces simples de toma de contacto en la pista. Salvo en los casos en que se proporcionen luces TDZ de conformidad con el párrafo anterior, en un aeródromo en que ángulo de aproximación es superior a 3,5 grados y/o la distancia de aterrizaje disponible combinada con otros factores aumenta el riesgo de un aterrizaje demasiado largo se debe Proporcionar luces simples de toma de contacto en la pista, según lo especificado en el Apéndice 6 iluminación del área de movimiento.</p>	<p>DEFENSA CONTROL DE RIESGO</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Publicación en AIP respecto a la condición y graduación del PAPI 19 2) Comunicación fluida entre el ATS y el Piloto. 3) Elaboración de procedimientos y/o acciones de mitigación en base al SMS, en lo que respecta a condiciones de operaciones terrestres con visibilidad reducida o condiciones de vuelo nocturno. 4) Gestionar la provisión de luces simples de la TDZ en el umbral pista 19 o Gestionar la reubicación del PAPI y definir nuevo emplazamiento del Punta de Visada. <p><u>EXENCIÓN TEMPORAL</u></p>

///