

AIP – CHILE

Volumen I



CONSULTE LOS NOTAM/SUP AIP/AIC
PARA TENER LA INFORMACIÓN RECIENTE

*CONSULT NOTAM/SUP AIP/AIC
FOR LATEST INFORMATION*

www.dgac.gob.cl
www.aipchile.dgac.gob.cl

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Copyright © N° 126.475 DGAC - CHILE

Certificado ISO 9001:2015

Secretaría General
Oficina de Reclamos y Sugerencias (OIRS)
Avda. Miguel Claro N° 1314 Providencia
Santiago – Chile

*General Secretary
Office of complaints and suggestions (OIRS)
Avda. Miguel Claro N° 1314 Providencia
Santiago – Chile*

Horario atención
Lunes a Jueves de 08:30 a 17:30 LMT,
Viernes de 08:30 a 16:30 LMT. Fuera de
estos horarios su solicitud será grabada.

*Opening hours:
Monday to Thursday 08:30 to 17:30 LMT,
Friday 08:30 to 16:30 LMT. Out of these
hours your requirement will be taped.*

Departamento Comercial
Subdepartamento Costos y Gestión de
Ingresos
Sección Venta - Sala de Ventas 1er. Piso /
Avda. Miguel Claro N° 1314 Providencia
Santiago - Chile
Horario atención
Lunes a Jueves de 09:00 a 16:00 LMT,
Viernes de 09:00 a 15:00 LMT

*Commercial department
Costs and Revenue Management
Subdepartment
Sales Office Ground floor
Avda. Miguel Claro N° 1314 Providencia
Santiago - Chile
Opening hours:
Monday to Thursday 09:00 to 16:00 LMT,
Friday 09:00 to 15:00 LMT*

GEN 0.1 PREFACIO

PARTE 1 - GENERALIDADES (GEN)

1. Autoridad responsable de la Publicación de la Información Aeronáutica (AIP-CHILE) es la Dirección General de Aeronáutica Civil de Chile.
2. Documentos aplicables de la OACI
 - 2.1 La AIP-CHILE está elaborada de acuerdo con las normas y recomendaciones de Anexo 15 y Manual de los Servicios de Información Aeronáutica (DOC 8126/AN/872) de la OACI.
 - 2.2 Las diferencias con los Anexos y Documentos de OACI están detalladas en GEN 1.7.
 - 2.3 La AIP-CHILE constituye el manual básico de información aeronáutica y contiene información de carácter permanente. Se actualiza mediante un servicio de enmiendas.
3. Estructura de la AIP-CHILE e intervalo regular para las enmiendas
 - 3.1 Estructura de la AIP-CHILE Volumen I y AIP-CHILE Volumen II
 - 3.1.1 AIP-CHILE Volumen I está dividida en tres partes:
 - Generalidades (GEN) contiene información de carácter administrativo y explicativo;
 - En Ruta (ENR) contiene información relativa al espacio aéreo y a su utilización; y
 - Aeródromo (AD) contiene información relativa a los aeródromos y helipuertos, y su utilización.
 - 3.1.2 AIP-CHILE Volumen II, está dividida en dos partes:
 - Generalidades (GEN) contiene información de carácter administrativo y explicativo; y
 - Procedimientos relativos a las Cartas Aeronáuticas.

PART 1 - GENERALITIES (GEN)

1. *The authority responsible for the Aeronautical Information Publication (AIP-CHILE) is the Directorate General of Civil Aviation of Chile.*
2. *ICAO applicable documents*
 - 2.1 *The AIP-CHILE is elaborated in accordance with the standards and recommendations of Annex 15 and the ICAO Aeronautical Information Services Manual (DOC 8126/AN/872).*
 - 2.2 *Differences between ICAO Annexes and Documents are detailed in GEN 1.7.*
 - 2.3 *The AIP-CHILE is the basic aeronautical information manual and contains permanent information. It is updated through a service of amendments.*
3. *AIP-CHILE structure and regular interval for amendments.*
 - 3.1 *Structure of AIP-CHILE Volume I and AIP-CHILE Volume II.*
 - 3.1.1 *AIP-CHILE Volume I is divided in three parts:*
 - *Generalities (GEN) contains administrative and explanatory information;*
 - *En-route (ENR) contains information about the airspace and its use; and*
 - *Aerodrome (AD) contains information about aerodromes and heliports, and their use.*
 - 3.1.2 *AIP-CHILE Volume II, is divided in two parts:*
 - *Generalities (GEN) contains administrative and explanatory information; and*
 - *Procedures related to Aeronautical Charts.*

3.1.2.1 Este volumen es publicado en forma especial en tamaño reducido, para facilitar su consulta en cabina a las tripulaciones de vuelo.

3.2 Intervalos regular establecido para las enmiendas a la AIP-CHILE

3.2.1 Las enmiendas de la AIP-CHILE son publicadas tres veces en el año. Las fechas de publicación se indican en GEN 3.1-8.

4. Servicio de contacto

4.1 Para cualquier duda sobre la información contenida en las AIP o sobre su distribución, así como cualquier sugerencia para la posible mejora del mismo, se deberá contactar con la Sección AIS/MAP.

Dirección Comercial: San Pablo N° 8381- Pudahuel
Código Postal: San Pablo 8381 - 9020558 - Pudahuel,
Santiago, Chile
E-mail: aischile@dgac.gob.cl
TEL: **+56 224392000 anexo 4677, 4678 ó 4680**
AFS: SCSCYOYX (Oficina AIS);
SCSCZXAE (Oficina MAP)
Horario: Lunes a Jueves 0800-17:00 LMT, Viernes 08:00-16:00 LMT

3.1.2.1 *This volume is published in a special reduced size for easy reference in the flight deck by crew members.*

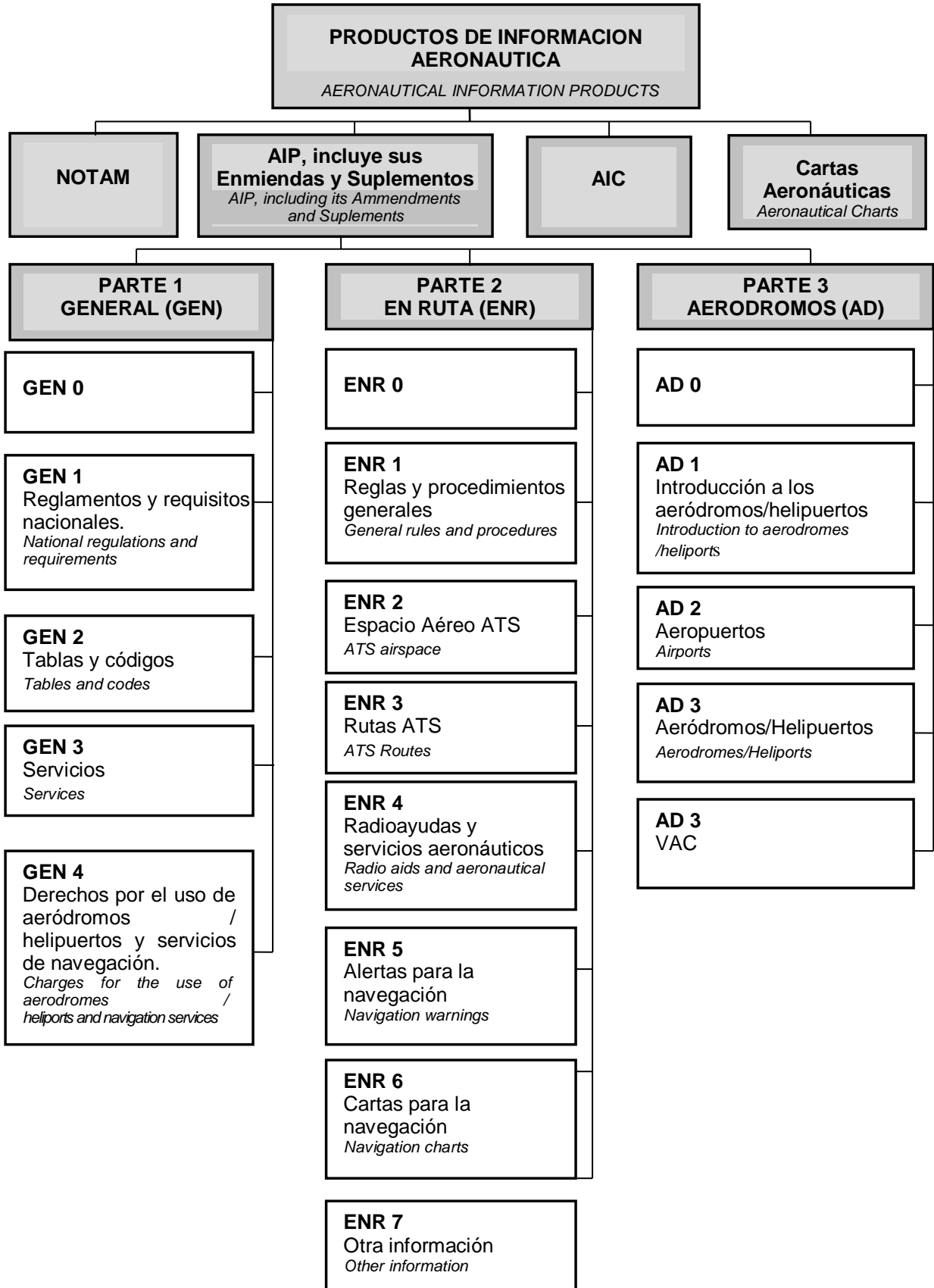
3.2 *Regular intervals established for amendments to the AIP-CHILE.*

3.2.1 *AIP-CHILE amendments are published three times per year. Publishing dates are detailed in GEN 3.1-8.*

4. *Contact Service*

4.1 *For questions regarding information contained in the AIPs or their distribution, as well as any suggestions for improvement, please contact the AIS/MAP Section.*

*Commercial Address: San Pablo N° 8381- Pudahuel
Postal code: San Pablo 8381 - 9020558 – Pudahuel
Santiago, Chile
E-mail: aischile@dgac.gob.cl
TEL: **+56 224392000 anexo 4677, 4678 ó 4680**
AFS: SCSCYOYX (AIS Office);
SCSCZXAE (MAP Office)
Hours: Monday to Thursday 08:00-17:00 LMT, Friday 08:00-16:00 LMT*



DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE
INTENTIONALLY LEFT BLANK

GEN 0.2 REGISTRO DE ENMIENDAS DE LA AIP- RECORD OF AMENDMENTS

AIP AMDT			
NR	FECHA PUBLICACION <i>PUBLICATION DATE</i>	FECHA ANOTACIÓN <i>DATED ENTERED</i>	ANOTADA POR <i>ENTERED BY</i>
46	16 AUG 2018		
47	15 AUG 2019		
48	26 MAR 2020		
49	13 AUG 2020		
50	03 DEC 2020		
51	22 APR 2021		
52	12 AUG 2021		
53	02 DEC 2021		
54	21 APR 2022		
55	11 AUG 2022		
56	01 DEC 2022		
57	20 APR 2023		
58	10 AUG 2023		
59	30 NOV 2023		
60	16 MAY 2024		
61	08 AUG 2024		
62	28 NOV 2024		
63			
64			
65			
66			
67			

☞

AIRAC AMDT			
NR	FECHA PUBLICACION <i>PUBLICATION DATE</i>	FECHA ANOTACIÓN <i>DATED ENTERED</i>	ANOTADA POR <i>ENTERED BY</i>

REGISTRO DE ENMIENDAS DE LA AIP - RECORD OF AMENDMENTS

AIP AMDT			
NR	FECHA PUBLICACION PUBLICATION DATE	FECHA ANOTACIÓN DATED ENTERED	ANOTADA POR ENTERED BY
68			
69			
70			
71			
72			
73			
74			
75			
76			
77			
78			
79			
80			
81			
82			
83			
84			
85			
86			
87			

AIRAC AMDT			
NR	FECHA PUBLICACION PUBLICATION DATE	FECHA ANOTACIÓN DATED ENTERED	ANOTADA POR ENTERED BY

RELACION SUPLEMENTOS AIP VIGENTES

NR/AÑO NR/YEAR	CONTENIDO SUBJECT	SECCION AFECTADA SECTION AFFECTED	VALIDO HASTA VALID UNTIL

RELACION SUPLEMENTOS AIP VIGENTES

NR/AÑO NR/YEAR	CONTENIDO SUBJECT	SECCION AFECTADA SECTION AFFECTED	VALIDO HASTA VALID UNTIL

LISTA DE VERIFICACIÓN DE PÁGINAS VIGENTES
CHECK LIST OF PAGES IN FORCE

PARTE 1 / PART 1

GEN 0

PAGINA / PAGE	FECHA / DATE
GEN 0.0-1/2	28 NOV 2024
GEN 0.1-1/2	08 AUG 2024
GEN 0.1-3/#	08 AUG 2024
GEN 0.2-1/2	28 NOV 2024
GEN 0.3-1/2	17 DEC 2009
GEN 0.4-1/2	28 NOV 2024
GEN 0.5-1/2	08 DEC 2016
GEN 0.6-1/2	28 NOV 2024

GEN 1

GEN 1.1-1/2	11 AUG 2022
GEN 1.1-3/#	15 AUG 2019
GEN 1.2-1/2	08 AUG 2024
GEN 1.2-3/4	08 AUG 2024
GEN 1.2-5/6	08 AUG 2024
GEN 1.3-1/2	08 AUG 2024
GEN 1.3-3/4	08 AUG 2024
GEN 1.3-5/6	08 AUG 2024
GEN 1.3-7/#	08 AUG 2024
GEN 1.4-1/2	08 AUG 2024
GEN 1.4-3/4	08 AUG 2024
GEN 1.4-5/6	08 AUG 2024
GEN 1.5-1/#	08 AUG 2024
GEN 1.6-1/2	08 AUG 2024
GEN 1.7-1/2	28 NOV 2024
GEN 1.7-3/4	28 NOV 2024
GEN 1.7-5/6	28 NOV 2024
GEN 1.7-7/8	28 NOV 2024
GEN 1.7-9/10	28 NOV 2024
GEN 1.7-11/12	28 NOV 2024
GEN 1.7-13/14	28 NOV 2024
GEN 1.7-15/16	28 NOV 2024
GEN 1.7-17/18	28 NOV 2024
GEN 1.7-19/20	28 NOV 2024
GEN 1.7-21/22	28 NOV 2024
GEN 1.7-23/24	28 NOV 2024

GEN 2

GEN 2.1-1/2	16 AUG 2018
GEN 2.1-3/#	28 NOV 2024
GEN 2.2-1/2	20 APR 2023
GEN 2.2-3/4	20 APR 2023
GEN 2.2-5/6	22 APR 2021
GEN 2.2-7/8	16 MAY 2024
GEN 2.2-9/10	20 APR 2023
GEN 2.2-11/12	16 MAY 2024
GEN 2.2-13/14	16 MAY 2024

LISTA DE VERIFICACIÓN DE PÁGINAS VIGENTES
CHECK LIST OF PAGES IN FORCE

PARTE 1 / PART 1

GEN 2	
PAGINA / PAGE	FECHA / DATE
GEN 2.3-1/2	08 DEC 2016
GEN 2.3-3/4	15 AUG 2019/08 DEC 2016
GEN 2.4-1/2	10 AUG 2023
GEN 2.4-3/4	28 NOV 2024
GEN 2.4-5/6	30 NOV 2023
GEN 2.4-7/8	20 APR 2023
GEN 2.4-9/10	20 APR 2023
GEN 2.4-11/12	10 AUG 2023
GEN 2.4-13/14	28 NOV 2024
GEN 2.4-15/16	10 AUG 2023
GEN 2.4-17/#	30 NOV 2023
GEN 2.4-19/20	16 MAY 2024
GEN 2.4-21/#	16 MAY 2024
GEN 2.4-23/24	30 NOV 2023
GEN 2.4-25/26	16 MAY 2024
GEN 2.5-1/2	16 MAY 2024
GEN 2.5-3/#	21 APR 2022
GEN 2.6-1/2	15 MAY 2003
GEN 2.7-1/#	28 NOV 2024
GEN 3	
GEN 3.1-1/2	10 AUG 2023
GEN 3.1-3/4	16 AUG 2018
GEN 3.1-5/6	28 NOV 2024
GEN 3.1-7/8	28 NOV 2024
GEN 3.1-9/#	10 AUG 2023
GEN 3.1-11/#	02 JUN 2011
GEN 3.2-1/2	28 NOV 2024
GEN 3.2-3/4	28 NOV 2024
GEN 3.3-1/2	28 NOV 2024
GEN 3.3-3/#	28 NOV 2024
GEN 3.4-1/2	05 MAR 2015
GEN 3.4-3/#	27 JUN 2013
GEN 3.5-1/#	28 NOV 2024
GEN 3.5-3/4	08 AUG 2024
GEN 3.5-5/6	08 AUG 2024
GEN 3.5-7/8	28 NOV 2024
GEN 3.5-9/10	13 AUG 2020
GEN 3.5-11/#	11 AUG 2022
GEN 3.6-1/2	28 NOV 2024
GEN 3.6-3/4	08 AUG 2024
GEN 3.6-5/6	28 NOV 2024
GEN 3.6-7/8	28 NOV 2024
GEN 4	
GEN 4.1-1/#	28 NOV 2024
GEN 4.2-1/#	28 NOV 2024

GEN 0.5	CORRECCIONES MANUSCRITAS A LA AIP- CHILE
	<i>HANDWRITTEN CORRECTIONS TO AIP- CHILE</i>

Página (s) de la AIP afectada (s) <i>AIP page (s) affected</i>	Tema de la enmienda <i>Amendment text</i>	Introducción por número enmienda AIP <i>Introduced by AIP Amendment Number</i>

GEN 0.5	CORRECCIONES MANUSCRITAS A LA AIP- CHILE
	<i>HANDWRITTEN CORRECTIONS TO AIP- CHILE</i>

Página (s) de la AIP afectada (s) <i>AIP page (s) affected</i>	Tema de la enmienda <i>Amendment text</i>	Introducción por número enmienda AIP <i>Introduced by AIP Amendment Number</i>

GEN 0.6

INDICE PARTE 1 / table of contents to part 1

GEN 0 - GENERALIDADES/GENERAL

AIP-Chile Volumen I <i>Volume I AIP-Chile</i>	GEN 0.0-1
Prefacio <i>Preface</i>	GEN 0.1-1
Productos de Información Aeronáutica <i>Aeronautica Information Products</i>	GEN 0.1.3
Registro de Enmiendas de la AIP <i>Records of Amendments AIP</i>	GEN 0.2-1
Registro de Suplementos AIP vigentes <i>Records of AIP Supplements in force</i>	GEN 0.3-1
Lista de verificación de páginas vigentes <i>Check list of AIP pages</i>	GEN 0.4-1
Lista de Enmiendas incorporadas mano a la AIP-CHILE <i>List of hand Amendments to the AIP</i>	GEN 0.5-1
Índice Parte I <i>Table of contents, Part I</i>	GEN 0.6-1

GEN 1 - GENERALIDADES/GENERAL

Autoridades designadas <i>Designated authorities</i>	GEN 1.1-1
Ingreso, sobrevuelo y aterrizajes en territorio chileno de <i>aeronaves civiles</i> <i>Entry, overflight and landing in Chilean territory of civilians aircrafts</i>	GEN 1.2-1
Entrada, tránsito y salida de pasajeros, tripulantes y aeronaves <i>Entry, transit and departure of passengers and crews</i>	GEN 1.3-1
Entrada, tránsito y salida de equipaje y otros artículos <i>Entry, transit and departure of cargo and other articles</i>	GEN 1.4-1
Instrumentos equipos y documentos de vuelo de las aeronaves <i>Aircrafts instruments, equipments and flight documents</i>	GEN 1.5-1
Resumen de los reglamentos nacionales y acuerdos/convenios internacionales <i>Summary of national regulations and international agreements/conventions</i>	GEN 1.6-1
Diferencias con respecto a las normas, métodos recomendados y procedimientos de la OACI <i>Differences from ICAO standard, recommended practices and procedures</i>	GEN 1.7-1

GEN 2 - TABLAS Y CODIGOS/TABLES AND CODES

Sistema de medidas, marcas de aeronaves y día festivos <i>Measurements system, aircraft marks and holidays</i>	GEN 2.1-1
Marcas de nacionalidad y matrícula de aeronaves y días festivos. <i>Aircraft marking, and public holidays</i>	GEN 2.1-3
Abreviaturas <i>Abbreviations</i>	GEN 2.2-1
Simbología de cartas de ruta y áreas terminales <i>Route chart symbol and terminal areas</i>	GEN 2.3-1
Indicadores de lugar -Cifrado Aeródromos <i>Location indicator-Code Aerodromes</i>	GEN 2.4-1
Indicadores de lugar-Descifrado Aeródromos <i>Location indicator-Decode Aerodromes</i>	GEN 2.4-11
Indicadores de lugar Helipuertos <i>Location indicator Heliports</i>	GEN 2.4-23
Radioayudas para la navegación <i>Air navigation radio aids</i>	GEN 2.5-1
Tablas de conversión <i>Conversion tables</i>	GEN 2.6-1
Tablas CCCM/FCCV <i>CCCM/FCCV tables</i>	GEN 2.7-1

GEN 3 - SERVICIOS/SERVICES

Servicios de Información Aeronáutica <i>Aeronautical Information Services</i>	GEN 3.1-1
Cartas Aeronáuticas <i>Aeronautical Charts</i>	GEN 3.2-1
Servicios de Tránsito Aéreo <i>Air traffic Services</i>	GEN 3.3-1
Servicios de vuelos <i>Flight Services</i>	GEN 3.4-1
Servicios meteorológicos <i>Meteorological Services</i>	GEN 3.5-1
Servicio Búsqueda y Salvamento <i>Search and Rescue Service</i>	GEN 3.6-1

GEN 4 - TARIFAS/CHARGES

Tasas de aeropuertos <i>Airports charges</i>	GEN 4.1-1
Derechos por el uso de servicios de navegación aérea <i>Air navigation services charge</i>	GEN 4.2-1

GEN 1

REGULACIONES Y REQUISITOS NACIONALES

NATIONAL REGULATIONS AND REQUIREMENTS

1.1. Autoridades designadas

La autoridad aeronáutica para la aviación civil en Chile es la Dirección General de Aeronáutica Civil, organismo a través del cual ejerce sus funciones reguladoras, supervisoras e inspectoras de conformidad a la Ley N° 18.916, que aprueba el Código Aeronáutico; y de la Ley N° 16.752 que fija la organización y funciones y establece disposiciones generales de ésta organización.

Designated authorities

The responsible authority for civil aviation in Chile is the Dirección General de Aeronáutica Civil, organism through which exercises its regulatory, supervising and inspecting functions. Código Aeronáutico, Law N° 18.917 and Law N° 16.752. Dirección General de Aeronáutica Civil

Dirección General de Aeronáutica Civil

Dirección comercial:
Avda. Miguel Claro 1314 Providencia
Santiago Chile
Dirección postal:
Dirección General de Aeronáutica Civil
Clasificador 3 Santiago Correo 9 Providencia
Santiago Chile

TEL: (56) 224392000
FAX: (56) 224392001
AFTN: SCSCYAYX
Web: www.dgac.gob.cl
Email: dgac@dgac.gob.cl

Secretaría General

Subdepto. Comunicacional
Dirección comercial:
Avda. Miguel Claro 1314 Providencia
Santiago Chile
Dirección postal:
Clasificador 3 Santiago Correo 9 Providencia
Santiago Chile

TEL: (56) 224392436
FAX: (56) 224397632
AFTN: SCSCZXSC
EMAIL: rrp@dgac.gob.cl

Junta Aeronáutica Civil

Dirección comercial:
Ministerio de Transportes y
Telecomunicaciones
Aunátegui 139 Piso 7° Santiago
Santiago Chile
Dirección postal:
Junta Aeronáutica Civil
Aunátegui 139 Piso 7° Santiago
Santiago Chile
TEL: (56) 226985594
FAX: (56) 226983148
EMAIL: jac@mtt.cl

Departamento Aeródromos y Servicios Aeronáuticos

Dirección comercial:
Avda. San Pablo 8381 Pudahuel
Santiago Chile
Dirección postal:
Dirección General de Aeronáutica Civil
Clasificador 3 Santiago Correo 9 Providencia
Santiago Chile
TEL: (56) 222904602 - 226437240
FAX: (56) 222904606 - 226431492
Email: dirdasa@dgac.gob.cl
AFTN: SCSCZXAX

Subdepartamento Servicios de Tránsito Aéreo

Avda. San Pablo 8381 Pudahuel
Santiago Chile
Dirección postal:
Dirección General de Aeronáutica Civil
Clasificador 3 Santiago Correo 9 Providencia
Santiago Chile
TEL: (56) 222904611
FAX: (56) 226441446;
AFTN: SCSCZXAN
Email: sdta@dgac.gob.cl

Sección Fiscalización de Aeródromos y Proyectos Aeronáuticos

Dirección comercial:
Avda. San Pablo 8381 Pudahuel
Santiago Chile
Dirección postal:
Dirección General de Aeronáutica Civil
Clasificador 3 Santiago Correo 9 Providencia
Santiago Chile
TEL: (56) 222904635
FAX: (56) 222904640
Email: aerodromos@dgac.gob.cl
AFTN: SCSCZXAD

Departamento Prevención de Accidentes

Dirección comercial:
Avda. Miguel Claro 1314 Providencia
Santiago Chile
Dirección postal:
Clasificador 3 Santiago Correo 9 Providencia
Santiago Chile
TEL: (56) 222099635 – 224392372 – 224392634
MON-FRI 0830-1600 LMT
FAX: (56) 222259654 MON-FRI 0830-1600 LMT
TEL: (56) 224392224 / H24

Telefónos de Turno:

Investigador operacional +569 91581824 /H24
Investigador Aeronavegabilidad +569 61759214 /H24
Telefónos de Retén
Investigador operacional +569 61761479
Investigador Aeronavegabilidad +569 61759790

AFTN: SCSCYLYX
EMAIL: segvuel@dgac.gob.cl

Dirección Meteorológica de Chile

Dirección comercial
Avda. Portales 3450 Estación Central
Dirección Meteorológica de Chile
Casilla Nº 140 Sucursal Matucana - Estación
Central
Santiago Chile
TEL: (56) 224364538
FAX: (56) 224378212
AFTN: SCEMZXMX
EMAIL: dimetchi@meteo Chile.gob.cl

Departamento Seguridad Operacional

Subdepartamento Operaciones

Subdepto. Transporte Público
TEL: (56) 224392730
AFTN: SCSCZXOP
Sección Aviación General
TEL: (56) 224392288
AFTN: SCSCZXOB
Subdepto. Licencias Aeronáuticas
TEL: (56) 2243927282
AFTN: SCSCZXOL

Subdepartamento Aeronavegabilidad

Sección Aeronavegabilidad
TEL: (56) 224392676
FAX: (56) 223355710
Email: certificacion@dgac.gob.cl
AFTN: SCSCZXOE
Dirección comercial:
Avda. Miguel Claro 1314 Providencia
Santiago Chile
Dirección postal:
Clasificador 3 Santiago Correo 9 Providencia
Santiago Chile

Departamento Planificación

Sección Relaciones Aeronáuticas
Internacionales
Dirección comercial:
Avda. Miguel Claro 1314 Providencia
Santiago Chile
Dirección Postal:
Clasificador 3 Santiago Correo 9 Providencia
Santiago Chile
TEL: (56) 224392442/224392443;
FAX: (56) 224392143

Departamento Comercial

Subdepartamento Costos y Gestión de Ingresos

Sección Ventas – Sala de Ventas
Dirección Comercial:
Avda. Miguel Claro 1314 Providencia
Santiago Chile
Dirección Postal:
Clasificador 3 Santiago Correo 9 Providencia
Santiago Chile
TEL: (56) 224392242
FAX: (56) 224392120
EMAIL: sala.ventas@dgac.gob.cl

Policía de Investigaciones de Chile

Dirección comercial/postal:
Avda. General Mackenna 1314 - Santiago
TEL: (56) 225657897
Prefectura Policía Internacional AP Arturo
Merino
TEL: (56) 226901010 / 226901000
FAX: (56) 226901006
Policía Internacional
Jefatura Nacional de Extranjería y Policía
Internacional
Morandé 672 Santiago
TEL: (56) 226901010/2269001000
CEL (+56) 990473098 Jefe de Servicio

Ministerio de Salud

Servicio de Salud Metropolitano del Ambiente
Dirección comercial/postal:
Avda. Presidente Bulnes 177
TEL: (56) 226394001
AP Arturo Merino Benítez
TEL: (56) 226901769 IST

Ministerio de Agricultura

Servicio Agrícola y Ganadero
Avda. Portales 3396 Estación Central -
Santiago
TEL: (56) 226764000
FAX: (56) 226817751
AP Arturo Merino Benítez
Oficina SAG Comercio Exterior
TEL: (56)
226019120 /226019131/226010792 /
226010786
FAX: (56) 226019216
Ingreso Pasajeros Internacionales
TEL (56) 226901049
TEL / FAX (56) 226901048
Oficina AP Arturo Merino Benítez
CEL (+56) 993184437/993184690/
CEL (+56) 993183399 Jefe de Servicio
CEL (+56) 991593664 Inspección de
Aeronaves

Consorcio Nuevo Pudahuel

AP Arturo Merino Benítez
TEL (56) 226901752 /2269011753 /
22690111758
EMAIL: operaciones@nuevopudahuel.cl

Servicio Nacional de Aduanas

Dirección Regional de Aduana Metropolitana
Diego Aracena 1948 AP Arturo Merino B.
TEL (56) 222995200
FAX (56) 226011165
Subdepartamento de Viajeros
TEL (56) 222995221
CEL (+56) 998895778 Jefe de Turno
Subdepartamento de Fiscalización de
Puertas y Losa
TEL (56) 222995216
CEL (+56) 990794692 Atención de Vuelos

////

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE
INTENTIONALLY LEFT BLANK

GEN 1.2

PROCESAMIENTO DE SOLICITUDES DE SOBREVUELO O ATERRIZAJE EN TERRITORIO CHILENO DE AERONAVES DE AVIACION GENERAL Y DE TRANSPORTE AEREO COMERCIAL NO REGULAR DE MATRICULA EXTRANJERA.

PROCESSING OF OVERFLIGHT OR LANDING REQUESTS IN CHILEAN TERRITORY FROM GENERAL AVIATION AIRCRAFT AND NOT REGULAR COMMERCIAL AIR TRANSPORT AIRCRAFT WITH FOREIGN REGISTRATION NUMBER.

1. DEFINICIONES

1. DEFINITIONS

ARSV

Sistema formal DGAC, que permite gestionar las solicitudes de ingreso, sobrevuelo y/o arribo a territorio nacional.

ARSV

Formal DGAC system that allows to process requests for entering, overflying and/or arriving in national territory.

ESCALA TÉCNICA

Es el derecho o privilegio otorgado a un Estado de aterrizar en el territorio del Estado otorgante para fines no comerciales, en un servicio aéreo internacional regular o de otra índole. Generalmente, este derecho se ejerce para reabastecerse de combustible, llevar a cabo reparaciones esenciales imprevistas o efectuar un aterrizaje de emergencia. (Doc 9626 OACI).

TECHNICAL SCALE

It is the right or privilege granted to a State to land on the territory of the granting State with non-commercial purposes, in a regular international air service or of different nature. In general, this right is used to refuel, to perform unscheduled fundamental repairs or for emergency landings. (ICAO Doc 9626)

OPERACIÓN DE LA AVIACIÓN GENERAL

Operación de aeronave distinta de la de transporte aéreo comercial o de la de trabajos aéreos.

GENERAL AVIATION OPERATION

Operation of an aircraft other than one for commercial air transportation or for air Works.

OPERACIÓN DE TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL

Toda actividad destinada a trasladar en aeronaves a pasajeros o cosas de un lugar a otro con fines de lucro.

COMMERCIAL AIR TRANSPORT OPERATION

Any activity destined to transport passengers or items from one place to another for profit.

SOBREVUELO

Es el derecho o privilegio otorgado a un Estado de cruzar el territorio del Estado otorgante, sin aterrizar, en un servicio aéreo internacional regular o de otra índole. (Doc 9626 OACI).

OVERFLIGHT

It is the right or privilege granted to a State to fly over the territory of the granting State, without landing, as part of a regular international air service or of different nature. (ICAO Doc 9626)

2. GENERALIDADES

- 2.1 El presente procedimiento es aplicable a las siguientes aeronaves que ingresarán al espacio aéreo chileno para sobrevolar o aterrizar.
- Aeronaves de aviación general con matrícula extranjera,
 - Aeronaves de transporte comercial no regular con matrícula extranjera.
 - Aeronaves de Estado
- 2.2 Este procedimiento no es aplicable a las aeronaves que ingresen a Chile desarmadas.
- 2.3 El Departamento de Aeródromos y Servicios Aeronáuticos es el encargado de tramitar todas las solicitudes de sobrevuelo o arribo al territorio nacional de aeronaves a través de la Oficina de Notificación de los Servicios de Tránsito Aéreo (ARO) del Aeropuerto Arturo Merino Benítez (SCEL).
- 2.4 Las consultas sobre el estado de la tramitación de la solicitud se pueden realizar a: Correo electrónico: operaciones_amb@dgac.gob.cl, o Dirección AMHS: SCELAUYY
- 2.5 Los operadores de aeronaves que transporten mercancías peligrosas deberán cumplir con lo establecido en la DAN 18 y luego solicitar el sobrevuelo o arribo al territorio chileno.
- Para consultas y coordinaciones respecto del transporte de mercancías peligrosas se deberá contactar a: Teléfonos +56 22 290 4685, +56 22 290 4786 email: avsecdasa@dgac.gob.cl

2. GENERALITIES

- 2.1 *This procedure applies to the following aircraft that will enter the Chilean airspace during an overflight or to land.*
- *General aviation aircraft with foreign registration.*
 - *Unscheduled commercial transport aircraft with foreign registration.*
 - *State aircraft.*
- 2.2 *This procedure is not applicable to aircraft entering Chile disassembled.*
- 2.3 *The Department of Aerodromes and Aeronautic services is in charge of processing all aircraft's requests to overfly or to land in national territory through the Notification of Air Transit Services (ARO) Office of the Arturo Merino Benítez Airport (SCEL).*
- 2.4 *Queries about the status of application processing should be addressed to: operaciones_amb@dgac.gob.cl, or AMHS Address: SCELAUYY*
- 2.5 *Aircraft operators transporting dangerous goods should first comply with what is established in DAN 18 and then request to overfly or land on Chilean territory.*

For queries and coordination related to the transport of dangerous goods please contact: phone numbers: +56 22 290 4685, +56 22 290 4786; e-mail: avsecdasa@dgac.gob.cl

3. PROCEDIMIENTOS

3.1 Ingreso de solicitud

3.1.1. Las solicitudes deben ser presentadas a través del sistema ARSV de la DGAC www.dgac.gob.cl, aeropuertos, autorización de sobrevuelos, formulario de autorización (overflight and landing clearance), formulario de autorización, link:

<https://servicios.dgac.gob.cl/arsv-web/solicitudes.html#/solicitudArsv>

o Servicios online “Solicitud de autorización de sobrevuelo y arribo a territorio nacional” con 24 horas de antelación a la hora estimada de arribo o de ingreso al espacio aéreo chileno en caso de sobrevuelos para la aeronave de aviación general y 72 horas para el transporte aéreo comercial no regular.

3.1.2. Luego del envío de la solicitud el usuario recibirá en su correo electrónico un número que identifica la solicitud. Posteriormente recibirá el número de autorización que le permitirá sobrevolar o aterrizar en territorio chileno.

3.1.3. El número de autorización otorgado por la DGAC deberá ser indicado en el casillero 18 del formulario de plan de vuelo para las aeronaves que sobrevolarán o aterrizarán en territorio chileno.

3.1.4. El incumplimiento de alguno de los requisitos solicitados en los puntos 3.2 y 3.3 será motivo de rechazo.

3. PROCEDURES

3.1 Application submission

3.1.1. All requests must be presented through the ARSV system of the DGAC www.dgac.gob.cl, airports, overflight clearance, clearance form (overflight and landing clearance), clearance form, link:

<https://servicios.dgac.gob.cl/arsv-web/solicitudes.html#/solicitudArsv>

or Online services “Request for overflight and arrival authorization to national territory” 24 hours prior to the estimated time of arrival or entry into Chilean airspace for overflights of general aviation aircraft and 72 hours for non-scheduled commercial air transport.

3.1.2. After submitting the request, the user will receive in their e-mail an identification number for the request. Afterwards, they will receive the authorization number that will allow them to overfly or to land in Chilean territory.

3.1.3. The clearance number granted by the DGAC must be entered into box 18 on the flight plan form for aircraft that will overfly or land in Chilean territory.

3.1.4. The unfulfillment of any of the requirements detailed in 3.2 and 3.3 will be subject to rejection.

3.2 Requisitos para aeronaves de aviación general

3.2.1. La operación de aeronaves de aviación general, no requieren de la aprobación de seguros por parte de la Junta de Aeronáutica Civil.

3.2.2. La operación de aeronaves de aviación general se aprobará por treinta días, desde la fecha consignada en la autorización otorgada por la DGAC.

3.2.3. En caso que el usuario desee extender la permanencia en Chile por un período superior a treinta días, deberá solicitarlo a través del sistema ARSV adjuntando la Declaración de Admisión Temporal de Aeronaves Civiles que otorga el Servicio Nacional de Aduanas de Chile (www.aduana.cl) , y la fecha máxima de permanencia será la indicada en el vencimiento del documento antes citado.

(<http://comext.aduana.cl:7001/SRS/dac/inicioRegistrarDataEx.do>)

3.3 Requisitos para aeronaves de transporte aéreo comercial no regular

3.3.1. Las aeronaves de transporte aéreo comercial no regular deberán adjuntar la siguiente información a la solicitud:

- a) Aprobación de seguros de la Junta Aeronáutica Civil (JAC) <http://www.jac.gob.cl/> , se exceptúan los sobrevuelos, traslados y escalas técnicas.
- b) Vigencia de Seguros.
- c) Cantidad de vuelos previstos.
- d) Embarcador de carga.
- e) Consignatario.
- f) Nombre de la persona o entidad por cuya cuenta y riesgo se realiza el vuelo.
- g) Fecha del vuelo y arribo al primer punto de escala en Chile.
- h) Correo electrónico de contacto para facturación.

3.2 Requirements for general aviation aircraft

3.2.1. The operation of general aviation aircraft does not require for insurance to be approved by the Civil Aeronautics Board.

3.2.2. The operation of general aviation aircraft will be approved for thirty days as of the date indicated in the authorization granted by the DGAC.

3.2.3. If the user wants to extend their stay in Chile for a period longer than thirty days, they must request it through the ARSV system attaching the Declaration of Temporary Admission of Civil Aircraft issued by the National Customs Service of Chile (www.aduana.cl) and the maximum date of stay will be the one registered in the expiration date of the aforementioned document.

(<http://comext.aduana.cl:7001/SRS/dac/inicioRegistrarDataEx.do>)

3.3 Requirements for unscheduled commercial air transport aircraft

3.3.1. Unscheduled commercial air transport aircraft must attach the following information to their application:

- a) Insurance approval from the Civil Aeronautical Board (JAC) <http://www.jac.gob.cl/>, except for overflights, transfers and technical stopovers.*
- b) Insurance validity.*
- c) Quantity of expected flights.*
- d) Cargo forwarding agent.*
- e) Consignee.*
- f) Name of the person or entity for whose account and at whose risk the flight is performed.*
- g) Date of flight and arrival at the first stopover point in Chile.*
- h) Contact e-mail for invoicing*

- 3.3.2. Además, deberán cumplir con la DAN129, "OPERACIONES INTERNACIONALES DE EMPRESAS AÉREAS EXTRANJERAS HACIA Y DESDE EL TERRITORIO DE CHILE" (Requisitos Técnico Operativos).
- 3.3.2. *In addition, they must comply with DAN 129, "INTERNATIONAL OPERATIONS OF FOREIGN AIRCRAFT COMPANIES TO AND FROM THE TERRITORY OF CHILE" (Technical Operational Requirements).*
- 3.4 Requisitos para aeronaves de Estado**
- 3.4 *Requirements for State aircraft*
- 3.4.1. Las aeronaves de Estado deberán proceder según lo establecido en el Reglamento de Ingreso a Chile de Aeronaves de Estado Extranjeras, Reglamento N° 88 del ministerio de relaciones exteriores de fecha 5 de junio de 2019.
- 3.4.1. *State aircraft shall proceed according to the dispositions of the Regulations on Entry of Foreign State Aircraft into Chile, Regulation No. 88 of the Ministry of Foreign Affairs dated June 5, 2019.*
- 3.5 Apertura ocasional de aeródromos al tráfico aéreo internacional.**
- 3.5 *Occasional opening of aerodromes to international traffic.*
- 3.5.1. Los usuarios que requieran la apertura ocasional al tráfico aéreo internacional de un aeródromo, deberán remitirse a la DAP 14 06, Apertura ocasional de Aeródromos al Tráfico Aéreo Internacional, llenando el formulario presentado en el Anexo A, con una antelación mínima de cuarenta y ocho (48) horas respecto del horario de realización de la operación.
- 3.5.1. *Users who require the occasional opening of aerodromes to international traffic, must refer to DAP 14 06, Occasional Opening of Aerodromes to International Air Traffic, and complete the form included in Annex A, at least forty-eight (48) hours before time of the operation.*
- 3.5.2. La aprobación de lo señalado en el numeral precedente debe ser gestionado con anterioridad a la solicitud mencionada en el punto 3.1.1.
- 3.5.2. *The approval of what is stated in the previous point must be obtained before the request mentioned in point 3.1.1.*
- 4. SITUACIONES ESPECIALES**
4. *SPECIAL SITUATIONS*
- 4.1 Vuelos sanitarios**
- 4.1 *Sanitary flights*
- 4.1.1. Cuando una aeronave en vuelo sanitario requiera ingresar a Chile, deberá cumplir con lo indicado en los puntos 3.3.1 y 3.3.2.
- 4.1.1. *When an aircraft in sanitary flight requires to enter Chile, it must comply with the dispositions of points 3.3.1 and 3.3.2.*

4.2 Operaciones en el aeropuerto Mataveri

4.2.1 La operación en el aeropuerto Mataveri de Isla de Pascua deberá regirse por lo establecido en la DAN 14-06 y supeditadas a los horarios de servicio publicado en la AIP CHILE VOL I, AD 2.6-1.

4.3 Operaciones en el Canal Beagle y/o Cabo de Hornos

4.3.1 Los sobrevuelos al Canal Beagle y/o Cabo de Hornos deberán previamente aterrizar en Punta Arenas o **Puerto Williams**. Una vez tramitada la autorización de ingreso, el operador deberá coordinar la operación con la ARO del Ap. Presidente Carlos Ibáñez del Campo de Punta Arenas, con antelación de al menos 24 horas a su hora estimada de despegue, para que realice las coordinaciones respectivas con la Armada de Chile.

4.3.2 Los sobrevuelos de aeronaves de Estado se ajustarán al "ACUERDO ESPECIAL EN MATERIA DE SOBREVUELOS DE AERONAVES DE ESTADO CON LA REPUBLICA ARGENTINA Y SU ANEXO N° 1" promulgado el 9 de marzo de 2007.

4.4 Operaciones en el Territorio Antártico Chileno.

4.4.1 Para operaciones en los aeródromos operados por Chile en el territorio antártico, el usuario deberá coordinar previamente la autorización con la Fuerza Aérea de Chile, División Antártica y la Dirección Antártica del Ministerio de Relaciones Exteriores.

4.4.2 Las aeronaves monomotor en rutas hacia el territorio antártico deberán contar con la aprobación del Departamento de Seguridad Operacional.

4.4.3 La operación deberá regirse por lo establecido en la DAN ANTÁRTICO 01

4.2 Operations at Mataveri Airport

4.2.1 The operation at the Mataveri airport on Easter Island shall be governed by the dispositions of DAN 14-06 and subject to the service schedules published in AIP CHILE VOL I, AD 2.6-1.

4.3 Operations in Beagle Channel and/or Cape Horn

4.3.1 Overflights on the Beagle Channel and/or Cape Horn must first land in Punta Arenas or Puerto Williams. Once the entry authorization has been processed, the operator must coordinate the operation with the ARO of the Ap. President Carlos Ibáñez del Campo of Punta Arenas, at least 24 hours before its estimated time of takeoff, to perform corresponding arrangements with the Chilean Navy.

4.3.2 Overflights of State aircraft must follow the "SPECIAL AGREEMENT ON OVERFLIGHTS BY STATE AIRCRAFT WITH THE ARGENTINE REPUBLIC AND ITS ANNEX No. 1" promulgated on March 9, 2007.

4.4 Operations in the Chilean Antarctic Territory.

4.4.1 For operations at aerodromes operated by Chile in the Antarctic territory, the user must previously coordinate the authorization with the Chilean Air Force, the Antarctic Division and the Antarctic Directorate of the Ministry of Foreign Affairs.

4.4.2 Single-engine aircraft on routes to the Antarctic territory must have the approval of the Operational Safety Department.

4.4.3 The operation shall be governed by the provisions of DAN ANTARCTIC 01

GEN 1.3

Entrada, Tránsito y Salida de pasajeros, tripulantes y aeronaves

Entry, transit and departure regulations for passenger and crew

1. Requisitos de aduana/*Customs requirements*

1. *Requisitos de aduana/Customs requirement*

1.1 Los pasajeros y tripulantes deberán presentarse a la llegada a las Autoridades Aduaneras para los efectos de cumplir, con las formalidades correspondientes.

1.1. *Upon arrival, passengers and crew members must present themselves to the Customs Authorities in order to comply with corresponding formalities.*

1.2 Normas/*Regulations*

1.2. *Normas/Regulations*

1.2.1 Declaración de Admisión Temporal para aeronaves civiles extranjeras con fines no comerciales:

1.2.1. *Declaration of Temporary Admission for foreign civil aircraft for non-commercial purposes:*

a) El propietario de la aeronave o la persona a quien éste haya otorgado el poder para estos efectos o bien el piloto que se encuentra al mando de una aeronave a su ingreso al país deberá presentar una Declaración de Admisión Temporal, dentro de las veinticuatro (24) horas siguientes al arribo de la aeronave o a la Aduana que ejerza jurisdicción sobre el aeropuerto en que la aeronave hubiera hecho su primera escala. Al salir deberá igualmente informar a las Aduanas para los efectos de cancelar dicha Admisión Temporal.

a) *The owner of the aircraft or the person to whom he/she has granted the power of attorney for these purposes or the pilot in command of an aircraft upon its entry into the country, must file a Temporary Admission Declaration within twenty-four (24) hours following the arrival of the aircraft or at the Customs office having jurisdiction over the airport where the aircraft made its first stop. Upon departure he/she must also inform the Customs office in order to cancel said Temporary Admission.*

1.2.2 Declaración de Salida Temporal de aeronaves civiles nacionales con fines comerciales y no comerciales:

1.2.2. *Temporary Exit Declaration for national civil aircraft with commercial and non-commercial purposes:*

- 1) Autorízase la salida temporal de aeronaves civiles chilenas con fines comerciales y no comerciales;
- 2) Se entiende que una aeronave sale del país con fines comerciales, cuando lo hace para transportar pasajeros, carga o correo a cambio de una remuneración;
- 3) La salida temporal de las aeronaves a que se refiere el numeral anterior, se entenderá concedida por la autorización que otorgue la Aduana, para su salida del país;
- 4) Se entiende que una aeronave sale del país con fines no comerciales, cuando la salida persigue un objetivo distinto de lo señalado en el numeral 2)
- 5) La salida temporal de las aeronaves mencionadas en el numeral 4) precedente, se sujetará al siguiente procedimiento:

- 1) *Authorize the temporary exit of Chilean civil aircraft with commercial and non-commercial purposes;*
- 2) *It is understood that an aircraft leaves the country for commercial purposes when it does so to transport passengers, cargo or mail in exchange for remuneration;*
- 3) *The temporary departure of the aircraft referred to in the previous numeral shall be understood to be approved by the authorization granted by Customs to depart the country;*
- 4) *It is understood that an aircraft leaves the country for non-commercial purposes, when the departure has a purpose other than the one indicated in numeral 2).*
- 5) *Temporary departure of aircraft mentioned in numeral 4) will be subject to the following procedure:*

a. La concesión de la Salida Temporal corresponderá a los Directores Regionales y Administradores de Aduana o a los funcionarios en quienes éstos deleguen esta facultad.

b. Para tales efectos, el Servicio de Aduanas proporcionará un formulario de Declaración de Salida Temporal, el que será suscrito por el propietario o por la persona a quien éste haya otorgado poder para tales efectos, o por el piloto que conduce la aeronave a su salida del país.

c. La declaración de Salida temporal deberá ser tramitada totalmente antes del despegue de la aeronave del país ante la Aduana que ejerza jurisdicción sobre el aeropuerto por el cual ésta saldrá al exterior.

d. La Salida Temporal se otorgará por un plazo máximo de noventa (90) días, pero podrá ser prorrogado por el Director Nacional de Aduanas, para su resolución definitiva.

e. La solicitud de prórroga señalada en el numeral precedente, podrá presentarse ante cualquier Aduana, la cual la remitirá al Director Nacional de Aduana, para su resolución definitiva.

f. Dentro del plazo de Salida Temporal, el interesado deberá retomar la aeronave al país o en su defecto exportarla. Si es retorno, deberá comunicar a la Aduana esta situación a fin de cancelar la Declaración de salida Temporal.

g. En el caso de que la aeronave ingresara al territorio nacional por una Aduana distinta a la de salida, ésta deberá comunicarlo vía telex a la aduana de origen, a objeto se cancele documentalmente el ejemplar de la matriz de salida.

6) Los Directores Regionales o Administradores de Aduana, deberán mantener permanentemente actualizados los registros que controlan los plazos de validez de este régimen, debiendo dar cuenta de inmediato al tribunal Aduanero correspondiente en caso de incumplimiento de los plazos establecidos en la presente resolución.

7) De igual forma deberá darse cuenta al Tribunal Aduanero que corresponda, cada vez que se detecte la salida del país de una aeronave sin el cumplimiento de los trámites a que se refiere esta resolución

a. The granting of Temporary Departure shall be the responsibility of the Regional Directors and Customs Administrators or of the officials to whom they assign this authority.

b. For such purposes, the Customs Service shall provide a Temporary Departure Declaration form, which shall be signed by the owner or by the person to whom he/she has granted power of attorney for such purposes, or by the pilot who will drive the aircraft out of the country.

c. Before the aircraft takes off from the country, the Temporary Departure Declaration must be fully processed by the Customs office with jurisdiction over the airport used by the aircraft to leave the country.

d. The Temporary Exit will be granted for a maximum of ninety (90) days, but may be extended by the National Customs Director, for its definitive resolution.

e. The extension request mentioned in the preceding paragraph may be submitted to any Customs Office where it will be forwarded to the National Customs Director for its final resolution.

f. Within the Temporary Departure period, the interested party must return the aircraft to the country or otherwise export it. If the aircraft is returned, the interested party must inform Customs of this situation in order to cancel the Temporary Departure Declaration.

g. If the aircraft returns to national territory through a Customs office different to the one used for departure, the interested party must inform this to the departure Customs office via telex in order to cancel the documentation of the departure matrix.

6) Regional directors or Customs administrators shall keep the records that control the terms of validity of this regime permanently up to date, and shall immediately inform the corresponding Customs Court in case of non-compliance with the terms established in this resolution

7) Similarly, the corresponding Customs Court shall be informed every time it is detected that an aircraft has departed the country without complying with the procedures referred to in this resolution.

2. Requisitos de inmigración

2.1 El extranjero que viaje en tránsito directo, en aeronaves de empresas de aeronavegación comercial que tengan establecidas vuelos regulares entre ciudades del país y del extranjero, no estará sujeto a las obligaciones y controles establecidos, mientras permanezcan en los recintos de los aeropuertos chilenos. En caso de trasladarse por cualquier motivo a la ciudad o ciudades cercanas al aeropuerto, debe obtener la Tarjeta de Turista.

2.2 Los extranjeros podrán ingresar a Chile en calidad de inmigrantes, turista residente o residente oficial.

2.3 Tendrán calidad de turistas, los extranjeros que ingresen al país por un plazo no mayor de noventa (90) días, con fines deportivos, de recreo, salud, estudio, por gestión de negocios, asuntos familiares, peregrinaciones religiosas u otros fines similares sin propósito de inmigración, residencia o desarrollo de actividades remuneradas.

2.4 Todo turista deberá cuando lo estime necesario la Autoridad Policial (policía Internacional), acreditar que tiene medios económicos para subsistir durante su permanencia en Chile, si no lo pudiere acreditar, la Autoridad policial (Policía Internacional), esta facultado para limitar su estadía en Chile, sin perjuicio que el interesado podrá obtener del Ministerio del Interior o de la Autoridad Administrativa correspondiente (Santiago Intendencia Región Metropolitana y en las provincias las Gobernaciones), la ampliación de este plazo.

El turista deberá ingresar a Chile con pasaporte u otro documento análogo, sin visación o con cédula de identidad vigente (siempre que exista convenio con dicho país). No obstante, el turista que sea nacional de un país con el cual Chile no mantenga relaciones diplomáticas, deberá estar premunido de pasaporte debidamente visado por el Consulado Chileno o por quien lo represente, con las respectivas visaciones de los Estados de Tránsito obligado para su retorno o de ingreso a otro país.

Deberá, asimismo, portar pasaje de regreso a su país o a otro país con respecto al cual tenga autorización de entrada.

2. Immigration requirements

2.1. *Foreigners traveling in direct transit on board aircrafts of commercial airlines that have established regular flights between cities within the country and abroad, will not be subject to the obligations and controls established while they remain in the premises of Chilean airports. In case of traveling to a city near the airport, regardless of the motive, they must obtain a Tourist Card.*

2.2. *Foreigners may enter Chile as immigrants, resident tourists or official residents.*

2.3. *Foreigners who enter the country for a period not superior to ninety (90) days for purposes such as sports, recreation, health, study, business management, family affairs, religious pilgrimages or other similar reasons, without the purpose of immigration, residence or performance of remunerated activities shall have the status of tourists.*

2.4. *When deemed necessary by the Police Authority (International Police), all tourists must prove that they have the economic means to subsist during their stay in Chile. If they cannot prove it, the Police Authority (International Police) is empowered to limit their stay in Chile, without prejudice that the interested party may obtain from the Ministry of the Interior or the corresponding Administrative Authority (in Santiago the Metropolitan Region Intendancy and in provinces the Governors), the extension of this term.*

The tourist must enter Chile with a passport or other similar document, without visa or with a valid identity card (as long as there is an agreement with their country). However, the tourist who is a national of a country without diplomatic relations with Chile, must be in possession of a passport with a visa from the Chilean Consulate, or its representative, with corresponding visas from transit States required for their return or entry to another country

The tourist must also carry a return ticket to their country or to another country for which they have entry authorization

Los apátridas, necesitan también las visaciones de los Estados en tránsito obligado, para su retorno o de ingreso al país y el pasaje de regreso a su país o a otro.

2.5 Sólo se considerará como cédula de identidad válida para el ingreso del turista, el que cumpla lo menos los siguientes requisitos:

- Nombre, domicilio y profesión u oficio;
- Fecha y lugar de nacimiento;
- Nacionalidad;
- Fecha de vigencia;
- Firma y sello de la autoridad que lo expidió; y
- Fotografía

2.6 Las compañías aéreas tomarán las disposiciones que consideren convenientes para que los turistas llenen duplicado de la Tarjeta de Turista con la cual acreditarán esta calidad mientras permanezcan en Chile. Dicho documento, lo presentarán los pasajeros a los funcionarios de policía Internacional, organismo encargado de controlar la entrada al país bajo Sello y Firma, los que verificarán que mantenga la individualización del extranjero, la referencia al documento de ingreso, la fecha de entrada y la fecha en que el turista de acuerdo con la Ley y el reglamento respectivo, debe abandonar el país y aquellas referencias que la autoridad estime conveniente.

2.7 El original de la Tarjeta de Turista será retenido por el funcionario de Policía Internacional (Investigaciones de Chile), el otro ejemplar deberá ser guardado y servirá para la salida del país, siempre que ésta se efectúe dentro del plazo de residencia que dicho documento señala. Para salir del país después de que dicho plazo se haya cumplido, el extranjero deberá obtener un salvoconducto. Sin embargo, el turista puede obtener una prórroga por un plazo único de hasta noventa (90) días, solicitándola al Ministerio del Interior en Santiago y en Provincia en las Intendencias y Gobernaciones respectivas, entre los quince días anteriores a la fecha de vencimiento de su autorización. Para el caso de que el turista hubiera extraviado la Tarjeta de Turista, podrá obtener nueva copia de la misma.

2.8 La Tarjeta de Turista será un documento individual.

Stateless persons also need visas for the mandatory transit States for their return or entry to the country, and must have the return ticket to their country or to another country.

2.5. *An identity card will be considered valid for a tourist entering the country only if it complies with the following:*

- *Name, address and profession or trade;*
- *Date and place of birth;*
- *Nationality;*
- *Expiration date;*
- *Signature and stamp from the issuing authority; and*
- *Photograph*

2.6. *Airlines will make the arrangements they deem convenient for tourists to fill out a duplicate of the Tourist Card with which they will accredit this quality while in Chile. Passengers must present this document to International Police Officers, the agency in charge of controlling entry into the country under Seal and Signature, who will verify that it maintains the individualization of the foreigner, the reference to the entry document, the date of entry, the date on which the tourist must leave the country, in accordance with the Law and the respective regulations, and those references that the authority deems appropriate.*

2.7. *The original copy of the Tourist Card will be retained by International Police officers (Investigaciones de Chile), the other copy must be kept by the tourist as it will be used to exit the country, as long they exit the country within the period of residence indicated in said document. In order to leave the country after the expiration of the aforementioned term, the foreigner must obtain a safe-conduct. However, the tourist may obtain an extension for a single term of up to ninety (90) days. This extension must be requested within fifteen days prior to the expiration date of the authorization at the Ministry of the Interior, if they are in Santiago, and at Intendencias or Governors' Offices, if they are in Provinces. In the event that the tourist has lost the Tourist Card, he/she may obtain a new copy*

2.8. *The Tourist Card is a personal document.*

2.9 El turista no podrá desarrollar actividades remuneradas, sino en casos calificados y autorizados por el Ministerio del Interior.

2.10 Los Residentes y Residentes Oficiales sólo podrán ingresar al país premunidos del pasaporte u otro documento análogo (Laizzes Passer), visados por las autoridades respectivas.

2.11 Las compañías aéreas tomarán las acciones que estimen convenientes para que los chilenos y Extranjeros que salgan o ingresen al país en calidad de Residentes y Residentes Oficiales llene la tarjeta blanca (embarque/desembarque).

2.12 A los Residentes Oficiales, se les otorgarán visitaciones Diplomáticas u Oficiales, las cuales se concederán a los miembros del Cuerpo Diplomático y Consular acreditado ante el Gobierno y a los de Organizaciones Internacionales reconocidas por Chile, a los miembros de sus familias que viven con ellos, personal administrativo y de servicio y a las demás personas que determine en Ministerio de Relaciones Exteriores.

2.13 Se otorgará Visa de Residentes sujeto a contrato, al extranjero que viaje al país con objeto de dar cumplimiento a un contrato de trabajo. Esta Visa no podrá tener una vigencia superior a dos (2) años. Si no se especifica el plazo en el respectivo pasaporte, se entenderá que su vigencia es de noventa (90) días.

2.14 Se otorgará Visa de Residente Estudiante, al extranjero que viaje a Chile con el objeto de hacer estudios en establecimientos del Estado o particulares reconocidos por éste, o en centros u organismos de estudios superiores o especializados. Dicha Visación tendrá una vigencia máxima de un (1) año y será renovada por igual periodo sucesivamente. Estas renovaciones serán gratuitas.

2.15 Se otorgará Visa de Residente Temporario, al extranjero que viaje a Chile por más de noventa (90) días y tengan el vínculo de familia o intereses en el país, o cuya residencia en éste sea estimada útil o ventajosa. Dicha Visa tendrá una duración máxima de un (1) año. Si no se especifica plazo en el respectivo pasaporte, se entenderá que su vigencia es la máxima. Las visas una vez que son otorgadas y estampadas, el titular tiene noventa (90) días para hacerla efectiva, es decir, para ingresar a territorio nacional, cumpliendo este plazo pierde su calidad.

2.9. *The tourist is not authorized to perform remunerated activities, except in qualified cases authorized by the Ministry of the Interior.*

2.10. *Residents and Official Residents may only enter the country with a passport or other similar document (Laizzes Passer), endorsed by the corresponding authorities.*

2.11. *Airlines will take the actions they deem convenient so that Chileans and Foreigners who leave or enter the country as Residents and Official Residents fill out the white card (boarding/disembarking).*

2.12. *Diplomatic or Official Residents shall be granted Diplomatic or Official visas, which shall be granted to members of the Diplomatic and Consular Corps accredited to the Government and to members of International Organizations recognized by Chile, members of their families living with them, administrative and service personnel and other persons determined by the Ministry of Foreign Affairs.*

2.13. *A Resident Visa subject to contract will be granted to a foreigner who travels to the country with the purpose of fulfilling an employment contract. This Visa may not exceed two (2) years of validity. If the term is not specified in the corresponding passport, it shall be understood that its validity is ninety (90) days.*

2.14. *A Student Resident Visa shall be granted to foreigners who travel to Chile for the purpose of studying in State or private establishments recognized by the State, or in centers or organizations of higher or specialized studies. Said Visa will be valid for a maximum of one (1) year and will be renewed for the same term successively. These renewals will be free of charge.*

2.15. *A Temporary Resident Visa will be granted to foreigners who travel to Chile for more than ninety (90) days and have family ties or interests in the country, or whose residence in the country is deemed useful or advantageous. Said Visa will have a maximum duration of one (1) year. If no term is specified in the corresponding passport, it will be understood it has the maximum validity. Once visas are granted and stamped, the holder has ninety (90) days to make it effective by entering into national territory; once this term is completed, the visa loses its quality.*

2.16 Los extranjeros que deseen salir del país, deberán estar premunidos de un salvoconducto otorgado por Policía Internacional (Investigaciones de Chile) Quedan exceptuados de este requisito, los turistas (cuando no desarrollen actividades remuneradas con autorización) y los residentes oficiales.

2.17 Los tripulantes de aeronaves extranjeras, podrán ingresar al territorio nacional, siempre que estén incluidos en el respectivo rol de la tripulación y retengan en su poder la Licencia de Miembro de Tripulación al embarcar o desembarcar y si permanece en el aeropuerto donde se ha detenido la aeronave, o dentro de los límites de las ciudades próximas al mismo y sale del país en la misma aeronave o en su próximo vuelo de servicio regular. Si viaja por otro medio para unirse a la tripulación de una aeronave, deberá ingresar acuerdo a las normas ordinarias, como extranjero.

2.18 Los extranjeros estarán obligados a presentar a la autoridad, cuando ésta lo requiera, sus documentos de extranjería.

2.19 El ingreso, egreso, residencia, permanencia y expulsión de los extranjeros, se regirán por el Decreto Ley 1904 de 1975 y Decreto Supremo 597 de 1984.3. Toda aeronave que aterrice en el territorio nacional y que provenga del extranjero o de áreas con presencia de plagas, deberá ser tratada con insecticida, de acuerdo con las normas de sanidad vigente.

3.1 Requisitos Fitosanitarios

3.1.1 Conforme a la normativa vigente estipulada en la resolución Exenta N°1558 del Servicio Agrícola y Ganadero (SAG) donde se menciona que para el caso de las aeronaves procedentes del extranjero, se deberá realizar una aplicación de insecticida en aerosol, al interior de la cabina cada vez que ingresa al territorio nacional y deberá aplicarse en el último aeropuerto, antes de su despegue a Chile.

Producto Insecticida (Ingrediente activo)	Dosis del producto
Permetrina (2 %) y d-fenotrina (2%) en aerosol	1,4 gr/m ³
Cyfluthrin 0,1% en aerosol	5 m/m ³

2.16. *Foreigners leaving the country must be in possession of a safe-conduct issued by the International Police (Investigaciones de Chile). Exceptions to this requirement are tourists (when they are not carrying out authorized remunerated activities) and official residents.*

2.17. *Crew members of foreign aircraft, may enter national territory, provided they are included in the respective list and have in their possession the Crew Member License upon boarding or disembarking and they remain at the airport where the aircraft has stopped, or within the limits of the cities near the same, and leave the country in the same aircraft or on their next regular service flight. If they travel by other means to latter join the crew of an aircraft, they must enter the country following ordinary rules, as a foreigner.*

2.18. *Foreigners shall be obliged to present to the authority, if requested, their alien documentation.*

2.19. *The entry, exit, residence, stay and expulsion of foreigners, shall be governed by Decree-Law 1904 of 1975 and Supreme Decree 597 of 1984. All aircraft landing in national territory and coming from abroad or from areas with presence of pests, must be treated with insecticide, in accordance with health regulations in force.*

3.1 Phytosanitary Requirements

3.1.1 *Current regulation stipulated in Exempt Resolution No. 1558 of the Agriculture and Livestock Service (SAG) states that aircraft from abroad must receive an aerosol application of insecticide inside the cabin each time the aircraft enters national territory, which must be applied at the last airport before take-off to Chile.*

Insecticide product (active ingredient)	Product dosage
Permethrin (2 %) and d-phenothrin (2%) spray	1,4 gr/m ³
Cyfluthrin 0.1% spray	5 m/m ³

3.2 Procedimiento de Desinsectación de Aeronaves provenientes del Extranjero

3.2.1 Los Operadores Aéreos deberán emitir un Acta de Tratamiento Fitosanitario, que debe ser presentada al Servicio Agrícola y Ganadero (SAG) al arribar la aeronave al país y en la cual se especificará el número de registro de la aeronave, tipo de aeronave, el tratamiento aplicado, su fecha y lugar de aplicación o deberán consignar tales datos en el sitio de Internet, que mantiene el SAG para estos efectos.

3.2.2 Los funcionarios del Servicio Agrícola y Ganadero, destacados en el Aeropuerto de ingreso a Chile, efectuarán la inspección documental y física a las aeronaves para verificar el cumplimiento de las normas vigentes.

3.2.3 Si no se da cumplimiento a la presente resolución o se detectaren artrópodos vivos, deberá aplicarse a la aeronave el tratamiento establecido en la presente resolución, tratamiento que debe realizarse al arribo y previo a la descarga de las bodegas

3.2.4 Todos los materiales de carga, tales como paletas metálicas y contenedores, deben venir limpios, libres de tierra y de restos vegetales o animales.

3.2.5 Los costos derivados de las medidas sanitarias aplicadas, serán de cargo de las empresas o instituciones de transporte aéreo de carga, pasajeros y aviación general, nacional o internacional.

3.2 *Disinfestation Procedure for Aircraft coming from Abroad*

3.2.1 Air Operators shall issue a Phytosanitary Treatment Record, which must be submitted to the Agriculture and Livestock Service (SAG) upon arrival of the aircraft in the country. This record must specify the registration number of the aircraft, type of aircraft, the treatment applied, its date and place of application. Alternatively, they can enter such information on the website that SAG maintains for this purpose.

3.2.2 Officials of the Agriculture and Livestock Service, stationed at the Airport of entry to Chile, will carry out the documentary and physical inspection of the aircraft to verify compliance with the regulations in force.

3.2.3 If this resolution is not complied with or if live arthropods are detected, the treatment established in this resolution must be applied to the aircraft upon arrival and prior to unloading the cargo holds.

3.2.4 All loading materials, such as metal pallets and containers, must be clean, free of soil and plant or animal debris.

3.2.5 Costs derived from sanitary measures applied, shall be borne by the companies or institutions of air transport of cargo, passengers and general aviation, national or international.

INTENCIONALMENTE DEJADA EN BLANCO
INTENTIONALLY LEFT BLANK

GEN 1.4

Entrada, tránsito y salida de equipaje y otros artículos

1.1. Requisitos de Equipaje acompañado

1.1.1. Se utiliza el sistema de doble circuito para la entrada del pasajero. Se permite una declaración verbal de los pasajeros y tripulantes, quedando sujeto el equipaje del pasajero a una inspección selectiva. En cada caso, los equipajes de las tripulaciones son revisados de ingreso, no existiendo revisión de salida.

1.1.2. Despacho de equipaje NO acompañado

El equipaje no acompañado del pasajero, por carga aérea, se le exige la presentación de su pasaporte, guía aérea correspondiente y completar un formulario denominado Declaración de Importación de Trámite Simplificado.

1.1.3. De conformidad con la Partida 00,09 del Arancel de Chile, se comprenderá en la denominación de equipaje, lo siguiente:

- a) Los artículos de viaje, prendas de vestir, artículos eléctricos, de tocador, y artículos de uso personal o de adorno (gastados o usados) que aparezcan claramente depreciados y que sean apropiados al uso y necesidades ordinarias de la persona que los importe y no para su venta. Quedan expresamente excluidos de la enumeración anterior, el mobiliario de casa de todo orden, servicio de mesa, mantelería, lencería, cuadros, instrumentos musicales, aparatos o piezas de radiotelegrafía o de telefonía, instrumentos o aparatos para reproducir la voz, la música y la visión, las instalaciones de oficina, repuestos y artefactos eléctricos, y en general, todo aquello que puede reputarse como mercadería susceptible de vender, como las piezas enteras de cualquier tejido u otros artículos.
- b) Los libros impresos
- c) Los objetos de uso exclusivo para el ejercicio de profesionales u oficios, usados;
- d) Hasta (Por persona adulta) 2.500 cm. Cúbicos de bebidas alcohólicas, 25 unidades de puros grandes, 50 unidades de puros chicos o tiparillos, 400 unidades de cigarrillos y 500 gramos de tabaco de pipa (D.L N°124 del 08 Febrero de 1975)

Entry, transit and departure regulations for cargo and other articles

1.1. *Accompanied Baggage Requirements*

1.1.1. *The double circuit system is used for passenger entry. A verbal declaration by passengers and crewmembers is allowed, thus passenger baggage is subject to a selective screening. In every case, crew baggage is screened upon entry, and there is no screening as they exit.*

1.1.2. *Unaccompanied Baggage Dispatch*

Passenger's unaccompanied baggage, arriving as air cargo, requires to present passenger's passport, corresponding air waybill and complete a form called Simplified Procedure Import Declaration.

1.1.3. *In accordance with Heading 00,09 of the Chilean Customs Tariff, the following shall be included in the denomination of baggage:*

- a) *Travel goods, clothing, electrical goods, toiletries, and articles of personal use or ornamental (worn or used) that look clearly depreciated and are attributable to the ordinary use and needs of the person importing them and not for sale. Expressly excluded from the above are furniture of any kind, table service, table linens, lingerie, pictures, musical instruments, radiotelegraph or telephonic devices or parts, instruments or devices for reproducing voice, music and vision, office fixtures, spare parts and electrical appliances, and in general, anything that may be considered merchandise susceptible of sale, such as whole pieces of any fabric or other articles.*
- b) *Printed books;*
- c) *Objects of exclusive use for the exercise of professions or trades, used;*
- d) *Up to (Per adult person) 2,500 cubic cm. of alcoholic beverages, 25 units of large cigars, 50 units of small cigars or tiparillo, 400 units of cigarettes and 500 grams of pipa tobacco (D.L N°124 of February 08, 1975).*

1.1.4. Se considerarán también como equipaje, vengan o no en bultos manifestados o anotados en guías, los efectos enumerados en las letras a), b), y c), que no lleguen en el mismo vehículo que su dueño o que le hayan seguido o precedido en el viaje con relativa anterioridad o posterioridad a su arribo al país, siempre que se acredite al Administrador que son de exclusiva propiedad del viajero. Normalmente no se exigen a la salida formalidades aduaneras, para los pasajeros y tripulantes. Sin embargo, en ciertas circunstancias las autoridades aduaneras realizarán inspecciones.

1.1.5. Despacho del Equipaje extraviado

Se autoriza al explotador para que despache el equipaje extraviado, en nombre de los pasajeros y tripulantes, previa una rápida inspección por un funcionamiento Aduanero.

1.1.6. Reglamentos relativos a la Importación, transbordo y exportación de mercancías

Toda importación está sujeta a una serie de trámites o fases que comienzan con la adquisición de divisas en un Banco Comercial, el depósito en moneda corriente que corresponda, la concertación de la forma de pago, transporte, la llegada a Aduanas Chilenas y la internación. En suma, la importación ha de estimarse jurídicamente consumada, cuando la mercancía se ha internado. Dentro de estos conceptos podemos distinguir claramente dos fases:

- a) Tramitación antes de la llegada de la mercancía a puerto Chileno; y
- b) Tramitación una vez llegada la mercancía a puertos Chilenos. Esta clase de tramitación, se realiza fundamentalmente en los Servicios de Aduana.

1.1.7. La introducción de mercancías extranjeras a territorio Chileno, deberá formularse a las Autoridades Aduaneras, por medio de un documento que se denomina Póliza o Pedimento, acompañado de:

- a) Factura comercial;
- b) Conocimiento de embarque o carta de porte de mercancía, debidamente firmado
- c) Recibo de depósito;
- d) Planilla de cobertura (obtención de divisas); y
- e) registro de importación

1.1.4. It will also be considered baggage, whether or not they come in declared packages notated in waybills, the effects listed in letters a), b), and c) not arriving in the same vehicle as their owner or which have followed or preceded him on the trip before or after his arrival in the country, provided that it is accredited to the Administrator that they are the exclusive property of the traveler. Customs formalities are not normally required from passengers and crew members at departure. However, in certain circumstances customs authorities will perform inspections.

1.1.5. Lost Baggage Dispatch

The operator is authorized to dispatch lost baggage, on behalf of passengers and crew members, after a prompt inspection by a Customs officer.

1.1.6. Regulations relating to the Import, transfer and export of goods.

Every import is subject to a series of procedures or phases that begin with the acquisition of currency in a Commercial Bank, the deposit in the corresponding current currency, the arrangement of the form of payment, transportation, arrival at Chilean Customs and internment. In brief, the import must be considered legally concluded when the merchandise has been interned. Within these concepts we can clearly distinguish two phases:

- a) Processing prior to the arrival of the merchandise at the Chilean port; and*
- b) Processing once the merchandise arrives to Chilean ports. This type of processing is mainly performed at the Customs Services.*

1.1.7. The introduction of foreign merchandise to Chilean territory, must be informed to the Customs Authorities, by means of a document called Póliza or Pedimento, accompanied by:

- a) Commercial invoice;*
- b) Bill of lading or waybill of merchandise, duly signed;*
- c) Deposit receipt;*
- d) Hedging form (obtaining foreign currency)*
- e) Import register*

1.1.8. Toda mercancía pagará derecho de importación y sólo serán exceptuadas del pago aquellas expresamente declaradas libres en la ley. En toda operación Aduanera, se aplicarán los derechos, impuestos, tasas y demás gravámenes vigentes al tiempo de la aceptación por la Aduana de la póliza, pedimento o solicitud correspondiente. La numeración de los referidos documentos por la Aduana, presumirá dicha aceptación.

1.1.9. El piloto de la aeronave formará listas de los bultos de carga que reciba en los diferentes aeropuertos, para su exportación y presentará éstas listas en la Aduana del último aeropuerto.

1.1.10. Podrán introducirse mercancías al país, sin pago de derechos e impuestos en forma transitoria, mediante la tramitación de una Declaración de Admisión Temporal, la que debe cancelarse dentro del plazo de vigencia, mediante la reexportación de las mercancías o el pago de los gravámenes correspondientes.

1.1.11. La revisión y almacenamiento de los bultos de Equipajes No Acompañados, se efectuará conforme a lo dispuesto en el Artículo 06 del Reglamento de Revisión y Despacho de equipajes de viajeros y tripulantes en el lugar o sitio que indique el respectivo Administrador de Aduanas, debiendo en todo caso quedar estos bultos depositados en un sitio especial, separados de la carga corriente - Decreto Ley N°213 de 1971

1.1.12. En los recintos de los aeropuertos que el Director Regional de Aduanas determine, podrá establecer Depósitos Francos, destinados a guardar en ellos, todas las especies que las empresas aéreas extranjeras reciban del exterior para el uso, empleo o consumo a bordo de la aeronave, ya sea para la atención y comodidad de los pasajeros y tripulantes, ya sea para el mantenimiento y conservación de la aeronave. Para establecer un depósito Franco, cada empresa aérea extranjera solicitará al Director Regional de Aduana por medio del Administrador de Aduanas respectivo, la habilitación de un local de la construcción existente, incluyendo planos de él.

1.1.13. No se exige la visación por parte de los Consules de Chile, de los documentos relativos al comercio internacional, que a continuación se indican:

1.1.8. All merchandise shall pay import duties and only those expressly declared as free by law shall be exempted from payment. In all Customs operations, the duties, taxes, fees and other charges in force at the time of acceptance by Customs of the corresponding policy, customs declaration or request shall be applied. The numbering of the referred documents by Customs shall presume such acceptance

1.1.9. The pilot of the aircraft shall make lists of the packages of cargo received at the different airports for export and shall submit these lists to Customs at the last airport.

1.1.10. Goods may be introduced into the country, without payment of duties and taxes on a transitory basis, by processing a Temporary Admission Declaration, which must be cancelled within the term of validity, by re-exporting the goods or paying the corresponding charges.

1.1.11. The inspection and storage of unaccompanied baggage shall be carried out in accordance with the provisions of Article 06 of Inspection and Dispatch Regulations for travelers' and crew members' baggage at the place or site indicated by the respective Customs Administrator, and in any case these packages must be located in a special place, separated from ordinary cargo - Decree Law No. 213 of 1971.

1.1.12. The Regional Director of Customs may establish bonded warehouses at the airport premises he/she determines, for the purpose of storing all the goods that foreign air carriers receive from abroad for using or consuming on board the aircraft, either for the care and comfort of the passengers and crew, or for the maintenance and upkeep of the aircraft. To establish a bonded warehouse, each foreign air carrier shall request to the Regional Customs Director, through the respective Customs Administrator, the clearance of an existing building, including plans of it.

1.1.13. The following documents associated with international trade are not required to be endorsed by the Consuls of Chile

- a) Despacho de barcos mercantes nacionales y extranjeros, con destino al país;
- b) Despacho de aeronaves chilenas o extranjeras comerciales o de turismo con destino al país;
- c) Conocimiento de embarque, cartas de guías de transporte terrestre y cartas de guías de transporte aéreo de mercancías destinadas al país; y
- d) facturas comerciales, referente a las mismas mercancías

1.1.14. Los derechos establecidos en Arancel Consular vigente para los documentos señalados, serán recaudados por las Aduanas y deberán ser cancelados en efectivo, en moneda corriente.

1.1.15. En el tráfico postal de mercancías cuyo despacho no se pida póliza, se aplicarán las tasa y demás gravámenes vigentes a la fecha de recepción de la solicitud que el destinatario dirija por intermedio del correo, al Jefe de Aduana o sección Postal de Aduanas, después de haber recibido el aviso, en que se le comunica la llegada de dichas encomiendas o piezas postales.

1.2 Formalidades de despacho para las mercancías de exportación e importación

1.2.1 Las mercancías por un valor de hasta US\$ 1.500 cualquiera que sea su naturaleza y cantidad - exceptuando los menajes de casa cuyo valor puede ser hasta US\$ 5.000 - solamente requieren la presentación de dos copias de Guía Aérea, más una declaración de su valor.

1.2.2 Mercancías que excedan el valor citado, requerirán la intervención de un Agente General de Aduanas. Todas las exportaciones, cualquiera que sea su valor, inician su trámite con la presentación de la Orden de Embarque correspondiente, que en el caso de envíos por vía aérea, es reemplazada por la Guía Aérea pertinente. Autorizada esta Orden de Embarque por la Aduana, se procede al embarque de las mercancías. En el caso de las mercancías que se encuentran en la situación antes señaladas, el Agente General de Aduanas tiene un plazo de veinte (20) días de numerada la Orden de Embarque para presentar la Declaración de Exportación, sin perjuicio de la que la mercancía haya sido embarcada para el exterior desde el momento que fue autorizada.

- a) Dispatch of domestic and foreign merchant ships bound for the country;
- b) Dispatch of Chilean or foreign commercial or tourist aircraft bound for the country.
- c) Bills of lading, waybill letters and air waybill letters for goods destined for the country; and
- d) commercial invoices, associated with the same goods

1.1.14. The fees established by the Consular Tariff in force for the aforementioned documents will be collected by Customs and must be paid in cash, in current currency.

1.1.15. In the postal traffic of goods whose dispatch does not require policy, the rates and other charges in force on the date of receipt of the request addressed by the addressee through the mail to the Chief of Customs or Postal Section of Customs, after having received the notice informing him of the arrival of such parcels or postal items, shall be applied.

1.2. Dispatch formalities for export and import goods

1.2.1. Goods up to a value of US\$ 1,500 whatever their nature and quantity - except household goods whose value may be up to US\$ 5,000 - only require the presentation of two copies of the Air Waybill, plus a declaration of their value.

1.2.2. Goods exceeding the aforementioned value will require the intervention of a General Customs Agent. All exports, regardless of their value, are processed upon presentation of the corresponding Shipping Order, in the case of shipments by air this is replaced by the Air Waybill. Once this Shipping Order has been authorized by Customs, the goods are shipped. For goods in the aforementioned situation, the General Customs Agent has a (20) days deadline since the Shipping Order is numbered to file the Export Declaration, without prejudice to the goods having been shipped abroad from the moment they were authorized.

1.2.3 La exportación no tiene otra limitante que la de presentar las mercancías a la Aduana. Solamente el 10 por ciento (10%) de la mercancía debe ser sometidas a un reconocimiento físico, de acuerdo a un sistema selectivo aplicable por igual a otras destinaciones aduaneras, incluidas las importaciones.

1.2.4 Importaciones

De acuerdo al Reglamento de Operaciones Aduaneras, las mercancías son examinadas físicamente en un porcentaje equivalente al 10 por ciento (10%) de las importaciones diarias. Todo ello, de acuerdo a un sistema selectivo que diariamente se efectúa, mediante un sorteo. El noventa (90 %) por ciento restante es afinado documentalmente.

2. Requisitos relativos a la reglamentación fitosanitario y veterinaria

2.1 Está estrictamente prohibida la internación de frutas, semillas o cualquier producto de origen vegetal, que porten los pasajeros en sus Equipajes o Equipajes No Acompañados. La internación de productos vegetales que autorice la Ley, sólo será permitida, cuando estén acompañados de un certificado fitosanitario, expedido por la Autoridad competente del país de origen.

2.2 Los pasajeros que traigan en sus Equipajes plantas, semillas, frutas o cualquier otro producto de origen vegetal, estarán obligados a declararlos al Capitán de la Aeronave, los que serán entregados a la Autoridad de Sanidad Vegetal respectiva, para los efectos de inspección y demás trámites.

2.3 Las esterillas, bolsas o recipientes fabricados con fibra vegetal, deberán venir acompañados de un certificado expedido por la Autoridad competente del país de origen en el cual conste que han sido fumigados y las especificaciones de fumigación. En caso de no presentarse este certificado, será retenido por la Autoridad Fitosanitario del Aeropuerto de entrada al país, para su tratamiento y posterior devolución, previo pago de la fumigación por parte del pasajero.

1.2.3. *The export has no other limitation than that of presenting the goods to Customs. Only 10 percent (10%) of goods must be submitted to a physical inspection, according to a selective system equally applicable to other customs destinations, including imports.*

1.2.4. Imports

In accordance with the Customs Operations Regulations, goods are physically examined in a percentage equivalent to 10 percent (10%) of daily imports. All this, according to a random selection performed on a daily basis through a lottery system. The remaining ninety (90%) percent is documentarily examined.

2. Phytosanitary and veterinary regulatory requirements

2.1. *The internment of fruits, seeds or any product of vegetable origin, carried by passengers in their Baggage or Unaccompanied Baggage, is strictly forbidden. The internment of vegetable products authorized by law will only be allowed when accompanied by a phytosanitary certificate issued by the competent authority of the country of origin.*

2.2. *Passengers who bring in their Baggage plants, seeds, fruits or any other product of vegetable origin, is obliged to declare them to the Captain of the Aircraft so they are delivered to the respective Plant Health Authority, for the purposes of inspection and other procedures.*

2.3. *Mats, bags or containers made of vegetable fiber must be accompanied by a certificate issued by the competent authority of the country of origin stating that they have been fumigated and indicating the specifications of such fumigation. If this certificate is not presented, the object will be retained by the Phytosanitary Authority of the airport of entry to the country, for its treatment and subsequent return upon payment of the fumigation by the passenger.*

2.4 Los funcionarios Aduaneros que revisen el equipaje de los pasajeros, estarán obligados a secuestrar todo producto vegetal que se trate de internar clandestinamente, dando aviso correspondiente, para los efectos de las sanciones que establece la Ley de Sanidad Vegetal. Todo producto de origen vegetal procedente del extranjero, deberá ser revisado por el Departamento de Sanidad Vegetal. Está estrictamente prohibido el transporte y/o descarga de frutas, flores, collar de flores o cualquier otro producto vegetal fresco en el aeropuerto Mataveri - Isla de Pascua - de aeronaves que procedan de lugares ubicados al Oeste de la Isla.

2.5 En caso de que una aeronave traiga productos de importación infestados de alguna plaga, cuya introducción debe evitarse, los funcionarios del Departamento de Sanidad Vegetal podrán requerir de la Autoridad respectiva se impida el desembarco de tales mercancías o productos, ya vengan como carga o en el equipaje de los pasajeros y tripulantes, mientras se adoptan las medidas cuarentenarias o de destrucción que se ordenen. Ningún producto vegetal podrá ser internado si el Departamento de Sanidad Vegetal no ha dado el visto bueno a las pólizas u otros documentos de internación.

2.6 Todo producto vegetal que se exporte, debe ir acompañado de un Certificado Fitosanitario expedido por el Inspector de Sanidad Vegetal. Las compañías aéreas no podrán embarcar ningún producto que no esté acompañado de este certificado.

2.7 Los animales que se internen, deberán ser inspeccionados en las Aduanas respectivas, por los médicos veterinarios del Departamento de Ganadería del Servicio Agrícola y Ganadero, y en caso de que estén atacados por una enfermedad contagiosa que ofrezcan sospechas de estarlo, serán sometidos a cualquiera de las siguientes medidas:

- a) Desinfección;
- b) Vacunación;
- c) Inyecciones;
- d) Reacciones reveladoras;
- e) Cuarentena;
- f) Devolución y;
- g) Secuestro o sacrificio del animal.

2.4. *Customs officials who check passenger's baggage, are obliged to seize any plant product that they may be trying to enter clandestinely, and to notify this in order to apply the sanctions established by the Plant Health Law. All plant products coming from abroad must be inspected by the Plant Health Department. It is strictly forbidden to transport and/or unload fruits, flowers, flower necklaces or any other fresh vegetable product at Mataveri Airport - Easter Island - from aircrafts coming from places located to the West of the Island.*

2.5. *In the event that an aircraft brings imported products infested with any pest, whose introduction must be prevented, the officials of the Plant Health Department may require the respective Authority to prevent the disembarkation of such goods or products, whether they come as cargo or in the baggage of passengers and crew members, while the quarantine or destruction measures ordered are being adopted. No plant product may be interned if the Plant Health Department has not cleared the policies or other internment documents.*

2.6. *All plant products to be exported must be accompanied by a Phytosanitary Certificate issued by the Plant Health Inspector. Airlines will not be allowed to ship products that are not accompanied by this certificate.*

2.7. *Animals entering the country must be inspected at the respective Customs offices by the veterinarians of the Livestock Department of the Agriculture and Livestock Service, and in case they are affected by a contagious disease or that is suspected to be contagious, they will be subjected to any of the following measures:*

- a) *Disinfection;*
- b) *Vaccination;*
- c) *Injections;*
- d) *Revealing reactions;*
- e) *Quarantine;*
- f) *Return and;*
- g) *Abduction or sacrifice of the animal.*

GEN 1.5

INSTRUMENTOS, EQUIPOS Y DOCUMENTOS DE VUELO DE LAS AERONAVES

AIRCRAFTS INSTRUMENTS, EQUIPMENT AND FLIGHT DOCUMENTS

1. Generalidades

1. Generalities

1.1 Las aeronaves que por manual de vuelo deban ser operadas con piloto y copiloto deberán poseer doble instrumental, de acuerdo al manual aprobado por la autoridad aeronáutica.

1.1 Aircraft that according to the flight manual must be operated with pilot and copilot must have double instruments, in line with the manual approved by the aeronautical authority.

1.2 Todo elemento o sistema considerado equipamiento mínimo para una determinada operación deberá estar en condición operativa para poder realizarla; esto es, deberá cumplir con el propósito para el cual fue diseñado y operar dentro de los límites o tolerancias de diseño.

1.2 Any element or system considered minimum equipment for any given operation must be in operational condition to be able to perform such operation; that is, it must fulfill the purpose for which it was designed and operate within the design limits or tolerances.

1.3 Aquellas aeronaves que poseen equipamiento que excede el mínimo exigido por esta norma y que se encuentren en condición inoperativo, deben ser:

1.3 Those aircraft with equipment that exceeds the minimum required by this standard and that are in inoperative condition, must be:

- (a) Reparado, o
- (b) Desmontado de la aeronave, o
- (c) Indicarse en el panel de instrumentos y lista de ítems pendientes su condición "INOPERATIVO".

- (a) Repaired, or
- (b) Dismounted of the aircraft, or
- (c) Indicate on the instrument panel and list of pending items its "INOPERATIVE" status.

1.4 La responsabilidad de operar una aeronave que no cumpla con los requisitos de equipamiento mínimo exigidos en esta Norma recaerá, como última instancia, en el piloto al mando de la aeronave.

1.4 The responsibility for operating an aircraft that does not comply with the minimum equipment requirements of this Regulation shall ultimately rest with the pilot in command of the aircraft.

1.5 Los instrumentos de vuelo requeridos como equipo básico, deberán poseer una aprobación para ser utilizados en aviación, la que puede ser bajo un TSO, PMA o estar incluidos en el Certificado Tipo de la aeronave. Se excluye de este requisito a las aeronaves con Certificado de Aeronavegabilidad Especial Experimental.

1.5 Flight instruments required as basic equipment, must be approved for aviation use, which may be under a TSO, PMA or be included in the aircraft Type Certificate. Aircraft with a Special Experimental Airworthiness Certificate are excluded from this requirement.

Referencia:

Reference:

DAR 06 "Reglamento Operación de Aeronaves"
DAN 92 "Reglas de aplicación para la navegación aérea. Volúmenes I, II y III.
www.dgac.gob.cl

DAR 06 "Aircraft Operation Regulations".
DAN 92 "Rules of application for air navigation. Volumes I, II y III.
www.dgac.gob.cl

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE
INTENTIONALLY LEFT TBLANK

GEN 1.6

**RESUMEN DE LOS REGLAMENTOS
NACIONALES Y ACUERDOS/CONVENIOS
INTERNACIONALES**

*SUMMARY OF NATIONAL REGULATIONS
AND INTERNATIONAL AGREEMENTS /
CONVENTIONS*

1. La Dirección General de Aeronáutica Civil, dentro del contexto legal que la rige, establece una escala de regulaciones sobre cuyas bases elabora y promulga las normas necesarias para definir, en el ámbito externo a:
 - a. Los Servicios que presta a la Navegación Aérea, tendientes a velar por la seguridad;
 - b. Las obligaciones de las personas y entidades civiles, que ejecutan actividades de aviación civil o relacionadas con las funciones de la Dirección General de Aeronáutica Civil;
 - c. La fiscalización de la actividad Aeronáutica Civil; y
 - d. Otras funciones cuya tuición le corresponda y otros servicios que por mandato de la ley le son encomendados proporcionar.
2. Las siguientes publicaciones constituyen los cuatro niveles de documentos del ámbito de fiscalización y de servicios de la Dirección General de Aeronáutica Civil:

Reglamentos Aeronáuticos (DAR): Disposiciones de la Dirección General de Aeronáutica Civil, que determinan normas de carácter reglamentario, tendientes a proporcionar seguridad a la navegación aérea y la prestación de otros servicios, cuyo cumplimiento es mandatorio, para aquellas personas y entidades que deben regirse por la legislación aeronáutica.

Norma Aeronáutica (DAN): Disposiciones que la Dirección General de Aeronáutica Civil, emite en ejercicio de atribuciones que le otorga la ley para regular aquellas materias de orden técnico u operacional tendientes a obtener el máximo de resguardo a la seguridad de la navegación aérea y recintos aeroportuarios y que deben cumplirse por todas las personas y entidades que queden bajo la esfera de fiscalización y control de la organización.

1. *The Directorate General of Civil Aviation, within the legal context that governs it, establishes a scale of regulations on the basis of which it elaborates and promulgates the necessary norms to define, in the external environment:*
 - a. *Services rendered to Air Navigation in order to ensure safety;*
 - b. *The obligations of persons and civil entities performing civil aviation activities or activities related to the functions of the Directorate General of Civil Aviation;*
 - c. *To oversee Civil Aeronautics activity; and*
 - d. *Other functions whose tuition corresponds to it and other services that by mandate of the law are entrusted to it to provide.*
2. *The following publications constitute the four levels of documents in the scope of control and services of the General Directorate of Civil Aeronautics:*

Aeronautical Regulations (DAR): Provisions of the Directorate General of Civil Aviation, which determine rules of a regulatory nature, aimed at providing safety to air navigation and the provision of other services, Compliance with these provisions is mandatory, for those persons and entities that must be governed by the aeronautical legislation.

Aeronautical Standard (DAN): Provisions issued by the Directorate General of Civil Aviation in exercise of powers granted by law to regulate matters of technical or operational order aimed to obtain the maximum protection to the safety of air navigation and airport facilities and that must be complied with by all persons and entities that are under the sphere of control and supervision of the organization.

Procedimientos de los Reglamentos Aeronáuticos (DAP); y Disposiciones de la Dirección General de Aeronáutica Civil, que establecen en detalle los procesos que se deben seguir para dar cumplimiento a las materias contenidas en los Reglamentos Aeronáuticos (DAR).

Circulares de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DAC). Circulares que contiene informaciones, aclaraciones e instrucciones relacionadas con la seguridad del vuelo, la navegación aérea o asuntos de carácter técnico, administrativo o legislativo, y cuyo cumplimiento es responsabilidad de los usuarios de los servicios de la Dirección General de Aeronáutica Civil

3. Toda Normativa Aeronáutica (DAR) es aprobada por Decreto Supremo y su Normativa (DAN, DAP, DAC) aprobada por Resolución de la Dirección General de Aeronáutica Civil se encuentra disponible y actualizada para consultas en el sitio web www.dgac.gob.cl

///

Procedures of the Aeronautical Regulations (DAP); and Provisions of the General Directorate of Civil Aviation, which establish in detail the processes that must be followed to comply with the matters contained in the Aeronautical Regulations (DAR).

Circulars issued by the Directorate General of Civil Aeronautics (DAC). Circulars containing information, clarifications and instructions related to flight safety, air navigation or matters of a technical, administrative or legislative nature, and whose compliance is the responsibility of the users of the services of the Directorate General of Civil Aeronautics.

3. *Every Aeronautical Regulation (DAR) is approved by Supreme Decree and its Regulations (DAN, DAP, DAC) approved by Resolution of the Directorate General of Civil Aviation are available and updated for consultation on the website www.dgac.gob.cl.*

///

GEN 1.7

**DIFERENCIAS CON RESPECTO A LAS
NORMAS, MÉTODOS RECOMENDADOS Y
PROCEDIMIENTOS DE LA OACI.**

Referencia *Diferencia*

**ANEXO 1
LICENCIAS AL PERSONAL AERONÁUTICO**

PREÁMBULO

El Estado de Chile ha definido aplicar los requisitos establecidos en ANEXO 1, Licencias al Personal Aeronáutico, a través de las siguientes Normas Técnicas Aeronáuticas:

- DAN 61 "LICENCIAS PARA PILOTOS Y SUS HABILITACIONES";
- DAN 63 "LICENCIAS PARA MIEMBROS DE LA TRIPULACIÓN EXCEPTO PILOTOS";
- DAN 65 "LICENCIAS Y HABILITACIONES PARA EL PERSONAL QUE NO PERTENEZCA A LA TRIPULACIÓN DE VUELO"; y
- DAN 67 "NORMAS PARA EL OTORGAMIENTO DE LA CERTIFICACIÓN MÉDICA AERONÁUTICA".

**CAPITULO 1
DEFINICIONES Y REGLAMENTO GENERAL
RELATIVOS AL OTORGAMIENTO DE
LICENCIAS**

1.1 Por razones jurídicas nacionales, el Estado de Chile define los siguientes términos como se indica:

AERONAVE: Es todo vehículo apto para el traslado de personas o cosas y destinado a desplazarse en el espacio aéreo, en el que se sustenta por reacciones del aire con independencia del suelo.

1.2 Reglas generales relativas a las licencias El Estado de Chile no considera la licencia de aeronaves de despegue vertical.

**DIFFERENCES FROM ICAO STANDARDS,
RECOMMENDED PRACTICES AND
PROCEDURES**

Reference *Difference*

**ANNEX 1
LICENSES TO AERONAUTICAL PERSONNEL**

PREAMBLE

The State of Chile has defined to apply the requirements established in ANNEX 1, Aeronautical Personnel Licenses, through the following Aeronautical Technical Standards:

- DAN 61 "PILOT LICENSES AND RATINGS"
- DAN 63 "LICENSES FOR CREW MEMBERS EXCEPT PILOTS".
- DAN 65 "LICENSES AND RATINGS FOR PERSONNEL OTHER THAN FLIGHT CREW MEMBERS"; and
- DAN 67 "STANDARDS FOR THE GRANTING OF AERONAUTICAL MEDICAL CERTIFICATION".

**CHAPTER 1
DEFINITIONS AND GENERAL LICENSING
REGULATIONS**

1.1 For national legal reasons, the State of Chile defines the following terms as indicated:

AIRCRAFT: Any vehicle suitable for the transportation of persons or things and intended to move in airspace, in which it is sustained by reactions of the air independently of the ground.

1.2 General rules concerning licenses The State of Chile does not consider the licensing of vertical takeoff aircraft.

**CAPITULO 2
LICENCIAS Y HABILITACIONES PARA PILOTOS**

El Estado de Chile ha definido aplicar los requisitos establecidos en CAPITULO 2 del ANEXO 1 Licencias al Personal Aeronáutico, a través de la Norma Técnica Aeronáutica DAN 61 "LICENCIAS PARA PILOTOS Y SUS HABILITACIONES" que considera además la Licencia de Piloto de Ultraliviano no motorizado (UL).

2.1.10 Limitación de las atribuciones de pilotos que hayan cumplido los 60 años y restricción de las atribuciones de pilotos que hayan cumplido los 65 años.

Por razones jurídicas nacionales(ley), el Estado de Chile define este requisito como se indica:

Las atribuciones de las licencias para pilotos expedidas por la DGAC no tendrán limitaciones respecto a edad máxima, en tanto dichas atribuciones sean ejercidas en el espacio aéreo nacional y se encuentre vigente la Certificación Médica Aeronáutica correspondiente. En Operaciones Aéreas Internacionales, se deberán cumplir las limitaciones de edad establecidas por los Estados extranjeros en los que se opere.

2.6.1. Licencia de piloto de transporte de línea aérea

2.6.1.1 Edad El solicitante tendrá como mínimo 21 años de edad.

Por razones jurídicas nacionales(ley), el Estado de Chile, considera edad mínima de 18 años. Previamente debe cumplir todos los requisitos de horas como piloto al mando requeridas.

2.9.1 Licencia de piloto de planeador

2.9.1.1 Edad El solicitante tendrá como mínimo 16 años de edad.

El Estado de Chile, considera Edad mínima 17 años y si el solicitante es menor de 18 años deberá acreditar el consentimiento de su representante legal y no podrá realizar vuelos "solo" hasta alcanzar los 18 años.

2.10 Licencia de piloto de globo libre

2.10.1 Edad El solicitante tendrá como mínimo 16 años de edad.

El Estado de Chile, considera Edad mínima 17 años y si el solicitante es menor de 18 años deberá acreditar el consentimiento de su representante legal y no podrá realizar vuelos "solo" hasta alcanzar los 18 años.

**CHAPTER 2
PILOT LICENSES AND RATINGS**

The State of Chile has defined to apply the requirements established in CHAPTER 2 of ANNEX 1 Licenses to Aeronautical Personnel, through the Aeronautical Technical Standard DAN 61 "LICENSES FOR PILOTS AND THEIR HABILITATIONS", which also considers the Non-motorized Ultralight Pilot License (UL).

2.1.10 Limitation of privileges for pilots who have reached 60 years of age and restriction of privileges for pilots who have reached 65 years of age

For national legal reasons (law), the State of Chile defines this requirement as follows:

The attributions of pilot licenses issued by the DGAC will not have limitations regarding maximum age, as long as such attributions are exercised in the national airspace and the corresponding Aeronautical Medical Certification is in force. In International Air Operations, the age limitations established by the foreign States in which it operates must be complied with.

2.6.1. Airline transport pilot's license

2.6.1.1 Age Applicant shall be at least 21 years of age.

For national legal reasons (by law), the State of Chile, considers minimum age of 18 years.

Previously must comply with all pilot in command hours required.

2.9.1 Glider pilot license

2.9.1.1 Age The applicant shall be at least 16 years of age.

The State of Chile, considers minimum age 17 years old and if the applicant is under 18 years old must prove the consent of his legal representative and may not make flights "alone" until reaching 18 years of age.

2.10 Free balloon pilot license

2.10.1 Age The applicant shall be at least 16 years of age.

The State of Chile, considers minimum age 17 years old and if the applicant is under 18 years old must prove the consent of his legal representative and may not make flights "alone" until reaching 18 years of age.

**CAPITULO 3
LICENCIAS PARA MIEMBROS DE LA
TRIPULACIÓN DE VUELO QUE NO SEAN
PILOTOS**

El Estado de Chile ha definido aplicar los requisitos establecidos en CAPITULO 3 del ANEXO 1 Licencias al Personal Aeronáutico, a través de la Norma Técnica Aeronáutica DAN 63 "LICENCIAS PARA MIEMBROS DE LA TRIPULACIÓN EXCEPTO PILOTOS", que considera las Licencias de Operador de Sistemas, Tripulante Auxiliar de Cabina, Tripulante Auxiliar Sanitario, Navegante, y habilitación de Mecánico Tripulante.

3.1 Reglas generales relativas a las licencias de navegante y mecánico de a bordo

El Estado de Chile, ha denominado la Licencia de Mecánico de a bordo como Operador de Sistemas, exigiendo similares requisitos que Anexo 1.

**CAPÍTULO 4.
LICENCIAS Y HABILITACIONES PARA EL
PERSONAL QUE NO PERTENEZCA A LA
TRIPULACIÓN DE VUELO**

El Estado de Chile ha definido aplicar los requisitos establecidos en CAPITULO 4 del ANEXO 1, Licencias al Personal Aeronáutico, a través de la Norma Técnica Aeronáutica DAN 65 "LICENCIAS Y HABILITACIONES PARA EL PERSONAL QUE NO PERTENEZCA A LA TRIPULACIÓN DE VUELO".

Las licencias que la Dirección general de Aeronáutica Civil ha establecido, son las siguientes: Alumno Controlador de Tránsito Aéreo; Controlador de Tránsito Aéreo (CTA); Técnico en Servicios de Vuelo (TSV); Encargado de Operaciones de Vuelo (EOV); Operador de Carga y Estiba (OCE); Ayudante de Mecánico de Mantenimiento; Mecánico de Mantenimiento; Supervisor de Mantenimiento; e Ingeniero.

**CHAPTER 3
LICENSES FOR FLIGHT CREW MEMBERS
OTHER THAN PILOTS**

The State of Chile has defined to apply the requirements established in CHAPTER 3 of ANNEX 1 Licenses to Aeronautical Personnel, through the Aeronautical Technical Standard DAN 63 "LICENSES FOR CREW MEMBERS EXCEPT PILOTS", which considers the licenses of Systems Operator, Auxiliary Cabin Crew member, Auxiliary Sanitary Crew member, Navigator, and Crew member Mechanic qualification.

3.1 General rules for navigator's and onboard mechanic's licenses

The State of Chile has denominated the Onboard Mechanic License as System Operator, demanding requirements similar to those in Annex 1.

**CHAPTER 4.
LICENSES AND RATINGS FOR PERSONNEL
OTHER THAN FLIGHT CREW MEMBERS**

The State of Chile has defined to apply the requirements established in CHAPTER 4 of ANNEX 1, Aeronautical Personnel Licenses, through the Aeronautical Technical Standard DAN 65 "LICENSES AND HABILITATIONS FOR PERSONNEL OTHER THAN FLIGHT CREW MEMBERS".

The licenses established by the General Directorate of Civil Aviation are the following: Student Air Traffic Controller; Air Traffic Controller (ATC); Flight Support Technician (FST); Flight Operations Manager (FOM); Cargo and Stowage Operator (CSO); Maintenance Mechanic Assistant; Maintenance Mechanic; Maintenance Supervisor; and Engineer.

ANEXO 2
REGLAMENTO DEL AIRE

CAPITULO 3

Anexo "C" Se aplica Tabla de Niveles de Crucero de acuerdo a la DAN 91 Volumen I.

ANEXO 4
ELABORACIÓN Y PUBLICACIÓN DE CARTAS AERONÁUTICAS.

CAPÍTULO 1
DEFINICIONES, APLICACIÓN Y DISPONIBILIDAD

- 1.1 Las siguientes definiciones no se aplican en Chile:
- Aplicación
 - Atributo de característica
 - Característica
 - Conjunto de datos
 - Especificación del producto de datos
 - Representación
 - Serie de conjunto de datos

La definición "Punto de Espera de la Pista", el Estado de Chile la definió como: "Punto de Espera de Acceso a la Pista".

1.3.2.1 No se aplican literales 2) ni 3).

1.3.2.2 No implementada.

CAPÍTULO 2
ESPECIFICACIONES GENERALES

2.1.3 Presentación de la información. Se agrega: Salvo que se vea afectada por las limitaciones o distorsiones propias de la proyección que se utilice.

2.1.7 Las cartas aeronáuticas estarán orientadas al norte verdadero, a excepción de las Cartas de Niveles Mínimos de Vigilancia ATC, las cuales estarán orientadas al norte magnético.

2.2 No se hace referencia a la exclusión de la expresión OACI.

2.3.1 No se aplica

2.4 En el DAR 04 sólo se publica simbología de Cartas IFR. (Simbología VFR está en cada carta)

ANNEX 2
AIR REGULATION

CHAPTER 3

Annex "C" Cruise Level Table according to DAN 91 Volume I is applied.

ANNEX 4
PREPARATION AND PUBLICATION OF AERONAUTICAL CHARTS.

CHAPTER 1
DEFINITIONS, APPLICATION AND AVAILABILITY

1.1 The following definitions do not apply in Chile:

- Application
- Characteristic attribute
- Characteristic
- Data set
- Data product specification
- Representation
- Data set series

The definition "Runway Waiting Point", was defined by the State of Chile as: "Runway Access Waiting Point".

1.3.2.1 Paragraphs 2) and 3) do not apply.

1.3.2.2 Not implemented.

CHAPTER 2
GENERAL SPECIFICATIONS

2.1.3 Presentation of information. Added: Unless affected by limitations or distortions inherent to the projection being used.

2.1.7 Aeronautical charts shall be oriented to true north, with the exception of ATC Minimum Level Surveillance Charts, which shall be oriented to magnetic north.

2.2 There is no reference to the exclusion of the expression ICAO,

2.3.1 Not applicable

2.4 Only IFR Charts symbology is published in DAR 04. (VFR symbology is in every chart).

2.4.4	Se aplicará a partir de 2013.	2.4.4	<i>Will be applied as of 2013.</i>
2.5.7	La escala es opcional y no obliga a que se incluya en el anverso.	2.5.7	<i>The scale is optional and does not have to be included on the front.</i>
2.8.1	Ortografía de nombres geográficos. Se agrega: ... y en las abreviaturas no se utilizarán signos de puntuación	2.8.1	<i>Geographical name orthography. Added: ... and no punctuation marks shall be used in abbreviations.</i>
2.8.3	No se aplica	2.8.3	<i>Not applicable</i>
2.11	No implementada	2.11	<i>Not implemented.</i>
2.12.2	Existen diferencias respecto del Anexo 4, en los colores utilizados.	2.12.2	<i>There are differences with respect to Annex 4, in the colors used..</i>
2.14.1	La representación no se ajusta al Apéndice 2. La definición es igual.	2.14.1	<i>The representation does not comply with Appendix 2. The definition is the same.</i>
2.14.2	No se aplica	2.14.2	<i>Not applicable</i>
2.15.2	En IAC, SID, STAR, VAC, MRVAC la variación magnética se indica según la fecha de vigencia de la carta, con resolución de al menos 1 grado y la fecha.	2.15.2	<i>In IAC, SID, STAR, VAC, MRVAC the magnetic variation is indicated according to the effective date of the chart, with resolution of at least 1 degree and the date.</i>
2.17.2	Parcialmente implementada.(DAR 15 3.2.6 Apéndice 1).	2.17.2	<i>Partially implemented.(DAR 15 3.2.6 Appendix 1).).</i>
2.17.4	Se aplica DAR 15 Apéndice 1.	2.17.4	<i>DAR15 Appendix 1 is applied..</i>
2.17.5	No se aplica	2.17.5	<i>Not applicable</i>
2.17.6	No se aplica	2.17.6	<i>Not applicable</i>
2.18.1.1	Se emplea el sistema WGS-84 en todas las cartas aeronáuticas, a excepción de la Carta Aeronáutica Mundial 1:1.000.000 y Carta Aeronáutica 1:500.000. Comparado con el WGS-84, el Datum empleado produce una diferencia en la carta no superior a 0,5 mm.	2.18.1.1	<i>The WGS-84 system is used for all aeronautical charts, with the exception of the World Aeronautical Chart 1:1,000,000 and Aeronautical Chart 1:500,000. Compared to WGS-84, the datum used produces a difference in the chart of no more than 0.5 mm.</i>
2.18.1.3	Se aplica DAR 15 Apéndice 1.	2.18.1.3	<i>DAR15 Appendix 1 is applied..</i>
2.18.2.2	Inicialmente, sólo para aeropuertos principales.	2.18.2.2	<i>Initially, only for main airports..</i>
2.18.2.3	No implementada	2.18.2.3	<i>Not implemented.</i>
2.18.3.2	No se aplica	2.18.3.2	<i>Not applicable</i>

**CAPÍTULO 3
PLANO DE OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO – OACI
TIPO “A” (LIMITACIONES DE UTILIZACIÓN)**

- 3.2.1 Incluye también aquellos aeródromos que la Autoridad determine.
- 3.3.1 Refundido con 3.3.2. No se expresan valores en pies.
- 3.4.2 Escalas entre 1:10.000 a 1:25.000.
- 3.8.3.2 No se aplica
- 3.9.1 No implementado

**CAPÍTULO 4
PLANO DE OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO –
OACI TIPO “B”**

- 4.2.1 Solo para aquellos aeródromos que la autoridad estime necesario.
- 4.2.2 No se aplica
- 4.3.1 No se indican pies.
- 4.4.2 Se publica de 1:10.000 a 1:25.000
- 4.5.1 En este plano se representará:
- a) el norte verdadero y el norte magnético indicando el año de la variación magnética.
 - b) una casilla para registrar la clave de la simbología utilizada; y
 - c) una casilla para registrar las enmiendas y fecha de las mismas.
- 4.5.2 En este tipo de plano, en la medida que sea necesario, se indicará:
- a) una anotación que los obstáculos son aquellos que penetran las superficies limitadoras de obstáculos establecidas en el Reglamento de Aeródromos DAR 14;
 - b) la marcación de cada minuto de longitud y latitud. Tanto la longitud como la latitud se indicarán en grados y minutos, graficados fuera del borde del plano.
- 4.8 Se indicará la variación magnética redondeando, al menos, al grado más próximo y la fecha de la información magnética.
- 4.10.1 No implementada
- 4.10.2 No implementada
- 4.10.4 No implementada

**CHAPTER 3
AERODROME OBSTACLE PLAN - ICAO TYPE "A"
(LIMITATIONS OF USE)**

- 3.2.1 *It also includes those aerodromes determined by the Authority*
- 3.3.1 *Combined with 3.3.2. Values are not expressed in feet.*
- 3.4.2 *Scales from 1:10,000 to 1:25,000*
- 3.8.3.2 *Not applicable*
- 3.9.1 *Not implemented*

**CHAPTER 4
AERODROME OBSTACLE PLAN - ICAO TYPE "B"**

- 4.2.1 *Only for those aerodromes that the authority deems necessary..*
- 4.2.2 *Not applicable*
- 4.3.1 *Feet are not indicated.*
- 4.4.2 *Issued from 1:10.000 to 1:25.000*
- 4.5.1 *In this plan it will be represented:*
- a) *true north and magnetic north indicating the year of magnetic variation.*
 - b) *a box to register the key of the symbology used; and*
 - c) *a box to register the amendments and their dates.*
- 4.5.2 *In this type of plan, to the extent necessary, the following shall be indicated:*
- a) *a notation that obstacles are those penetrating the obstacle limiting surfaces established in the Aerodrome Regulations DAR 14;*
 - b) *the marking of each minute of longitude and latitude. Both longitude and latitude will be indicated in degrees and minutes, plotted outside the edge of the plane.*
- 4.8 *The magnetic variation shall be indicated by rounding to at least the nearest degree and the date of the magnetic information.*
- 4.10.1 *Not implemented.*
- 4.10.2 *Not implemented.*
- 4.10.4 *Not implemented.*

**CAPÍTULO 5
PLANO TOPOGRÁFICO Y DE OBSTÁCULOS DE
AERÓDROMO – OACI (ELECTRÓNICO)**

No implementado

Este nuevo plano no será aún considerado en la normativa nacional. Por ahora continuará figurando el Plano Tipo C.

**CAPÍTULO 6
CARTA TOPOGRÁFICA PARA
APROXIMACIONES DE PRECISIÓN – OACI**

- 6.2.1 Incluye, además, la posibilidad opcional para ILS CAT I.
- 6.2.2 Chile incluye información de TCH.
- 6.2.3 Corresponde a 6.2.2 del Anexo 4.
- 6.3.1 La escala horizontal, estará comprendida entre 1: 2.500 y 1: 5.000.
- 6.3.2 En reemplazo se indica: La escala vertical, será cinco veces la escala horizontal.
- 6.5.3 Implementada en 6.2.2 como TCH.

**CAPÍTULO 7
CARTA DE NAVEGACIÓN EN RUTA – OACI**

- 7.3.1 No implementada
- 7.6.2 No implementada
- 7.6.3 No implementada
- 7.7 Deberán indicarse las isógonas y podrá incluirse el año de información isogónica.
- 7.9.1 Se indicarán todos los aeródromos utilizados por la aviación en los que pueda efectuarse una aproximación por instrumentos, salvo cuando se publiquen sólo cartas para el espacio aéreo superior. Además, podrán indicarse otros aeródromos que no cumplan dichos requisitos.
- 7.9.3.1.1 No aplica lo señalado en 6) y 12).
- 7.9.4.1 Detalles de rutas salida/ llegada y circuitos de espera, en Cartas SID/STAR.
- 7.9.4.2 No se aplica

**CAPÍTULO 8
CARTA DE ÁREA - OACI**

- 8.2.2 No implementada

**CHAPTER 5
AERODROME TOPOGRAPHIC AND OBSTACLE
PLAN - ICAO (ELECTRONIC).**

Not implemented

This new plan shall not yet be considered in national regulations. For the time being, Type C Plan will continue to be shown.

**CHAPTER 6
TOPOGRAPHIC CHART FOR PRECISION
APPROACHES - ICAO**

- 6.2.1 *It also includes the optional possibility for ILS CAT I.*
- 6.2.2 *Chile includes TCH information.*
- 6.2.3 *Corresponds to 6.2.2 of Annex 4.*
- 6.3.1 *The horizontal scale with comprehend between 1: 2,500 y 1: 5000.*
- 6.3.2 *In replacement it is indicated: The vertical scale, shall be five times the horizontal scale.*
- 6.5.3 *Implemented in 6.2.2 as TCH.*

**CHAPTER 7
EN ROUTE NAVIGATION CHART - ICAO**

- 7.3.1 *Not implemented.*
- 7.6.2 *Not implemented.*
- 7.6.3 *Not implemented.*
- 7.7 *The isogons should be indicated and the year of isogonic information may be included.*
- 7.9.1 *All aerodromes used by aviation at which an instrument approach can be made shall be indicated, except when only charts for upper airspace are published. In addition, other aerodromes that do not meet these requirements may be indicated.*
- 7.9.3.1.1 *The provisions of 6) and 12) do not apply.*
- 7.9.4.1 *Details of departure/arrival routes and standby circuits, in SID/STAR Charts.*
- 7.9.4.2 *Not applicable*

**CHAPTER 8
AREA CHART - ICAO**

- 8.2.2 *Not implemented.*

- | | | | |
|-----------|---|-----------|--|
| 8.6.2 | Parcialmente implementada. | 8.6.2 | <i>Partially implemented</i> |
| 8.7 | Deberán indicarse las isógonas y podrá incluirse el año de información isogónica. | 8.7 | <i>The isogons should be indicated and the year of isogonic information may be included.</i> |
| 8.8.2 | No se aplica | 8.8.2 | <i>Not applicable</i> |
| 8.8.3 | No se aplica | 8.8.3 | <i>Not applicable</i> |
| 8.9.3 | Información opcional. | 8.9.3 | <i>Optional information.</i> |
| 8.9.4.1.1 | No aplican los puntos 8 y 13. punto 16) se aplicará a partir de 2013. | 8.9.4.1.1 | <i>Points 8 and 13 do not apply. Point 16) will be applied as of 2013.</i> |

**CAPÍTULO 9
CARTA DE SALIDA NORMALIZADA – VUELO
POR INSTRUMENTOS (SID) – OACI**

**CHAPTER 9
STANDARD DEPARTURE CHART - INSTRUMENT
FLIGHT (SID) - ICAO**

- | | | | |
|-----------|---|-----------|--|
| 9.3.2 | No se aplica | 9.3.3 | <i>Not applicable</i> |
| 9.4.3 | No se aplica | 9.4.3 | <i>Not applicable</i> |
| 9.6.2 | No se aplica | 9.6.2 | <i>Not applicable</i> |
| 9.7 | Incluye, además, la fecha. | 9.7 | <i>It also includes the date.</i> |
| 9.9.2 | No se aplica | 9.9.2 | <i>Not applicable</i> |
| 9.9.3.1 | No se aplica | 9.9.3.1 | <i>Not applicable</i> |
| 9.9.3.2 | No se aplica | 9.9.3.2 | <i>Not applicable</i> |
| 9.9.4.1.1 | Agrega gradiente mínima y restricciones de cruce. No considera reglaje del respondedor. Las altitudes se expresan en pies. punto 11) Los puntos significativos de sobrevuelo se indicarán a partir de 2013. | 9.9.4.1.1 | <i>Adds minimum gradient and crossover constraints. It does not consider responder adjustment. Altitudes are expressed in feet. point 11) Significant overflight points will be indicated as of 2013..</i> |
| 9.9.4.2 | No incluye procedimientos de falla de comunicaciones. | 9.9.4.2 | <i>It does not include communications failure procedures..</i> |

**CAPÍTULO 10
CARTA DE LLEGADA NORMALIZADA – VUELO
POR INSTRUMENTOS (STAR) – OACI**

**CHAPTER 10
STANDARD ARRIVAL CHART - INSTRUMENT
FLIGHT (STAR) - ICAO**

- | | | | |
|--------|--|--------|--|
| 10.3.2 | No se aplica | 10.3.2 | <i>Not applicable</i> |
| 10.6.2 | No se aplica | 10.6.2 | <i>Not applicable</i> |
| 10.7 | Incluye fecha. | 10.7 | <i>Includes date</i> |
| 10.9.2 | Las cartas de llegada se diseñarán, evitando en lo posible, el ingreso en áreas prohibidas, restringidas y peligrosas. | 10.9.2 | <i>Letters of arrival shall be designed to avoid, as far as possible, entry into prohibited, restricted and dangerous areas.</i> |

10.9.3.1	No se aplica	10.9.3.1	<i>Not applicable</i>
10.9.3.2	No se aplica	10.9.3.2	<i>Not applicable</i>
10.9.4.1.1	No se aplican las notas 1 y 2. punto 10) Los puntos significativos de sobrevuelo se indicarán a partir de 2013.	10.9.4.1.1	<i>Notes 1 and 2 are not applied. point 10) Significant overflight points will be indicated as of 2013..</i>
10.9.4.2	No incluye procedimientos de falla de comunicaciones.	10.9.4.2	<i>It does not include communications failure procedures..</i>

**CAPÍTULO 11
CARTA DE APROXIMACIÓN POR
INSTRUMENTOS – OACI**

**CHAPTER 11
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO**

11.3.3	No se aplica	11.3.3	<i>Not applicable</i>
11.3.3.2	No se aplica	11.3.3.2	<i>Not applicable</i>
11.8.1	Se deberá indicar la variación magnética, redondeada, al menos, al grado más próximo y la fecha.	11.8.1	<i>The magnetic variation shall be indicated by rounding to at least the nearest degree and the date.</i>
11.10.2.4	No se aplica	11.10.2.4	<i>Not applicable</i>
11.10.2.7	No se aplica	11.10.2.7	<i>Not applicable</i>
11.10.4.1	Se representarán las radioayudas para la navegación que se requieran para los procedimientos, junto con sus frecuencias, identificaciones y características de definición de derrota, si las tienen. Se destacarán las radioayudas que sirvan de base al procedimiento.	11.10.4.1	<i>Radio navigation aids required for the procedures shall be represented, along with their frequencies, identifications and path defining characteristics, if any. The radio aids that serve as a basis for the procedure will be highlighted.</i>
11.10.4.2	Se comenzará a aplicar gradualmente a partir de 2011.	11.10.4.2	<i>It will be gradually implemented as of 2011.</i>
11.10.4.3	Cuando sea necesario.	11.10.4.3	<i>As needed.</i>
11.10.4.6	Parcialmente implementada. No se aplicó opción de ninguna radioayuda definidora de marcación.	11.10.4.6	<i>Partially implemented. No dialing defining radio aid option was applied.</i>
11.10.6.1	punto i) Los puntos significativos de sobrevuelo se indicarán a partir de 2013.	11.10.6.1	<i>point i) Significant overflight points will be indicated as of 2013.</i>
11.10.6.2	No implementada	11.10.6.2	<i>Not implemented.</i>
11.10.6.4	No implementada	11.10.6.4	<i>Not implemented.</i>
11.10.6.5	No se aplica	11.10.6.5	<i>Not applicable</i>
11.10.8.2	La tabla es opcional.	11.10.8.2	<i>Table is optional.</i>
11.10.8.3	No se aplica	11.10.8.3	<i>Not applicable</i>

- 11.10.8.4 No implementada
- 11.10.8.5 Se comenzará a aplicar gradualmente a partir de 2011. Sólo se publicará ángulo redondeado a la décima de grado más próxima.
- 11.10.8.7 Se comenzará a aplicar gradualmente a partir de 2011

- 11.10.8.2 *Not implemented.*
- 11.10.8.3 *It will be gradually implemented as of 2011. Only an angle rounded to the nearest tenth of a degree will be published.*
- 11.10.8.7 *It will be gradually implemented as of 2011.*

CAPÍTULO 12
CARTA DE APROXIMACIÓN VISUAL – OACI

- 12.2 Se elaborará la Carta de Aproximación Visual para todos aquellos aeródromos en que la autoridad aeronáutica lo estime necesario.
- 12.3.2 La escala estará comprendida entre 1:250 000 y 1:500 000.
- 12.4 Cuando se disponga de una carta de aproximación visual, el tamaño de las hojas será de 215 mm x 145 mm.
- 12.7.1.1 No implementada
- 12.10.2.3 No se aplica
- 12.10.2.3.1 No se aplica

CHAPTER 12
VISUAL APPROACH CHART – ICAO

- 12.2 *The Visual Approach Chart will be elaborated for all those aerodromes where the aeronautical authority deems it necessary.*
- 12.3.2 *The scale will comprehend between 1:250 000 y 1:500 000.*
- 12.4 *When a visual approach chart is available, the size of the sheets shall be 215 mm x 145 mm.*
- 12.7.1.1 *Not implemented.*
- 12.10.2.3 *Not applicable*
- 12.10.2.3.1 *Not applicable*

CAPÍTULO 13
PLANO DE AERÓDROMO / HELIPUERTO – OACI

- 13.2.1 Se elaborará el Plano de Aeródromo y Helipuertos para todos aquellos aeródromos y helipuertos en que la autoridad aeronáutica lo estime necesario
- 13.2.2 Se elaborará el Plano de Aeródromo y Helipuertos para todos aquellos aeródromos y helipuertos en que la autoridad aeronáutica lo estime necesario.
- 13.6.1 Inicialmente, la ondulación geoidal sólo se está publicando para los aeropuertos principales.

CHAPTER 13
AIRFIELD / HELIPORT MAP - ICAO

- 13.2.1 *An Aerodrome and Heliport Plan will be elaborated for all those aerodromes and heliports where the aeronautical authority deems it necessary.*
- 13.2.2 *An Aerodrome and Heliport Plan will be elaborated for all those aerodromes and heliports where the aeronautical authority deems it necessary.*
- 13.6.1 *Initially, geoidal wavelets are only being published for major airports.*

CAPÍTULO 14
PLANO DE AERÓDROMO PARA MOVIMIENTOS EN TIERRA – OACI

- 14.2 Se elaborará el Plano de Aeródromo para Movimientos en Tierra para todos aquellos aeródromos en que la autoridad aeronáutica lo estime necesario.

CHAPTER 14
AERODROME GROUND MOVEMENT CHART - ICAO

- 14.2 *An Aerodrome Ground Movement Chart shall be elaborated for all aerodromes deemed necessary by the aeronautical authority.*

14.5.1 Considera, además, el norte magnético.

14.5.1 It also considers the magnetic north.

14.5.2 No se publica el cambio anual, sino que el valor a la fecha de publicación.

14.5.2 The annual change is not published, only the value as of the date of publishing.

**CAPÍTULO 15
PLANO DE ESTACIONAMIENTO Y ATRAQUE DE
AERONAVES – OACI**

**CHAPTER 15
AIRCRAFT PARKING AND DOCKING CHART -
ICAO**

15.2 Se elaborará el Plano de Estacionamiento y Atraque de Aeronaves para todos aquellos aeródromos en que la autoridad aeronáutica lo estime necesario

15.2 An Aircraft Parking and Docking Chart shall be elaborated for all aerodromes deemed necessary by the aeronautical authority.

15.5.1 Considera además el norte magnético.

15.5.1 It also considers the magnetic north.

15.5.2 No se publica el cambio anual, sino que el valor a la fecha de publicación.

15.5.2 The annual change is not published, only the value as of the date of publishing

**CAPÍTULO 16
CARTA AERONÁUTICA MUNDIAL –
OACI 1: 1 000 000**

**CHAPTER 16
WORLD AERONAUTICAL CHART –
ICAO 1: 1 000 000**

16.2.1 No se aplican las áreas del Apéndice 5

16.2.1 Areas of Appendix 5 do not apply

16.2.2 No se aplica

16.2.2 Not applicable

16.4.3 No se aplica

16.4.3 Not applicable

16.4.4 No se aplica

16.4.4 Not applicable

16.4.5 No se aplica

16.4.5 Not applicable

16.5.2 Se aplica tabla 16.5.2 del DAR 04

16.5.2 Table 16.5.2 of DAR 04 applies.

16.6 No se aplica

16.6 Not applicable

16.7.3.2 No implementada

16.7.3.2 Not implemented.

16.7.5 No aplica la opción de fronteras indefinidas.

16.7.5 The indefinite borders option does not apply.

16.7.9.2 Se indicará en el margen la elevación (en metros o pies) del punto más alto representado en la carta y su posición geográfica redondeada al minuto más próximo.

16.7.9.2 The elevation (in meters or feet) of the highest point represented on the chart and its geographical position rounded to the nearest minute, will be indicated in the margin.

16.7.10.1 Cuando se produzcan áreas en las cuales no sea posible representar el relieve por falta de visión estereoscópica o sombras, esto se rotulará con las siglas: SVE (sin visión estereoscópica) o NRS (no restituido por sombra), según corresponda.

16.7.10.1 When areas occur in which it is not possible to represent relief due to lack of stereoscopic vision or shadows, this shall be labeled with the abbreviations: SVE (no stereoscopic vision) or NRS (not restored by shadowing), as appropriate.

16.7.10.2 No se aplica la nota de relieve incierto, sino que un símbolo.	16.7.10.2 <i>The note of uncertain relief is not applied, only a symbol.</i>
16.7.11 No se aplica	16.7.11 <i>Not applicable</i>
16.7.12.1 No se aplica	16.7.12.1 <i>Not applicable</i>
16.7.12.2 No se aplica	16.7.12.2 <i>Not applicable</i>
16.9.2.1 No se consideran hidro-aeródromos.	16.9.2.1 <i>Hydro aerodromes are not considered.</i>
16.9.2.2 Siempre que no se recargue innecesariamente la información de la carta, se indicará para cada aeródromo su nombre y elevación y, respecto a la pista, la iluminación eléctrica mínima disponible, tipo de superficie, largo y en caso de haber dos o más pistas, el largo de la mayor de ellas.	16.9.2.2 <i>Provided that chart information is not unnecessarily overloaded, for each aerodrome its name and elevation shall be indicated and, with regards to the runway, the minimum electrical lighting available, type of surface, length and in case of two or more runways, the length of the longest runway.</i>
16.9.5.2 No se aplica	16.9.5.2 <i>Not applicable</i>
CAPÍTULO 17 CARTA AERONÁUTICA – OACI 1:500 000	CHAPTER 17 AERONAUTICAL CHART – ICAO 1:500 000
17.2 No se aplica	17.2 <i>Not applicable</i>
17.4.3 No se aplica	17.4.3 <i>Not applicable</i>
17.4.4 No se aplica	17.4.4 <i>Not applicable</i>
17.5.2 No implementada	17.5.2 <i>Not implemented.</i>
17.5.4.1 No implementada	17.5.4.1 <i>Not implemented.</i>
17.6.1.1 No se aplica	17.6.1.1 <i>Not applicable</i>
17.7.5 No aplica la opción de fronteras indefinidas.	17.7.5 <i>The indefinite borders option does not apply.</i>
17.7.6.3 No se aplica	17.7.6.3 <i>Not applicable</i>
17.7.9.2 Se indicará en el margen la elevación (en metros o pies) del punto más alto representado en la carta y su posición geográfica redondeada al minuto más próximo.	17.7.9.2 <i>The elevation (in meters or feet) of the highest point represented on the chart and its geographical position rounded to the nearest minute, will be indicated in the margin.</i>
17.7.10.2 No aplica la nota de relieve incierto, sino que un símbolo.	17.7.10.2 <i>The note of uncertain relief is not applied, only a symbol.</i>
17.7.11 No se aplica	17.7.11 <i>Not applicable</i>
17.7.12.1 No se aplica	17.7.12.1 <i>Not applicable</i>
17.7.12.2 No se aplica	17.7.12.2 <i>Not applicable</i>
17.9.2.1 No se consideran hidroaeródromos.	17.9.2.1 <i>Hydro-aerodromes are not considered.</i>

17.9.2.2 Siempre que no se recargue innecesariamente la información de la carta, se indicará para cada aeródromo su nombre y elevación y, respecto a la pista, la iluminación eléctrica mínima disponible, tipo de superficie, largo y, en caso de haber dos o más pistas, el largo de la mayor de ellas.

17.9.3.1 Se señalarán los obstáculos destacados que se consideren de importancia para el vuelo visual.

17.9.5.2 No se aplica

**CAPÍTULO 18.
Carta de Navegación Aeronáutica- OACI, escala pequeña.**

No se produce.

**CAPÍTULO 19.
Carta de Posición – OACI.**

No se produce.

**CAPÍTULO 20.
Presentación Electrónica de Cartas Aeronáuticas – OACI.**

No se producen Cartas Electrónicas.

**CAPÍTULO 21
CARTA DE ALTITUD MÍNIMA DE VIGILANCIA
ATC**

(En Chile corresponde al capítulo 18 del DAR 04)

21.3.1 Se agrega: Cuando se desee detallar un determinado sector, esto se podrá realizar al reverso o en hoja aparte.

21.3.3 No se aplica

21.6.2 No se aplica

21.7 Incluye fecha.

21.8.2 No se aplica

21.8.3 No se aplica

21.9.1.2 No se aplica

21.9.2 Cuando la escala lo permita

21.9.3.1 En la medida que la escala lo permita. Agrega opción de niveles de vuelo (FL) mínimos radar.

21.9.3.2 No se aplica

17.9.2.2 Provided that chart information is not unnecessarily overloaded, for each aerodrome its name and elevation shall be indicated and, with regard to the runway, the minimum electrical lighting available, type of surface, length and in case of two or more runways, the length of the longest runway.

17.9.3.1 Prominent obstacles considered to be relevant for visual flight shall be marked.

17.9.5.2 Not applicable

**CHAPTER 18.
Aeronautical Navigation Chart - ICAO, small scale.**

It is not produced.

**CHAPTER 19.
Position chart – ICAO.**

It is not produced.

**CHAPTER 20.
Electronic presentation of Aeronautical Charts - ICAO.**

Electronic Charts are not produced.

**CHAPTER 21
ATC MINIMUM SURVEILLANCE ALTITUDE
CHART**

(In Chile, this corresponds to chapter 18 of DAR 04)

21.3.1 Added: When you require to describe in detail a certain sector, this can be done on the back or on a separate sheet.

21.3.3 Not applicable

21.6.2 Not applicable

21.7 Includes date.

21.8.2 Not applicable

21.8.3 Not applicable

21.9.1.2 Not applicable

21.9.2 When the scale allows for it

21.9.3.1 As far as the scale allows. Adds option of minimum radar flight levels (FL).

21.9.3.2 Not applicable

ANEXO 5
UNIDADES DE MEDIDAS

Sin diferencias

ANEXO 6
OPERACIÓN DE AERONAVES (PARTE I)

CAPITULO 3
GENERALIDADES

3.3 GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

Estado de Chile dispone de una norma específica denominada DAN 19 "Sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS) proveedores de servicios" basada en el ANEXO 19 Gestión de la seguridad operacional, y en el Documento OACI 9859 Manual de gestión de la seguridad operacional.

3.3.4 y 3.3.5: Para todos los efectos de recopilación, gestión de datos e información sobre seguridad operacional, el Estado de Chile aplica la Ley N°20.285 "SOBRE ACCESO A LA INFORMACIÓN PÚBLICA"

CAPÍTULO 4.
OPERACIONES DE VUELO

4.2 CERTIFICACIÓN Y SUPERVISIÓN DE OPERACIONES

El Estado de Chile para la obtención de un certificado de operador aéreo (AOC), dispone de una norma específica DAN 119 basada en el ANEXO 6 y en el Documento OACI 8335.

4.2.2 Vigilancia de las operaciones de un explotador extranjero

Estado de Chile para los explotadores aéreos extranjeros que realizan operaciones de vuelo de entrada y salida al territorio chileno, dispone de una norma específica DAN 129 basada en el Documento OACI 8335 PARTE VI para el reconocimiento de los AOC correspondientes.

Para las operaciones de cabotaje por parte de explotadores aéreos extranjeros, el Estado de Chile dispone de la norma DAN 119 para la obtención de un certificado de operador aéreo (AOC), y la norma operacional DAN 121, DAN 135, o DAN 137 según corresponda.

ANNEX 5
UNITS OF MEASUREMENT

Without differences

ANNEX 6
AIRCRAFT OPERATION (PART I)

CHAPTER 3
GENERALITIES

3.3 OPERATIONAL SAFETY MANAGEMENT

The State of Chile has a specific standard called DAN 19 "Safety Management System (SMS) Service Providers" based on ANNEX 19 Safety Management and ICAO Document 9859 Safety Management Manual.

3.3.4 y 3.3.5: For all compilation effects, data management and information related to operational safety, the State of Chile applies Law N°20.285 "REGARDING ACCES TO PUBLIC INFORMATION"

CHAPTER 4.
FLIGHT OPERATIONS

4.2 OPERATIONS CERTIFICATION AND SURVEILLANCE

In order to obtain an Air Operator Certificate (AOC) the State of Chile has a specific standard DAN 119 based on ANNEX 6 and ICAO Document 8335.

4.2.2 Surveillance of a foreign air operator's operations

The State of Chile has a specific standard DAN 129 based on ICAO Document 8335 PART VI for the recognition of the corresponding AOCs for foreign air operators performing flight operations into and out of Chilean territory.

For cabotage operations by foreign air operators, the State of Chile has the DAN 119 standard for obtaining an air operator's certificate (AOC), and the operational standard DAN 121, DAN 135, or DAN 137 as appropriate.

4.5 OBLIGACIONES DEL PILOTO AL MANDO

Estado de Chile dispone de una ley aeronáutica superior N° 18916 denominada Código Aeronáutico, la cual dispone las funciones y obligaciones del Piloto al Mando, al cual denomina también comandante.

4.9 REQUISITOS ADICIONALES PARA LAS OPERACIONES CON UN SOLO PILOTO CON REGLAS DE VUELO POR INSTRUMENTOS (IFR) O DE NOCHE.

Estado de Chile no permite el transporte de pasajeros en operaciones de vuelo IFR con un solo piloto, deberá disponer de piloto y copiloto, sin importar el tipo y configuración de la aeronave.

4.10 GESTIÓN DE LA FATIGA

El Estado de Chile dispone de una ley laboral N° 20321, la cual regula prescriptivamente la fatiga de los tripulantes de vuelo y tripulantes auxiliares.

CAPITULO 6 INSTRUMENTOS, EQUIPO Y DOCUMENTOS DE VUELO DEL AVION

6.23 TODOS LOS AVIONES OPERADOS POR UN SOLO PILOTO CON REGLAS DE VUELO POR INSTRUMENTOS (IFR) O DE NOCHE.

Estado de Chile no permite el transporte de pasajeros en operaciones de vuelo IFR con un solo piloto, deberá disponer de piloto y copiloto, sin importar el tipo y configuración de la aeronave.

CAPÍTULO 7. EQUIPO DE COMUNICACIONES, NAVEGACIÓN Y VIGILANCIA DE A BORDO

7.2 EQUIPO DE NAVEGACIÓN

Estado de Chile dispone de una norma específica DAN 160 basada en el Documento OACI 9613 para las operaciones PBN (RNAV-RNP).

CAPÍTULO 9. TRIPULACIÓN DE VUELO DEL AVIÓN

9.4.2 Experiencia reciente — piloto de relevo en crucero

Estado de Chile no utiliza el concepto “Piloto de relevo en crucero” basado y sustentado en la utilización de un copiloto, asimismo basado en un piloto, con un entrenamiento restringido solo a la fase de “vuelo en crucero”. Para todos los efectos del vuelo, tales como relevos de tripulación en crucero, se utiliza el concepto de piloto al mando habilitado completamente para todas las fases del vuelo, sin ninguna restricción.

4.5 PILOT IN COMMAND OBLIGATIONS

The State of Chile has a superior aeronautical law N° 18916 called Aeronautical Code, which establishes the functions and obligations of the Pilot in Command, also called commander.

4.9 ADDITIONAL REQUIREMENTS FOR SINGLE PILOT OPERATIONS WITH INSTRUMENT FLIGHT RULES (IFR) OR AT NIGHT.

The State of Chile does not allow to transport passengers in IFR flight operations with a single pilot, they must have a pilot and copilot regardless of the type and configuration of the aircraft.

4.10 FATIGUE MANAGEMENT

The State of Chile has a labor law No. 20321, which prescriptively regulates the fatigue of flight and auxiliary crew members.

CHAPTER 6 AIRCRAFT INSTRUMENTS, EQUIPMENT AND FLIGHT DOCUMENTS

6.23 ALL AICRAFT OPERATED BY A SINGLE PILOT WITH INSTRUMENT FLIGHT RULES (IFR) OR AT NIGHT.

The State of Chile does not allow to transport passengers in IFR flight operations with a single pilot, they must have a pilot and copilot regardless of the type and configuration of the aircraft.

CHAPTER 7. ON-BOARD COMMUNICATIONS, NAVIGATION AND SURVEILLANCE EQUIPMENT

7.2 NAVIGATION EQUIPMENT

The State of Chile has a specific standard DAN 160 based on ICAO Document 9613 for PBN operations (RNAV-RNP)

CHAPTER 9. AIRCRAFT CREW MEMBERS

9.4.2 Recent experience — cruise relief co-pilot

The State of Chile does not use the concept of "Cruise Relief Pilot" based and supported by the use of a co-pilot, also based on a pilot, with training limited only to the "cruise flight" phase. For all flight purposes, such as crew relays in cruise, the concept of pilot in command is used, fully qualified for all phases of flight, without restrictions.

9.4.5 Operaciones con un solo piloto utilizando reglas de vuelo por instrumentos (IFR) o de noche.

Estado de Chile no permite el transporte de pasajeros en operaciones de vuelo IFR con un solo piloto, deberá disponer de piloto y copiloto, sin importar el tipo y configuración de la aeronave

9.4.5 Single pilot operations with instrument flight rules (IFR) or at night.

The State of Chile does not allow to transport passengers in IFR flight operations with a single pilot, they must have a pilot and copilot regardless of the type and configuration of the aircraft.

**ANEXO 8
AERONAVEGABILIDAD**

El Estado de Chile ha declarado que no es Estado de diseño ni de fabricación; por lo tanto, las siguientes partes del Anexo 8 no son aplicables: Parte II Capítulos 1 y 2 relacionados con Certificación de Tipo y Certificación de Producción y las Partes III, IV, V, VI y VII relacionadas con diseño. Chile ha definido la adopción de los Estándares de Aeronavegabilidad y Medio Ambientales de la Autoridad Aeronáutica de los EE. UU. (FAA) y de la Unión Europea (EASA) específicamente lo relacionado con Planeadores; lo anterior, para efectos de Convalidación / Aceptación de Certificados de Tipo, tarea previa a la Certificación de Aeronavegabilidad.

Por último, el Estado de Chile dispone de una ley aeronáutica superior N° 18916 denominada Código Aeronáutico, la cual dispone los aspectos relativos a la aeronavegabilidad y es base también para la generación de la normativa aeronáutica nacional.

**PARTE II CAPITULO 3
CERTIFICADOS DE AERONAVEGABILIDAD.**

El Estado de Chile dispone del Reglamento de Aeronavegabilidad DAR 08 y de la Norma DAN 21 Certificación de Productos y Partes basados en el Anexo 8.

3.2.2: Está considerado en la normativa señalada la emisión de un Certificado de Aeronavegabilidad Especial en la categoría deportiva liviana (LSA).

**PARTE II CAPÍTULO 5 GESTIÓN DE LA
SEGURIDAD OPERACIONAL.**

Estado de Chile dispone de una norma específica denominada DAN 19 "Sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS) proveedores de servicios" basada en el ANEXO 19 Gestión de la seguridad operacional, y en el Documento OACI 9859 Manual de gestión de la seguridad operacional.

**ANNEX 8
AIRWORTHINESS**

The State of Chile has declared that it is neither a State of design nor a State of manufacture; therefore, the following parts of Annex 8 do not apply: Part II Chapters 1 and 2 related to Type Certification and Production Certification and Parts III, IV, V, VI, and VII related to design. Chile has determined the adoption of the Airworthiness and Environmental Standards of the Aeronautical Authority of the United States . (FAA) and the European Union (EASA), specifically regarding gliders, for the purpose of Type Certificate Validation/Acceptance, a task previous to the Airworthiness Certification.

Finally, the State of Chile has a superior aeronautical law No. 18916 called the Aeronautical Code, which establishes aspects related to airworthiness and is the basis for the elaboration of national aeronautical regulations.

**PART II CHAPTER 3 AIRWORTHINESS
CERTIFICATES.**

The State of Chile has the Airworthiness Regulation DAR 08 and Standard DAN 21 Certification of Products and Parts based on Annex 8.

3.2.2: *The issuance of a Special Airworthiness Certificate in the light-sport aircraft (LSA) is considered in the aforementioned regulations.*

**PART II CHAPTER 5 OPERATIONAL SAFETY
MANAGEMENT.**

The State of Chile has a specific standard called DAN 19 "Safety Management System (SMS) Service Providers" based on ANNEX 19 Safety Management and ICAO Document 9859 Safety Management Manual.

3.3.4 y 3.3.5: Para todos los efectos de recopilación, gestión de datos e información sobre seguridad operacional, el Estado de Chile aplica la Ley N° 20.285 "SOBRE ACCESO A LA INFORMACIÓN PÚBLICA".

3.3.4 and 3.3.5: For all compilation effects related to management of data and information on operational safety, the State of Chile applies Law No. 20.285 "REGARDING ACCESS TO PUBLIC INFORMATION".

**PARTE II CAPÍTULO 6
APROBACIÓN DE ORGANISMOS DE
MANTENIMIENTO.**

*PART II CHAPTER 6
APPROVAL OF MAINTENANCE AGENCIES.*

Estado de Chile dispone de un reglamento DAR 145 Centros de Mantenimiento Aeronáutico y de una norma aeronáutica DAN 145, denominada de la misma manera.

The State of Chile has a regulation DAR 145 Aeronautical Maintenance Centers and an aeronautical standard DAN 145 with the same name

**ANEXO 9
FACILITACIÓN**

**ANNEX 9
FACILITATION**

**CAPITULO 2
ENTRADA Y SALIDA DE AVIONES**

**CHAPTER 2
AIRCRAFT ENTRY AND DEPARTURE**

2.4.1 Se exige la presentación de la Declaración General, la que además debe contener la nómina de los tripulantes.

2.4.1 The presentation of the General Declaration is mandatory, which must also contain the list of crew members.

2.4.4 Se exige el timbre de Policía Internacional, cuando se trate del despacho de salida o de entrada.

2.4.4 The International Police stamp is mandatory for departure or entry clearance.

2.7 Se exige la presentación del Manifiesto de Carga de acuerdo al Modelo OACI.

2.7 The presentation of the Cargo Manifest is mandatory according to the ICAO Model.

2.35 No se acepta la sola información contenida en el Plan de Vuelo. El Piloto al mando de la aeronave, su propietario o su representante legal, debe comunicar a la Dirección General de Aeronáutica Civil su ingreso al país, con una anticipación mínima de 24 horas.

2.35 The information contained in the Flight Plan alone is not acceptable. The Pilot in command of the aircraft, its owner or legal representative, must notify the General Directorate of Civil Aviation of its entry into the country, at least 24 hours in advance

**CAPITULO 3
ENTRADA Y SALIDA DE PERSONAS Y DE SU
EQUIPAJE**

**CHAPTER 3
ENTRY AND DEPARTURE OF PERSONS AND
THEIR BAGGAGE**

3.5.1 Revisión de entrada conjunta a Aduana y Servicio Agrícola y Ganadero (SAG)

3.5.1 Joint entry review by Customs and Agriculture and Livestock Service (SAG).

3.5.2 Los pasaportes tienen validez de 5 años, según modificación al reglamento de Pasaportes, de fecha 19 de Mayo de 1995.

3.5.2 Passports are valid for 5 years, according to the modification of Passport Regulations, dated May 19, 1995.

3.7 Este método recomendado, se cumple sobre la base de reciprocidad.

3.7 This recommended method is complied with on the basis of reciprocity

3.8.3 Por regla general, los turistas no requieren visado para entrar al país, pudiendo permanecer en tal calidad hasta por 90 días, a partir de la expedición. El sistema opera basado en la reciprocidad y aún en casos calificados y de fuerza mayor, Policía Internacional, puede permitir la entrada de pasajeros en tránsito que no cuenten con documentación idónea.**3.9** Se exige la Tarjeta de Embarque y Desembarque a ciudadanos Chilenos y Extranjeros Residentes y Tarjeta de Turismo a turistas.

3.10 Se utiliza el Modelo OACI.

CAPITULO 4 ENTRADA Y SALIDA DE MERCANCIAS Y OTROS ARTICULOS

4.4 No es aplicable todavía en Chile.

4.6.1 No se utiliza el formulario patrón de las Naciones Unidas. Se usan formularios muy similares, según sea el tipo de destinación aduanera.

4.22.1 En Chile se aceptan las muestras comerciales sin pagos de derechos, previo certificado de inutilización. Respecto a los regalos, se pagan todos los derechos, pero sujetos a un trámite de despacho rápido.

4.8.1 No se aplica.

CAPITULO 5 TRÁFICO QUE ATRAVIESA EL TERRITORIO DE UN ESTADO CONTRATANTE

5.4.1 Policía Internacional da a éstos pasajeros la calidad de pasajeros en tránsito, por un plazo estrictamente necesario. Artículo 20 Reglamento de Extranjería.

5.11 En Chile, no existen aeropuertos francos propiamente tales, pero sus finalidades se cumplen en áreas designadas.

CAPITULO 6 AEROPUERTOS, INSTALACIONES Y SERVICIOS PARA EL TRÁFICO

6.31.1 Estas instalaciones han sido suprimidas.

6.40 No existen terminales de carga equipados con medios de almacenamiento, para la carga especial.

6.4 Aún no se implementa el sistema de tarjeta de crédito

3.8.3 As a general rule, tourists do not require a visa to enter the country and may remain in that capacity for up to 90 days from the date of issuance. The system operates based on reciprocity and even in qualified cases and force majeure, the International Police may allow the entry of transit passengers who do not have the appropriate documentation.3.9 The Boarding and Disembarkation Card is required for Chilean citizens and Resident Foreigners and the Tourist Card for tourists.

3.10 The ICAO model is used.

CHAPTER 4 ENTRY AND DEPARTURE OF GOODS AND OTHER ARTICLES

4.4 Still not applicable in Chile.

4.6.1 The United Nations standard form is not used. Very similar forms are used, depending on the type of customs destinations.

4.22.1 In Chile, commercial samples are accepted without payment of duties previous presentation of a certificate of disablement. Regarding gifts, all duties are paid, but subject to a fast-track clearance procedure.

4.8.1 Not applicable.

CHAPTER 5 TRAFFIC PASSING THROUGH THE TERRITORY OF A CONTRACTING STATE

5.4.1 International Police gives these passengers the status of transit passengers, for a strictly necessary period of time. Article 20 Immigration regulations.

5.11 In Chile, there are no free airports as such, but the same purposes can be fulfilled in designated areas

CHAPTER 6 AIRPORTS, TRAFFIC FACILITIES AND SERVICES

6.31.1 These facilities have been eliminated.

6.40 There are no cargo terminals equipped with storage facilities for special cargo.

6.4 The credit card system has not yet been implemented

CAPITULO 8
OTRAS DISPOSICIONES SOBRE FACILITACIÓN

8.15 En Chile, existe la Comisión Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo, la que reúne las exigencias de OACI. Además, existen los Comités de Aeropuertos, regidos por el ROF 14-1 OAI (Reglamento Orgánico y de Funcionamiento establecido por la Dirección General de Aeronáutica Civil).

ANEXO 10
TELECOMUNICACIONES AERONÁUTICAS

1.-Norma OACI aún sin aplicación en Chile

- a) **Anexo 10, Volumen II**, Sexta edición de Octubre 2001 "**Procedimientos de Comunicaciones, incluso los que tienen categoría de PANS**"

Capítulo 8, "Servicio Móvil Aeronáutico-Comunicaciones por Enlace de Datos", no se aplica.

Definiciones:

- Actuación Humana
- Autoridad de datos ruta abajo
- Autoridad de datos siguientes
- Autoridad de datos vigentes
- Campo de mensajes
- Comunicación por enlace de datos controlador-piloto (CPDLC)
- Radiogoniometría
- Radiomarcación
- Recalada

- b) **Anexo 10, Volumen III**, Primera Edición de Julio 1995, "Sistemas de Comunicaciones"

Parte I, Sistema de Comunicaciones de datos digitales.

Capítulos 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 11 y Adjuntos A y B a la Parte I no se aplican, sólo se encuentran en aplicación los Capítulos 8, 9 y 10.

Parte II, Sistema de Comunicaciones Orales.

Capítulo I, se encuentran en preparación en OACI. Capítulos 2, 3, 4, 5 y Apéndice se aplican sin diferencias.

- c) Anexo 10, Volumen V, Segunda edición de Julio 2001 "Utilización del Espectro de Radiofrecuencias Aeronáuticas".
No hay diferencias

CHAPTER 8
OTHER FACILITATION PROVISIONS

8.15 In Chile, there is a National Air Transport Facilitation Commission, which meets ICAO requirements. In addition, there are Airport Committees, governed by ROF 14-1 OAI (Organic and Operating Regulations established by the General Directorate of Civil Aviation)

ANNEX 10
AERONAUTICAL TELECOMMUNICATIONS

1.-ICAO Standard not yet applied in Chile

- a) *Annex 10, Volume II, Sixth Edition October 2001 "Communications Procedures, including those with PANS status".*

Chapter 8, "Aeronautical Mobile Service - Data Link Communications", does not apply.

Definitions:

- *Human Performance*
- *Data authority downstream*
- *Next data authority*
- *Current data authority*
- *Message field*
- *Controller-Pilot Data Link Communication (CPDLC)*
- *Radiogoniometry*
- *Radio bearing*
- *Homing*

- b) *Annex 10, Volume III, First Edition July 1995, "Communications Systems".*

Part I, Digital Data Communications System.

Chapters 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 11 and Attachments A and B to Part I are not applied, only Chapters 8, 9 and 10 are applied.

Part II, Oral Communications System.

Chapter I, is under preparation by ICAO. Chapters 2, 3, 4, 5 and Appendix are applied without differences.

- c) *Annex 10, Volume V, Second Edition of July 2001 "Use of the Aeronautical Radio Frequency Spectrum".*
There are no differences

2.- Diferencias con la Norma OACI

Anexo 10, Volumen II, Sexta edición, Octubre 2001.

Definiciones:

Colación: En Chile se usa el término "CONFIRMACIÓN"

3.- No existe la Norma OACI

Anexo 10, Volumen II, Sexta edición, Octubre 2001.

Definiciones adicionales:

Servicio de Información de Vuelo de Aeródromo (AFIS): Servicio de Información de vuelo y alerta que se provee a todas las aeronaves que se dirijan a aterrizar o despegar de aeródromos no controlados.

Servicio de Información para las Operaciones en Vuelo (OFIS): Servicio de radiodifusión automática, habilitado en determinados lugares de una ruta, para proporcionar información de vuelo.

Servicio Móvil Aeronáutico (OR): Servicio Móvil Aeronáutico destinado a asegurar las comunicaciones, incluyendo las relativas a la coordinación de los vuelos, principalmente fuera de las rutas nacionales e internacionales de la aviación civil.

Servicio Móvil Aeronáutico (OR) por Satélite: Servicio Móvil Aeronáutico por satélite destinado a asegurar las comunicaciones incluyendo las relativas a la coordinación de los vuelos, principalmente fuera de las rutas nacionales o internacionales de la aviación.

Servicio MULTICOM: Servicio de radiodifusión e información de vuelo, emitido por aeronaves que se aprestan a aterrizar o despegar en aeródromos no controlados y sin servicio AFIS, empleando una frecuencia VHF normalizada.

Servicio UNICOM: Servicio Móvil Aeronáutico de comunicaciones empleado por estaciones aeronáuticas de asesoramiento en aeródromos privados.

2.- Differences with ICAO Standard

Annex 10, Volume II, Sixth edition, October 2001.

Definitions:

Readback: In Chile the term "CONFIRMATION" is used

3.- There is no ICAO Standard

Annex 10, Volume II, Sixth edition, October 2001.

Additional definitions:

Aerodrome Flight Information Service (AFIS): Flight information and alerting service provided to all aircraft en route to land or take off from uncontrolled aerodromes.

Operational flight information service (OFIS): Automatic broadcasting service, enabled at certain locations along a route, to provide flight information.

Aeronautical Mobile Service (OR): Aeronautical Mobile Service designed to ensure communications, including those related to flight coordination, mainly outside national and international civil aviation routes.

Aeronautical Mobile Service (OR) by Satellite: Aeronautical Mobile Service by satellite designed to ensure communications, including those related to flight coordination, mainly outside national or international aviation routes.

MULTICOM Service: Broadcasting and flight information service, broadcast by aircraft preparing to land or take off at uncontrolled aerodromes and without AFIS service, using a standardized VHF frequency.

UNICOM Service: Aeronautical Mobile Communications Service used by aeronautical advisory stations at private aerodromes

**ANEXO 11
SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO**

**CAPITULO 1
DEFINICIONES:**

- AERODROMO DE ALTERNATIVA ETOPS: La definición se encuentra publicada en el DAR-06 "Operación de Aeronaves".
- CENTRO DE INFORMACIÓN DE VUELO: Chile no posee centros de información de vuelo, el servicio se otorga a través de los Centros de Control de Área.
- EXPLOTADOR: La definición se encuentra publicada en el DAR-06 "Operación de Aeronaves"
- RUTA CON SERVICIO DE ASESORAMIENTO-SERVICIO DE ASESORAMIENTO DE TRANSITO AÉREO: En Chile no existen rutas con servicio de asesoramiento.

**CAPITULO 2
GENERALIDADES**

2.6 Espacio Aéreo F. En Chile no existe espacio aéreo "F"

**CAPITULO 4
SERVICIO DE INFORMACIÓN DE VUELO**

4.4 Radiodifusiones VOLMET. Chile no cuenta con radiodifusiones VOLMET.

APENDICE 4 ANEXO 11 OACI

- Espacio aéreo clase "F" no se aplica
- En espacios aéreos clases "E" y "G", los vuelos VFR requieren comunicación continua en ambos sentidos.
- Chile incorpora mínimas de visibilidad VMC y distancia de las nubes en los espacios aéreos B, C, D, E y G

**ANEXO 13
INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN
(Novena Edición, Julio 2001)**

Sin Diferencias

**ANNEX 11
AIR TRAFFIC SERVICES**

**CHAPTER 1
DEFINITIONS:**

- ALTERNATIVE AERODROME ETOPS: The definition is published in DAR-06 "Aircraft Operation".
- FLIGHT INFORMATION CENTER: Chile does not have flight information centers, the service is provided through the Area Control Centers.
- OPERATOR: The definition is published in DAR-06 "Aircraft Operation".
- ROUTE WITH ADVISORY SERVICE-AIR TRAFFIC ADVISORY SERVICE: In Chile there are no routes with advisory service.

**CHAPTER 2
GENERALITIES**

2.6 Airspace F. In Chile there is no airspace "F".

**CHAPTER 4
FLIGHT INFORMATION SERVICE**

4.4 VOLMET broadcasts. Chile does not have VOLMET broadcasts.

APPENDIX 4 ANNEX 11 ICAO

- Class "F" airspace does not apply
- In class "E" and "G" airspaces, VFR flights require continuous two-way communication.
- Chile incorporates VMC visibility minimums and distance from clouds in airspaces B, C, D, E and G.

**ANNEX 13
AVIATION ACCIDENT INVESTIGATION (Ninth
Edition, July 2001)**

Without differences

ANEXO 14

AERÓDROMOS

(Vol. I Tercera Edición, julio 1999 Vol. II Segunda Edición, Julio 1995)

CAPÍTULO 1

GENERALIDADES:

Definiciones:

Actuación Humana: No se aplica

Aeródromos: Es toda área delimitada, terrestre o acuática, habilitada por la autoridad aeronáutica y destinada a la llegada, salida y maniobra de aeronaves en la superficie.

Aeropuerto: Aeródromo público que se encuentra habilitado para la salida y llegada de aeronaves en vuelos internacionales.

Aeródromo certificado: Se incluirá en la nueva reglamentación nacional.

Alcance visual en la pista RVR: Se incluirá en la nueva reglamentación nacional.

Área de deshielo/anti hielo: No se aplica.

Área de señales: No se aplica.

Autoridad Aeronáutica: La Dirección General de Aeronáutica Civil.

Autoridad Aeroportuaria: La autoridad designada por el Director General de Aeronáutica Civil, responsable de la Administración del Aeródromo.

Base de ruedas: Anchura exterior entre ruedas del tren de aterrizaje principal de una aeronave.

Certificado de Aeródromos: Se incluirá en la nueva reglamentación nacional.

Declinación de la estación: No se aplica.

Densidad de Tránsito de Aeródromo: Se incluirá en la nueva reglamentación nacional.

Exactitud: No se aplica.

Elevación: Distancia Vertical entre un punto o un nivel de la superficie de la tierra, o unido a ella, y el nivel medio del mar.

Faro de identificación: No se aplica.

Fiabilidad del Sistema de Iluminación: Se incluirá en la nueva reglamentación nacional.

Indicador de sentido de aterrizaje: No se aplica.

Instalación de deshielo/anti hielo: No se aplica.

Integridad: Se incluirá en la nueva reglamentación nacional.

Intensidad efectiva: Se incluirá en la nueva reglamentación nacional.

Letrero: No se aplica.

Luces de protección de pista: No se aplica.

Principios relativos a factores humanos: No se aplica.

ANNEX 14

AERODROMES

(Vol. I Third Edition, July 1999 Vol. II Second Edition, July 1995)

CHAPTER 1

GENERALITIES:

Definitions:

Human Performance: Not applicable

Aerodromes: Any delimited area, terrestrial or aquatic, authorized by the aeronautical authority and intended for the arrival, departure and maneuvering of aircraft on the surface.

Airport: Public aerodrome that is authorized for the departure and arrival of aircraft on international flights.

Certified aerodrome: To be included in the new national regulations.

Runway Visual Range RVR: To be included in the new national regulations.

De-icing/anti-icing area: Not applicable.

Signal area: Not applicable.

Aeronautical Authority: The General Directorate of Civil Aviation.

Airport Authority: The authority designated by the Director General of Civil Aviation, responsible for the Aerodrome Administration.

Wheel base: Outer width between wheels of the main landing gear of an aircraft.

Aerodrome Certificate: To be included in the new national regulations.

Declination of the season: Not applicable.

Aerodrome Traffic Density: To be included in the new national regulations.

Accuracy: Not applicable.

Elevation: Vertical distance between a point or level on or attached to the surface of the earth and mean sea level.

Identification beacon: Not applicable.

Lighting System Reliability: To be included in the new national regulations

Landing direction indicator: Not applicable

De-icing/anti-icing system: Not applicable.

Integrity: To be included in the new national regulations.

Effective intensity: To be included in the new national regulations.

Sign: Not applicable.

Runway protection lights: Not applicable.

Human factors principles: Not applicable

ANEXO 15
SERVICIOS DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA

CAPÍTULO 1 **Generalidades**

1.1 Definiciones

Aeropuerto: aeródromo público que se encuentra habilitado para la salida y llegada de aeronaves en vuelos internacionales.

CAPÍTULO 5
PRODUCTOS Y SERVICIOS DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA

5.2.5.1 Disponibilidad de cartas aeronáuticas en la AIP Volumen I. No se aplica.

Observación: Las cartas aeronáuticas se publican en la AIP Volumen II.

5.2.5.1 m) Plano topográfico y de obstáculos de aeródromo – OACI (electrónico), No se aplica

5.2.5.2 d) Carta de posición – OACI, No se aplica

5.3 Conjunto de datos digitales, No se aplica

5.3.1 Generalidades, No se aplica

5.3.2 Conjunto de datos AIP, No se aplica

5.3.3 Conjunto de datos sobre el terreno y los obstáculos, No se aplica

5.3.4 Conjunto de datos cartográficos de aeródromo, No se aplica

5.3.5 Conjunto de datos sobre procedimientos de vuelo por instrumentos, No se aplica

6.3.3 Actualizaciones de conjuntos de datos, No se aplica

Observación: Esta Información está incluida en la Normativa DAN 15, pero NO APLICA por no contar, con sistema de base de datos para implementar dicha información e intercambio de información con otros Estados

ANNEX 15
AERONAUTICAL INFORMATION SERVICES

CHAPTER 1 *Generalities*

1.1 *Definitions*

Airport: Public aerodrome that is authorized for the departure and arrival of aircraft on international flights.

CHAPTER 5
AERONAUTICAL INFORMATION PRODUCTS AND SERVICES

5.2.5.1 *Availability of aeronautical charts in the AIP Volume I. Not applicable.*

Remark: Aeronautical charts are published in AIP Volume II.

5.2.5.1 m) *Aerodrome topographic and obstacle map - ICAO (electronic), Not applicable*

5.2.5.2 d) *Position letter - ICAO, Not applicable*

5.3 *Digital data set, Not applicable*

5.3.1 *Generalities, Not applicable*

5.3.2 *AIP data set, Not applicable*

5.3.3 *Terrain and obstacle data set, Not applicable*

5.3.4 *Aerodrome cartographic data set, Not applicable*

5.3.5 *Instrument flight procedures data set, Not applicable*

6.3.3 *Dataset updates, Not applicable*

Remark: This information is included in DAN 15, but is NOT APPLICABLE due to the lack of a database system to implement this information and exchange information with other States.

ANEXO 17

SEGURIDAD

Protección de la Aviación Civil contra los actos de interferencia ilícita.

CAPITULO 4

MEDIDAS PREVENTIVAS DE SEGURIDAD

4.6.2 No aplicable de conformidad a la legislación nacional vigente.

4.6.3 No aplicable de conformidad a la legislación nacional vigente.

4.6.4 No aplicable de conformidad a la legislación nacional vigente.

4.7.4 No aplicable, la documentación nacional es más restrictiva que el anexo 17, el código aeronáutico, ART.72, establece que el pasajero que se embarca en una aeronave, aunque este legalmente autorizado para portar armas, deberá antes de iniciar el vuelo, entregarlas al comandante o a quien este designe, las que le serán restituidas una vez finalizado ese vuelo

ANNEX 17

SECURITY

Protection of Civil Aviation against acts of unlawful interference.

CHAPTER 4

PREVENTIVE SAFETY MEASURES

4.6.2 Not applicable according to current national legislation.

4.6.3 Not applicable according to current national legislation.

4.6.4 Not applicable according to current national legislation.

4.7.4 Not applicable, national documentation is more restrictive than Annex 17, the aeronautical code, Art.72, establishes that the passenger who embarks on an aircraft, even if legally authorized to carry weapons, must surrender them to the commander or his designee before departure, and they will be returned to him/her once the flight is over.

ANEXO 18

MERCANCÍAS PELIGROSAS

No existen diferencias

ANNEX 18

DANGEROUS GOODS

There are no differences.

PROCEDIMIENTOS

- DOC 8168 – OPS 611 VOL II Procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea, Operación de Aeronaves, Construcción de Procedimientos de Vuelo Visual y por Instrumentos.

- Área de maniobra de aproximación visual (en circuito): se emplean las áreas FAA.

- Aproximaciones VOR y NDB con radioayudas situadas en el aeródromo y sin FAF: se emplean los criterios FAA.

Procedimientos de espera: se emplean los criterios FAA.

PROCEDURES

- DOC 8168 - OPS 611 VOL II Procedures for Air Navigation Services, Aircraft Operation, Construction of Visual and Instrument Flight Procedures.

- Visual maneuvering area (circling approach): FAA areas are used.

- VOR and NDB approaches with radio aids located on the aerodrome and without FAF: FAA criteria are used.

- Standby procedures: FAA criteria are used.

GEN 2 TABLAS Y CÓDIGOS
TABLES AND CODESGEN 2.1 SISTEMA DE MEDIDAS, MARCAS DE AERONAVES Y DIAS FESTIVOS
MEASURING SYSTEM, AIRCRAFT MARKS AND HOLIDAYS

1. Unidades de Medida

1.1 Las unidades de medidas que se utilizan en todas las operaciones aeroterrestres se ajustan al Anexo 5 de la OACI.

1. Units Measurements

1.1 The units of measurement used in all air ground operations are in accordance with the ICAO Annex 5.

Para la medición de <i>For measuring of</i>	Unidades empleadas <i>Units used</i>
Altitudes, elevaciones y altura <i>Altitudes, elevations and heights</i>	Metros y pies <i>Metres and feet</i>
Distancia utilizada en navegación <i>Distance used in navigation</i>	Millas náuticas <i>Nautical miles</i>
Distancia relativamente corta (menos de 4000 m) <i>Relatively short distance (less than 4000 m)</i>	Metros <i>Metres</i>
Velocidad horizontal, incluso la velocidad del viento <i>Horizontal speed, including wind speed</i>	Nudos o Mach <i>Knots or Mach</i>
Velocidad vertical <i>Vertical speed</i>	Pies por minuto <i>Feet for minute</i>
Dirección del viento para el despegue y el aterrizaje <i>Wind direction for landing and taking off</i>	Grados magnéticos <i>Magnetic degrees</i>
Dirección del viento, excepto para el aterrizaje y el despegue <i>Wind direction except for landing and taking off</i>	Grados geográficos <i>True degrees</i>
Visibilidad, alcance visual en pista <i>Visibility, runway visual range</i>	Kilómetros y metros cuando sea inferior a 5 km <i>Kilometres and metres when less than 5 km</i>
Reglaje de altímetro <i>Altimeter setting</i>	Hectopascales (milibares) Hectopascals (milibars)
Temperatura <i>Temperature</i>	Grados Celsius <i>Celsius degrees</i>
Peso <i>Weight</i>	Kilogramos <i>Kilogrammes</i>
Tiempo <i>Time</i>	Horas y minutos <i>Hours and minutes</i>

2. Sistema de referencia temporal

2.1 En los Servicios de Navegación Aérea y en todos los documentos publicados por el Servicio de Información Aeronáutica (AIS) se usa el Tiempo Universal Coordinado (UTC) a menos que se especifique lo contrario.

2. *Geodesic reference datum*

2.1 *Universal Time Coordinated (UTC) is used in the Air Navigation Service and in all documents published by the Aeronautical Information Service (AIS) unless otherwise specified.*

Periodos estacionales <i>Seasonal periods</i>	
Área Continental y Territorio Antártico Chileno	Continental Area and Chilean Antarctic Territory
LMT = UTC – 3 HR Verano	<i>LMT = UTC - 3 HR Summer</i>
LMT = UTC – 4 HR Invierno	<i>LMT = UTC - 4 HR Winter</i>
Territorio Insular Occidental, Isla de Pascua e Isla Sala y Gómez	Western Insular Territory, Easter Island and Sala y Gomez Island
LMT = UTC - 5 HR Verano	<i>LMT = UTC - 5 HR Summer</i>
LMT = UTC - 6 HR Invierno	<i>LMT = UTC - 6 HR Winter</i>
Región de Magallanes y la Antártica Chilena	
LMT = UTC – 3 HR	

3. Superficie de referencia horizontal

3.1 Las coordenadas aeronáuticas publicadas están referidas al sistema de referencia geodésico WGS-84. Otras coordenadas que no corresponden están referidas al Datum PSAD-56 y se identifican con un asterisco (*).

3. *Geodesic reference datum*

3. *The aeronautical coordinates published are referenced to WGS-84 geodetic reference system. Others coordinates are referenced to Datum PSAD-56 and are identified with and asterics (*).*

4. Marcas de nacionalidad y matrícula de las aeronaves

4.1 La marca de nacionalidad para las aeronaves matriculadas en Chile está formada por las letras CC seguidas de un guión y una marca de matrícula que consiste en 3 letras, por ejemplo: CC-LTC.

5. Días feriados - nacional

5.1 Calendario días feriado nacional para noviembre y diciembre año **2024 y año 2025**

4. *Nationality and registrations marks*

4.1 *The nationality mark for aircraft registered in Chile is the letter group CC followed by a hyphen and a registration mark consisting of 3 letters, for example: CC-LTC.*

5. *National holidays*

5.1 *National holiday calendar for November and December 2024 and 2025.*

FERIADO NACIONAL 2024 /

NATIONAL HOLIDAYS 2024

DÍA	MES	CELEBRACIÓN
1	Noviembre	Día de Todos los Santos
8	Diciembre	Inmaculada Concepción
25		Navidad

DAY	MONTH	CELEBRATION
1	November	All Saints Day
8	December	Immaculate Conception
25		Christmas

FERIADO NACIONAL 2025 /

NATIONAL HOLIDAYS 2025

DÍA	MES	CELEBRACIÓN
1	Enero	Año Nuevo
18	abril	Viernes Santo
19		Sábado Santo
1	Mayo	Día del Trabajo
21		Combate Naval de Iquique
20	Junio	Día Nacional de los Pueblos Indígenas
29		San Pedro y San Pablo
16	Julio	Día de la Virgen del Carmen
15	Agosto	Asunción de la Virgen
18	Septiembre	Primera Junta Nacional
19		Día de las Glorias del Ejército
12	Octubre	Encuentro de Dos Mundos
31		Día de las Iglesias Evangélica y Protestantes
1	Noviembre	Día de Todos los Santos
8	Diciembre	Inmaculada Concepción
25		Navidad

DAY	MONTH	CELEBRATION
1	January	New Year
18	april	Holy Friday
19		Saturday Holy
1	May	Labor Day
21		Naval Battle of Iquique
20	June	National Day of Indigenous Peoples
29		Saint Pierre and Saint Paul
16	July	Day of the Virgin Mary
15	August	Assumption of the Virgin
18	September	First National Board
19		Day of the glories of the Army
12	October	Encounter of Two worlds
31		Day Evangelical and Protestant Church
1	November	All Saints Day
8	December	Immaculate Conception
25		Christmas

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE
INTENTIONALLY LEFT BLANK

GEN 2.2

ABREVIATURAS UTILIZADAS EN LAS PUBLICACIONES AIS

ABBREVIATIONS USED IN AIS PUBLICATIONS

A

A	Ámbar	ADSU	Dependencia de vigilancia automática
AAA	(o AAB, AAC, etc en orden) Mensaje meteorológico enmendado (<i>designador de tipo de mensaje</i>)	ADVS	Servicio de asesoramiento
A/A	Aire a Aire	ADZ	Avise
AAD	Desviación respecto a la altitud asignada	AFIL	Plan de vuelo presentado desde el aire
AAIM	Comprobación autónoma de la integridad de la aeronave	AFIS	Servicio de información de vuelo de aeródromo
AAL	Por encima del nivel del aeródromo	AFM	Si o conforme o afirmativo o correcto
AAR	Reabastecimiento de combustible en vuelo	AFS	Servicio fijo aeronáutico
ABI	Información anticipada sobre límite	AFT ...	Después de ... (<i>hora o lugar</i>)
ABM	Al través	AFTN ‡	Red de telecomunicaciones fijas aeronáuticas
ABN	Faro de aeródromo	AFTM	Organización de la afluencia del tránsito aéreo
ABT	Alrededor de	A/G	Aire a tierra
ABV ...	Por encima de...	AGA	Aeródromos, rutas aéreas y ayudas terrestres
AC	Altocúmulos	AGL	Sobre el nivel del terreno
ACARS †	(<i>debe pronunciarse "El-CARS"</i>) Sistema de direccionamiento e informe para comunicaciones de aeronaves	AGN	Otra vez
ACAS	Sistema de anticollisión de a bordo	AH →	Alerta de altura
ACC ‡	Centro de control de área o control de área	AIC	Circular de información aeronáutica
ACCI →	Centro de Control de Área de Iquique	AIDC	Comunicación de datos entre instalaciones de servicios de tránsito aéreo
ACCID	Notificación de un accidente de aviación	AIM	Gestión de la información aeronáutica
ACCM →	Centro de control de Área de Puerto Montt	AIP	Publicación de información aeronáutica
ACCN →	Centro de control de Área de Punta Arenas	AIRAC	Reglamentación y control de la información aeronáutica
ACCO †	Centro de Control de Área Oceánico	AIREP †	Aeronotificación
ACCS →	Centro de Control de Área de Santiago		Información relativa a fenómenos meteorológicos en ruta que puedan afectar la seguridad de las operaciones de aeronaves a baja altura
ACFT	Aeronave	AIRMET †	
ACK	Acuse de recibo	AIS	Servicio (s) de Información Aeronáutica
ACL	Emplazamientos para la verificación del altímetro	ALA	Área amaraje
ACN	Número de clasificación de aeronave	ALERFA †	Fase de alerta
ACP	Aceptación (<i>designador de tipo de mensaje</i>)	ALR	Alerta (<i>designador de tipo de mensaje</i>)
ACPT	Acepto o aceptado	ALRS	Servicio de alerta
ACT	Activo o activado o actividad	ALS	Sistema de iluminación de aproximación
AD	Aeródromo	ALSF-1 →	Sistema de iluminación de aproximación con secuencia de destellos CAT I
ADA	Área con servicio de asesoramiento	ALSF-2 →	Sistema de iluminación de aproximación con secuencia de destellos CAT II
ADC	Plano de aeródromo	ALT	Altitud
ADCUS →	Notificar aduana	ALTN	Alternativa (<i>aeródromo de</i>)
ADDN	Adición o adicional	ALTN	Alternativa o alternante (<i>luz que cambia de color</i>)
ADF ‡	Equipo radiogoniómetro automático	AMA	Altitud mínima de área
ADIZ †	(<i>debe pronunciarse "El-DIS"</i>) Zona de identificación de defensa aérea	AMD	Enmienda o enmendado (<i>utilizado para indicar mensaje meteorológico enmendado; designador de mensaje</i>)
ADJ	Adyacente	AMDT	Enmienda (<i>Enmienda AIP</i>)
ADM →	Administración o administrado	AMHS →	Sistema Aeronáutico para el manejo de mensajes
ADO	Oficina de aeródromo (<i>especificátese dependencia</i>)	AMS	Servicio móvil aeronáutico
ADR	Ruta con servicio de asesoramiento	AMSL	Sobre el nivel medio del mar
ADS *	Dirección [Cuando se usa esta abreviatura para pedir una repetición, el signo de interrogación (IMI) precede a la abreviatura; por ejemplo, IMI ADS] (<i>para utilizar en AFS como señal de procedimiento</i>)	AMSS	Servicio móvil aeronáutico por satélite
ADS	Vigilancia dependiente automática	ANC...	Carta aeronáutica – 1:500.000 (<i>seguida del nombre/ título</i>)
ADT →	Hora de salida aprobada		

ANCS	Carta de navegación aeronáutica – escala pequeña (<i>seguida del nombre/ título y escala</i>)	ATD	‡	Hora real de salida
ANM	→ Mensajes de notificación anticipada	ATF	→	Frecuencia del tráfico de aeródromo
ANP	Performance de navegación real	ATFM	‡	Gestión de afluencia del tránsito aéreo
ANS	Contestación	ATIS	‡	Servicio automático de información terminal
ANT	→ Antena	ATM		Organización del tránsito aéreo
AO	Explotador de aeronave	ATN		Red de telecomunicaciones aeronáuticas
AOC	Plano de obstáculos de aeródromo (seguido del tipo y del nombre/ título)	ATO	→	Autorización técnica operativa
AP	Aeropuerto (debe pronunciarse “EI-PAPI) Indicador	ATP ...		A las ... (hora)[o en ... (lugar)]
APAPI	† simplificado de trayectoria de aproximación de precisión	ATS		Servicio de tránsito aéreo
APC	→ Área de control positivo	ATTN		Atención
APCH	Aproximación	AT-		(debe pronunciarse “EI-TI-VASIS”) Sistema
APDC ...	Plano de estacionamiento y atraque de aeronaves (seguido del nombre/ título)	VASIS	†	visual indicador de pendiente de aproximación simplificado en T
APN	Plataforma	ATZ		Zona de Tránsito de aeródromo
APP	† Dependencia de control de aproximación o control de aproximación o servicio de control de aproximación	ATZC	→	Carta de zonas de tránsito de aeródromo
APR	Abril	AUG		Agosto
APRX	Aproximado o aproximadamente	AUTH		Autorizado o autorización
APSG	Después de pasar	AUTO	→	Automática
APT	→ Transmisión automática fotografía meteorológica	AUW		Peso total
APU	Grupo auxiliar de energía	AUW/1		Peso bruto permisible del avión con tren principal de dos ruedas simples
ARC	Plano de área	AUW/2		Peso bruto permisible del avión con tren principal de dos ruedas dobles
ARCAL	→ Iluminación de pista por radio control desde la aeronave	AUW/4		Peso bruto permisible del avión con tren principal de dos ruedas en tándem
ARFOR	→ Pronóstico de área (en clave meteorológica aeronáutica)	AUW/5		Peso bruto permisible del avión con tren principal de dos ruedas dobles en tándem y una rueda doble
ARNG	Arreglo	AUW/8		Peso bruto permisible del avión con tren principal de cuatro ruedas dobles en tándem
ARO	Oficina de notificación de los servicios de tránsito aéreo	AUX		Auxiliar
ARP	Punto de referencia de aeródromo	AVASIS	→	Sistema visual indicador de pendiente de aproximación abreviado
ARP	Aeronotificación (designador de tipo de mensaje)	AVBL		Disponible o disponibilidad
ARQ	Corrección automática de errores	AVG		Promedio, media
ARR	Llegada (designador de tipo de mensaje)	AVGAS	†	Gasolina de aviación
ARR	Llegar o llegada	AVOIL	→	Aceite de aviación
ARS	Aeronotificación Especial (designador de tipo de mensaje)	AVSEC	→	Seguridad de Aviación
ARSA	→ Área de servicio radar de aeródromo	AWTA		Avise hora en que podrá
ARST	Detención [señala (parte del) equipo de detención de aeronave]	AWOS	→	Sistema Automatizado de Observación Meteorológica
AS	Altostratus	AWY		Aerovía
ASAP	Tan pronto sea posible	AZM		Azimut
ASC	Suba o Subiendo a			B
ASDA	Distancia disponible de aceleración-parada	B		Azul
ASE	Error del sistema altimétrico	BA		Eficacia del frenado
ASPEEDG	Ganancia de velocidad aerodinámica	BARO-		(debe pronunciarse (“BA-RO-VI-NAV”
ASPEEDEL	Pérdida de velocidad aerodinámica	VNAV		Navegación vertical barométrica
ASHTAM	→ Formato NOTAM para notificar actividad volcánica	BASE	†	Base de las nubes
ASPH	Asfalto	BCAC	→	Plano área concentración de aves
AT ...	A las (seguida de la hora a la que se pronostica tendrá lugar el cambio meteorológico)	BCFG		Niebla en bancos
ATA	‡ Hora real de llegada	BCN		Faro (luz aeronáutica de superficie)
ATC	‡ Control de tránsito aéreo (en general)	BCST		Radiodifusión
ATCO	† Controlador de tránsito aéreo	BDRY		Límite
ATCSMAC	Cartas de altitudes mínimas de vigilancia ATC	BECMG		Cambiando a
		BFR		Antes

BIRD	→	Aves
BIR REPORT	→	Reporte de incidentes aviarios
BIRDTAM	→	NOTAM para notificación de peligro aviario
BKN		Cielo nuboso
BL ...		Ventisca alta (seguida de DU= polvo, SA = arena o SN = nieve)
BLDG		Edificio
BLO		Por debajo de nubes
BLW ...		Por debajo de ...
BOMB		Bombardeo
BR		Neblina
BRF		Corta (utilizada para indicar el tipo de aproximación deseado o requerido)
BRG		Marcación
BRKG		Frenado
BS		Estación de radiodifusión comercial
BTL		Entre capas
BTN		Entre (como preposición)
C		
C		Eje (precedida por el número de designación para identificar una pista paralela)
C		Grados Celsius (centígrados)
CA	→	Centro colector de aeronotificación
CAA		Autoridad de Aviación Civil o Administración de Aviación Civil
CARGO	→	Áreas reservadas para el movimiento de mercancías o carga
CAR/SAM	→	Regiones del Caribe y Sudamérica
CAPCH	→	Aproximación circular
CAS	→	Velocidad aérea calibrada
CAT		Categoría
CAT		Turbulencia en aire despejado (Ceiling and Visibility OK) Visibilidad, nubes y condiciones meteorológicas actuales mejores que los valores o condiciones prescritos
CAVOK		(debe pronunciarse "SI-BI") Cumulonimbus
CB	‡	Cirrocumulus
CC		(o CCB, CCC, etc., en orden) Mensaje meteorológico corregido (designador de tipo de mensaje)
CCCA		Desde el comienzo del crepúsculo civil matutino
CCCM	→	Operaciones de ascenso mínimo
CCO		Candela
CD		
CDI	→	Indicador de variación de curso
CDO		Operaciones de ascenso continuo
CDN		Coordinación (designador de tipo mensaje)
CDR		Ruta condicional
CDT	→	Hora de salida controlada
CEIL	→	Techo de nubes
CEL	→	Celular (telefonía móvil)
CF		Cambie frecuencia a...
CFM	*	Confirme o confirmo (para utilizar en AFS como señal de procedimiento)
CGL		Luz de guía en circuito
CH		Canal
CH		Transmisión de verificación de continuidad de canal para permitir la comparación de su registro de los números de orden en el canal correspondientes a los mensajes recibidos por este canal (para utilizar en AFS como señal de procedimiento)

CHG		Modificación (designador de tipo de mensaje)
CI		Cirrus
CIDIN	†	Red OACI común de intercambio de datos
CIV		Civil
CIVIL	†	Áreas para aeronaves civiles en los aeródromos privados, públicos y militares
CK	→	Verifique
CL	†	Línea de eje
CLA		Tipo cristalino de formación de hielo
CLBR		Calibración
CLD		Nubes
CLG		Llamando
CLIMB OUT		Área de ascenso inicial
CLR		Libre de obstáculos o autorizado para ... o autorización
CLR D		Pista (s) libre (s) de obstáculos (utilizada en METAR/ SPECI)
CLSD		Cierre o cerrado o cerrando
CLVTR	→	Carta de calle de rodaje de baja visibilidad
CM		Centímetros
CMAMB	→	Centro Meteorológico Aeronáutico AMB
CMB		Ascienda a o ascendiendo a
CMPL		Finalización o completado o completo
CMR	→	Centro Meteorológico Regional
CNA	→	Centro Nacional de Análisis y Pronósticos
CNL		Cancelar o cancelado
CNL		Cancelación de plan de vuelo (designador de tipo de mensaje)
CNLD	→	Anulado
CNS		Comunicaciones, navegación y vigilancia
COA	→	Comando de operaciones aéreas
COM		Comunicaciones
COMM	→	Comercial
CONC		Hormigón
COND		Condición
CONS		Continuo
CONST		Construcción o construido
CONT		Continúe o continuación
CONV	→	Navegación convencional
COOR		Coordine o coordinación
COORD		Coordenadas
COP		Punto de cambio
COR		Corrija o corrección o corregido (utilizado para indicar un mensaje meteorológico corregido, designador de tipo de mensaje)
COR	→	Cordillera
COT		En la costa
COV		Abarcar o abarcado o abarcando
CP	→	Llamada general a dos o más estaciones específicas
CPA	→	Punto próximo, aproximación
CPDLC	‡	Comunicaciones por enlace de datos controlador-piloto.
CPL		Plan de vuelo actualizado (designador de tipo de mensaje)
CRP		Punto de notificación obligatoria
CRC		Verificación por redundancia cíclica
CRS	→	Curso, encaminamiento (mensaje)
CRS	→	Curso, dirección del vuelo

CRZ	Crucero
CS	Cirrostratus
CS	Distintivo de llamada
CTAM	Suba hasta y mantenga
CTC	Contacto
CTL	Control
CTLU	→ Unidad o dependencia de control
CTN	Precaución
CTR	Zona de control
CTRC	→ Carta de zona de control
CTS	→ Curso al cual dirigirse
CU	Cúmulos
CUF	Cumuliforme
CUST	Aduana
CVFR	→ Vuelo controlado VFR
CVR	Registrador de la voz en el puesto de pilotaje
CW	Onda continua
CWY	Zona libre de obstáculos
D	
D	En disminución (tendencia del RVR durante los 10 minutos previos)
D ...	Zona peligrosa (seguida de la identificación)
D...	→ Distancia DME (seguida de los dígitos que corresponde)
DA	Altitud de decisión
DALT	→ Altitud de densidad
DAN	→ Norma aeronáutica
DASA	→ Departamento Aeródromos y Servicios Aeronáuticos
D-ATIS	† (debe pronunciarse "DI-ATIS") Servicio automático de información terminal por enlace de datos
DCD	† Duplex de doble canal
DCKG	Puerta (Atraque)
DCL	→ Dirección de nivel de crucero
DPC	Punto de cruce de la referencia
DCPC	Comunicaciones directas controlador-piloto
DSC	Simplex de doble canal
DCT	Directo (con relación a los permisos de plan de vuelo y tipo de aproximación)
DE	* De (se utiliza para que preceda a la señal distintiva de la estación que llama) (para utilizar en AFS como señal de procedimiento)
DEC	Diciembre
DEG	Grados
DENEB	→ Operaciones de dispersión de niebla
DEP	Salga o salida
DEP	Salida (designador de tipo de mensaje)
DER	→ Extremo de salida de la pista
DES	Descienda a o descendiendo a
DEST	Destino
DETRESFA	† Fase de socorro
DEV	Desviación o desviándose
DFDR	Registrador digital de datos de vuelo
DFTI	Indicador de la distancia al punto de toma de contacto
DGAC	→ Dirección General de Aeronáutica Civil
DH	Altura de decisión
DI	→ Funcionamiento dúplex
DIF	Difusas (nubes)
DIST	Distancia
DIV	Desvíese de la ruta o desviándose de la ruta

DLA	Demora (designador de tipo de mensaje)
DLA	Demora o demorado
DLIC	Capacidad de iniciación de enlace de datos
DLY	Diariamente
DLVRY	→ Entrega autorizaciones
DMC	‡→ Dirección Meteorológica de Chile
DME	‡ Equipo radio telemétrico
DNG	Peligro o peligroso
DOF	→ Fecha de vuelo
DOM	Nacional o interior
DP	Temperatura del punto de rocío
DPT	Profundidad
DR	A estima
DR ...	Ventisca baja (seguida de DU= polvo, SA = arena o SN= nieve)
DRG	Durante
DS	Tempestad de polvo
DSB	Banda lateral doble
DTAM	Descienda hasta y mantenga
DTG	Grupo fecha - hora
DTHR	Umbral de pista desplazado
DTRT	Empeora o empeorando
DTW	Ruedas gemelas o en tándem
DTW	→ Punto de recorrido de término de tramo con el viento
DU	Polvo
DUC	Nubes densas en altitud
DUPE	Este es un mensaje duplicado (para utilizar en AFS como señal de procedimiento)
DUR	Duración
D-VOLMET	Enlace de datos VOLMET
DVOR	VOR Doppler
DW	Ruedas gemelas
DX	→ Funcionamiento dúplex
DZ	Llovizna
E	
E	Este o longitud Este
EAT	Hora prevista de aproximación
EB	Demarcación Este
EDA	Área de elevación inicial
EDCT	→ Hora esperada para autorización de salida
EDTO	Operaciones con tiempo de desviación extendido
EEE	Error (para utilizar en AFS como señal de procedimiento)
EET	Duración prevista
EFC	Prever nueva autorización
EGNOS	† (debe pronunciarse "EG-NOS) Servicio Europeo de complemento geoestacionario de navegación
EHF	Frecuencia extremadamente alta (30.000 a 300.000 MHz)
ELBA	† Radiobaliza de emergencia para localización de aeronaves.
EJ	→ Ejemplo
ELEV	Elevación
ELR	Radio de acción sumamente grande
ELT	Transmisor de localización de emergencia
EM	Emisión
EMA	→ Estación meteorológica automática
EMBD	Inmersos en una capa (para indicar los cumulonimbos inmersos en las capas de otras nubes)

EMERG	Emergencia
EN	→ Inglés
END	Extremo de parada (relativo al RVR)
ENE	Estenordeste
ENG	Motor
ENR	En ruta
ENRC ...	Carta en ruta (seguida del nombre/ título)
EOBT	Hora prevista fuera de calzos
EQN	Latitudes ecuatoriales del hemisferio norte
EQPT	Equipo
EQS	Latitudes ecuatoriales del hemisferio sur
ERC	→ Carta de navegación en ruta
ES	→ Español
ESE	Estesudeste
EST	Estimar o estimado o estimación (como designador de tipo de mensaje)
ETA	‡ * Hora prevista de llegada o estimo llegar a las...
ETA	→ Escuela técnica aeronáutica
ETD	‡ Hora prevista de salida o estimo salir a las...
ETE	→ Tiempo que se calcula transcurrirá
ETI	Indicador de tiempo transcurrido
ETO	Hora prevista sobre punto significativo
EV	Cada
EXC	Excepto
EXER	Ejercicios o ejerciendo o ejercer
EXP	Se espera o esperado o esperando
EXTD	Se extiende o extendiéndose
F	
F	Fijo (a)
FA	Rumbo desde un punto de referencia hasta una altitud
FAC	Instalaciones y servicios
FACH	→ Fuerza Aérea de Chile
FAF	Punto de referencia de aproximación final
FAL	Facilitación del transporte aéreo internacional
FAP	Punto de aproximación final
FAS	→ Tramo de aproximación final
FAT	→ Derrota de aproximación final
FATO	Área de aproximación final y de despegue
FAX	Transmisión facsímil
FBL	Ligera (usada para indicar la intensidad de los fenómenos meteorológicos, interferencia o informes sobre estática, por ejemplo: FBL RA = lluvia ligera)
FBO	→ Base de operaciones de vuelo
FC	Tromba (tornado o tromba marina)
FCCV	→ Fin del crepúsculo civil vespertino
FCST	Pronóstico
FCT	Coefficiente de razonamiento
FDPS	Sistema de procesamiento de datos de vuelo
FEB	Febrero
FEW	Algunas nubes
FFAA	→ Fuerzas Armadas
FG	Niebla
FIC	Centro de información de vuelo
FIR	‡ Región de información de vuelo
FIS	Servicio de información de vuelo
FISA	Servicio automatizado de información de vuelo
FISE	→ Servicio de información en ruta
FIX	→ Posición
FIZ	→ Zona de Servicios de información de vuelos
FL	Nivel de vuelo
FLD	Campo de aviación

FLG	Destellos
FLOWTAM	→ Mensaje de flujo de tráfico aéreo
FLR	Luces de circunstancias
FLT	Vuelo
FLTCK	Verificación de vuelo
FLUC	Fluctuante o fluctuación (es) o fluctuado
FLY	Volar o volando
FLW	Sigue o siguiendo
FM	Desde
FM ...	Desde (seguida de la hora a la que se pronostica que se iniciará el cambio meteorológico)
FMC	Computadora de gestión de vuelo
FMS	‡ Sistema de gestión de vuelo
FMU	Dependencia de organización de la afluencia
FNA	Aproximación final
FPAP	Punto de alineación de la trayectoria de vuelo
FPL	Plan de vuelo
FPM	Pies por minuto
FPR	Ruta de plan de vuelo
FR	Combustible remanente
FLW	Sigue o siguiendo
FREQ	Frecuencia
FRI	Viernes
FRNG	Disparos
FRONT	† Frente (meteorológico)
FRQ	Frecuente
FRT	→ Vuelo restringido temporalmente
FSL	Aterrizaje completo
FSS	Estación de servicio de vuelo
FST	Primero
FT	Pies (unidad de medida)
FTP	Punto de umbral ficticio
FU	Humo
FUNAER	→ Funcionamiento de aeródromo
FZ	Engelante o congelación
FZDZ	Llovizna Engelante
FZFG	Niebla Engelante
FZRA	Lluvia Engelante
G ...	Variaciones respecto a la velocidad media del viento (ráfagas)(seguida por cifras en MET/ SPECI y TAF)
G	Verde
GA	Aviación general
GA	Continúe pasando su tráfico (para utilizar en AFS como señal de procedimiento)
G/A	Tierra a aire
G/A/G	Tierra a aire y aire a tierra
GAGAN	† Navegación aumentada por GPS y órbita geoestacionaria
GAMET	Pronóstico de área para vuelos a baja altura
GARP	Punto de referencia en azimut GBAS
GBAS	† (debe pronunciarse "CHI-BAS") Sistema de aumentación basado en tierra
GCA	‡ Sistema de aproximación dirigida desde tierra o aproximación dirigida desde tierra
GEN	General
GEO	Geográfico o verdadero
GES	Estación terrena de tierra
GFA	→ Área para planeadores y ultralivianos
GLD	Planeador
GLONASS	+ (debe pronunciarse "GLO-NAS") Sistema orbital mundial de navegación por satélite
GLS	Sistema de aterrizaje GBAS
GMC ...	Carta de movimiento en la superficie (seguida del nombre o título)

GND	Tierra	HYR	Más elevado
GNDC	→ Control terrestre	HZ	Calima
GNDCK	Verificación en tierra	HZ	Hertzio (ciclos por segundo)
GNSS	‡ Sistema mundial de navegación por satélite		
GOV	Gobierno		I
GP	Trayectoria de planeo		
GPA	Angulo de trayectoria de planeo	IAC...	Carta de aproximación por instrumentos (seguida del nombre/ título)
GPS	‡ Sistema mundial de determinación de la posición	IAF	Punto de referencia de aproximación inicial
GPU	Unidad de energía en tierra	IAO	Dentro y fuera de las nubes
GR	Granizo o granizo menudo	IAP	Procedimiento de aproximación por instrumentos
GRAS	† (debe pronunciarse "CHI-RAS") Sistema de	IAR	Intersección de rutas aéreas
GRASS	† Aumentación regional basado en tierra	IARA	→ Área restringida de aproximación IFR
GREPECAS	→ Grupo Regional de Planificación y Ejecución	IAS	Velocidad área indicada
	CAR/SAM	IAT	Terminal Inteligente AFTN
GRIB	Datos meteorológicos procesados como valores	IBN	Faro de identificación
	reticulares expresados en forma binaria	ICAO	Organización de Aviación Civil
GRVL	Gravilla	ICE	Engelamiento
GS	Granizo menudo y/o nieve granulada	ID	Identificación o identificar
GS	Velocidad respecto al suelo	IDENT	† Identificación
GUND	Ondulación geoidal	IF	Punto de referencia de aproximación intermedia
		IFF	Identificación amigo / enemigo
	H	IFR	‡ Reglas de vuelo por instrumentos
H	Área de alta presión o centro de alta presión	IGA	Aviación general internacional
H...	Altura significativa de las olas (seguida de cifras en	ILS	‡ Sistema de aterrizaje por instrumentos
	METAR/SPECI)	IM	Radiobaliza interna
H24	Servicio continuo de día y de noche	IMC	‡ Condiciones meteorológicas de vuelo por
HAA	→ Altura sobre el aeródromo		instrumentos
HAPI	Indicador de trayectoria de aproximación para	IMG	Inmigración
	helicópteros	IMI *	Signo de interrogación (para utilizar en AFS como
HAT	→ Altura sobre el umbral		señal de procedimiento)
HBN	Faro de peligro	IMPR	Mejora o mejorando
HCH	Altura de franqueamiento del helipuerto	IMT	Inmediato o inmediatamente
HDF	Estación radiogoniométrica de alta frecuencia	IN	→ Pulgadas
HDG	Rumbo	INA	Aproximación inicial
HEL	Helicóptero	INBD	De entrada, de llegada
HF	‡ Alta frecuencias (3.000 a 30.000 KHZ)	INC	Dentro de nubes
HGT	Altura o altura sobre	INCERFA	† Fase de incertidumbre
HI	→ Alta intensidad	INCORP	Incorporado (a)
HIALS	→ Sistema de luces de aproximación de alta	INFO	† Información
	intensidad	INFORME	Informe meteorológico ordinario local (en lenguaje
HJ	→ Desde el comienzo del crepúsculo civil matutino	MET	claro abreviado)
	hasta el fin del crepúsculo civil vespertino	INOP	Fuera de servicio
HLDG	Espera	INP	Si no es posible
HLP	Helipuerto	INPR	En marcha
HLS	Sitio de aterrizaje de helicópteros	INS	Sistema de navegación inercial
HN	Desde la puesta hasta la salida del sol	INSP	→ Inspección
HO	Servicio disponible para atender a las necesidades	INSTL	Instalar o instalado o instalación
	de las operaciones	INSTR	Instrumento (por instrumentos)
HOL	Vacaciones	INT	Intersección
HOSP	Aeronave hospital	INTERNET	Conjunto de redes conectadas entre sí.
HPA	Hectopascal	INTL	Internacional
HR	Horas	INTRG	Interrogador
HRP	Punto de referencia del helipuerto	INTRP	Interrumpir o interrupción o interrumpido
HS	Servicio disponible durante las horas de los vuelos	INTSF	Intensificación o intensificándose
	regulares	INTST	Intensidad
HST	→ Calle de rodaje de alta velocidad	IR	Hielo en pista
HUM	Humanitario (a)	IRS	Sistema de referencia inercial
HURCN	Huracán	ISA	Atmósfera tipo internacional
HVDF	Estaciones radiogoniométricas de alta y muy alta	ISB	Banda lateral independiente
	frecuencia (situadas en el mismo lugar)	ISOL	Aislado
HVY	Pesado (a)		
	Fuerte (se utiliza para indicar la intensidad del		
HVY	fenómeno meteorológico, por ejemplo lluvia fuerte		
	= HVY RA)		
HWY	→ Carretera		
HX	Sin horas determinadas de servicio		

IV	→	Espacio Aéreo controlado instrumento/visual
IVNO	→	Invierno
J		
JAN		Enero
JTST		Corriente de chorro
JUL		Julio
JUN		Junio
K		
KG		Kilogramos
KHZ		Kilohertzio
KIAS	→	Velocidad aerodinámica indicada en nudos
KM		Kilómetros
KMH		Kilómetros por hora
KPA		Kilopascal
KT		Nudos
KW		Kilovatios
L		
... L		Izquierda (precedida por el número de designación para identificar una pista paralela)
L		Área de baja presión o centro de baja presión
L		Radiofaro de localización (véase LM, LO)
LAM		Acuse de recibo lógico (designador de tipo de mensaje)
LAN		Tierra adentro
LAT		Latitud
LB	→	Libras (peso)
LDA		Distancia de aterrizaje disponible
LDAH		Distancia de aterrizaje disponible para helicópteros
LDG		Aterrizaje
LDGA		Área de aterrizaje
LDI		Indicador de la dirección de aterrizaje
LDIN	→	Sistema de iluminación de entrada en pista
LEFT		Izquierda (dirección del viraje)
LEN		Longitud
LF		Baja frecuencia (30 a 300 KHz)
LGT		Luz o iluminación
LGTD		Iluminado
LIG	→	Ligera
LIH		Luz de gran intensidad
LIL		Luz de baja intensidad
LIM		Luz intensidad media
LIRL	→	Luces de pista de baja intensidad
LL	→	Límites laterales
LM		Radiofaro de localización intermedio
LMT		Hora media local
LNAV	†	(debe pronunciarse "EL-NAV") Navegación lateral
LNG		Larga (utilizada para indicar el tipo de aproximación deseado o requerido)
LO		Radiofaro de localización exterior
LOC		Localizador
LOC		Local o localmente o emplazamiento o situado
LONG		Longitud
LORAN	†	LORAN (sistema de navegación de larga distancia)
LPV		Actuación del localizador con guía vertical.

LR		El último mensaje que recibí fue ... (para utilizar en AFS como señal de procedimiento)
LRG		De larga distancia
LS		El último mensaje que envié fue .. o El último mensaje fue .. (para utilizar en AFS como señal de procedimiento)
LSQ	→	Línea de turbonada
LT	→	Viraje izquierda
LTA		Área de control inferior
LTD		Limitado
LTP		Punto del umbral de aterrizaje
LV		Ligero y variable (con respecto al viento)
LVE		Abandone o abandonando
LVL		Nivel
LVP		Procedimiento con visibilidad reducida
LYR		Capa o en capas
M		
... M		Metros (precedido de cifras)
M		Magnético (derrota)
M...		Número de Mach (seguido de cifras)
M...		Valor mínimo del alcance visual en la pista (seguida por cifras en METAR/ SPECI)
MA	→	Aproximación frustrada
MAA		Altitud máxima autorizada
MAG		Magnético
MAHF		Punto de referencia de espera en aproximación frustrada
MAINT		Mantenimiento
MANO	→	Operación Manual
MAP		Mapas y cartas aeronáuticas
MAPt		Punto de aproximación frustrada
MATZ		Zona de tránsito militar
MAR		En el mar
MAR		Marzo
MATF		Punto de referencia de viraje en aproximación frustrada
MAX		Máximo (a)
MAY		Mayo
MBST		Microrráfaga
MCA		Altitud mínima de cruce
MCL	→	Nivel mínimo de cruce
MCTR		Zona de control militar
MCW		Onda continua modulada
MDA		Altitud mínima de descenso
MDF		Estación radiogoniometría de frecuencia media
MDH		Altura mínima de descenso
MDI		Intervalo mínimo de salida
MEA		Altitud mínima en ruta
MEDEVAC	→	Vuelo de evacuación médica
MEHT		Altura mínima de los ojos del piloto sobre el umbral (para sistemas visuales indicadores de pendiente de aproximación)
MET	†	Meteorológico o meteorología
METAR	†	Informe meteorológico aeronáutico ordinario (en la clave meteorológica aeronáutica)
MET		Informe meteorológico ordinario local (en lenguaje claro abreviado)
REPORT		Frecuencia media (300 a 3000 KHz)
MF		Frecuencia media (300 a 3000 KHz)
MFAV	→	Unidad de información de vuelo militar
MFQ	→	Frecuencia de movimiento de aeronave
MHA	→	Altitud mínima de circuito de espera
MHDF		Estaciones radiogoniométricas de frecuencias media y alta (situadas en el mismo lugar)
MHVDF		Estaciones radiogoniométricas de frecuencias media, alta y muy alta (situadas en el mismo lugar)
MHZ		Megahertzio
MI	→	Media intensidad

		N
MIA	→ Altitudes mínimas IFR	N Ninguna tendencia marcada (del RVR durante los 10 minutos previos)
MID	Punto medio (relativo al RVR)	N Norte o latitud norte
MIFG	Niebla baja	N A → No autorizado
MIL	Militar	NASC † Centro nacional de sistema AIS
MIN	* Minutos	NAT Atlántico septentrional
MIS	Falta ...(identificación de la transmisión)(para utilizar en AFS como señal de procedimiento)	NAV Navegación
MIRL	→ Luces de pista de mediana intensidad	NAVAID → Ayuda para la navegación
MKR	Radiobaliza	NB Dirección norte
MLS	Sistema de aterrizaje por microondas	NBFR No antes de ...
MM	Radiobaliza intermedia	NC Sin variación
MNM	Mínimo (a)	NCD No se detectaron nubes (utilizada en METAR/SPECI (automatizados))
MNPS	Especificaciones de performance mínimas de navegación	NDB ‡ Radiofaro no direccional
MNT	Monitor o vigilando o vigilado	NDV No hay variaciones direccionales disponibles (utilizada en METAR/SPECI automatizados)
MNTN	Mantenga	NE Nordeste
MOA	Área de operaciones militares	NEB Dirección nordeste
MOC	Margen mínimo de franqueamiento de obstáculos	NEG No o negativo o incorrecto
MOCA	Altitud mínima de franqueamiento de obstáculos	NET Red (detención)
MOD	Moderado (a) (utilizada para indicar la intensidad de los fenómenos meteorológicos, la interferencia o informes de estática, por ejemplo MODRA = lluvia moderada)	NGT Noche
MON	Lunes	NIL † Nada o no tengo nada que transmitirle a usted *
MON	Sobre montaña	NINST → Pista de vuelo visual
MOPS	† Normas de performance mínima operacional	NM → Millas náuticas (marinas)
MOV	Desplácese o desplazándose o desplazamiento	NML Normal
MPS	Metros por segundo	NNE Nornordeste
MPX	→ Funcionamiento múltiplex	NNW Nornoroeste
MRA	Altitud mínima de recepción	NO Negativo (negativo) (para utilizar en AFS como señal de procedimiento)
MRG	Alcance medio	NOF Oficina NOTAM internacional
MRP	Punto de notificación ATS/MET	NORDO → Sin radio
MS	Menos	NONSTD No estándar
MSA	Altitud mínima de sector	NOSIG † Sin ningún cambio importante (se utilizan en los pronósticos de aterrizaje del tipo "tendencia")
MSAS	† (debe pronunciarse "EM-SAS") Sistema de aumentación basado en satélites con satélite de transporte multi-funcional (MTSAT)	NOTAM † Aviso distribuido por medios de telecomunicaciones que contiene información relativa al establecimiento, condición o modificación de cualquier instalación aeronáutica, servicio, procedimiento o peligro cuyo conocimiento oportuno es esencial para el personal encargado de las operaciones de vuelo
MSAW	Advertencia de altitud mínima de seguridad	NOTAMC Cancelación de NOTAM
MSG	Mensaje	NOTAMN Nuevo NOTAM
MSH	Latitudes medias del hemisferio sur	NOTAMR Reemplazo de NOTAM
MSL	Nivel medio de mar	NOV Noviembre
MSR	Mensaje ... (identificación de la transmisión)	NOVP → No requiere viraje de procedimiento
MSSR	Radar secundario de vigilancia de mono-impulso	NOZ ‡ Zona normal de operaciones
MT	Montaña	NPA → Pista de aproximaciones que no sean de precisión
MTA	→ Altitud mínima de viraje	NR Número
MTL	→ Nivel mínimo de viraje	NRH No se escucha respuesta
MTOM	Masa máxima de despegue	NS Nimbostratus
MTOW	→ Peso máximo de despegue	NSC Sin nubes de importancia
MTR	→ Rutas de entrenamiento militar	NSW Ningún tiempo significativo
MTU	Unidades métricas	NTL → Nacional
MTW	Ondas orográficas	NTZ ‡ Zona inviolable
MVA	→ Altitud mínima vectorial	NU → No utilizable
MVDF	Estaciones radiogoniométricas de frecuencias media y muy alta (situadas en el mismo lugar)	NW Noroeste
MW	→ Microondas	NWB Dirección noroeste
MWO	Oficina de vigilancia meteorológica	NXT Siguiente
MX	Tipo mixto de formación de hielo (blanco y cristalino)	

O	
OAC	Centro de control de área oceánica
OACI	→ Organización de Aviación Civil Internacional
OAS	Superficie de evaluación de obstáculos
OBS	Observe u observado u observación
OBSC	Oscuro u oscurecido u oscureciendo
OBST	Obstáculo
OCA	Altitud de franqueamiento de obstáculos
OCA	Área oceánica de control
OCC	Intermitente (luz)
OCH	Altura de franqueamiento de obstáculos
OCNL	Ocasional u ocasionalmente
OCS	Superficie de franqueamiento de obstáculos
OCT	Octubre
ODALS	† Sistema de luces de aproximación omnidireccional
OFZ	Zona despejada de obstáculos
OGN	Empiece (para utilizar en AFS como señal de procedimiento)
OHD	Por encima
OIS	→ Superficie de identificación de obstáculos
OK *	Estamos de acuerdo Está bien (para utilizar en AFS como señal de procedimiento)
OLDI	† Intercambio directo de datos
OM	Radiobaliza exterior
OPA	Formación de hielo de tipo blanco, opaco
OPC	El control indicado es el control de operaciones
OPMET	† Información meteorológica relativa a las operaciones
OPN	Abrir o abriendo o abierto
OPNL	→ Operacional
OPR	Operador (explotador) u operar (explotar) o utilizable
OPRG	→ Funciona, en funcionamiento
OPS	† Operaciones
O/R	A solicitud
ORD	Indicación de una orden
OSV	Barco de estación oceánica
OTHR	→ Otras horas
OTLK	Proyección (se utiliza en los mensajes SIGMET para las cenizas volcánicas y los ciclones tropicales)
OTP	Sobre nubes
OTS	Sistema organizado de derrotas
OUBD	Dirección de salida
OVC	Cielo cubierto
P	
P...	Valor máximo de la velocidad del viento o del alcance visual en la pista (seguida por cifras en METAR/ SPECI y TAF)
P	Zona prohibida (seguida de la identificación)
PA	Aproximación de precisión
PA1	→ Pista para aproximaciones de precisión CAT I
PA2	→ Pista para aproximaciones de precisión CAT II
PA3	→ Pista para aproximaciones de precisión CAT III
PALS	Sistema de iluminación para la aproximación de precisión (especificar categoría)
PANS	Procedimientos para los servicios de navegación aérea
PAPI	† Indicador de trayectoria de aproximación de precisión
PAR	‡ Radar de aproximación de precisión
PARL	Paralelo
PARX	→ Áreas reservadas exclusivamente para el tránsito de aeronaves
PATC...	Carta topográfica para aproximación de precisión (seguida del nombre/título)

PAX	Pasajero (s)	
PBC	Comunicación basada en la performance	
PBN	Navegación basada en la performance	
PCD	Prosiga o prosigo	
PBS	Vigilancia basada en la vigilancia	
PCD	Prosiga o prosigo	
PCL	Iluminación controlada por el piloto	
PCN	Número de clasificación de pavimentos	
PCT	Por ciento	
PDC	‡ → Plano de estacionamiento y atraque de aeronaves	✂
PDG	Gradiente de procedimiento de diseño	
PDZ	→ Zona de lanzamiento de paracaídas	
PE	→ Gránulos de hielo	
PER	Performance	
PERM	Permanente	
PF	→ Combustibles para aeronaves de motores alternativos	
PIB	Boletín de información previa al vuelo	
PJE	Ejercicios de lanzamiento de paracaidistas	
PL	Gránulos de hielo	
PLA	Aproximación baja, de práctica	
PLVL	Nivel actual	
PMD	Peso máximo de despegue	
PN	Se requiere permiso previo	
PNR	Punto de no retorno	
PO	Remolinos de polvo / arena	
POB	Personas a bordo	
POL	Policía	
PORTL	→ Luces de pista portátil eléctrica	
POSS	Posible	
PPI	Indicador panorámico	
PPR	Se requiere permiso previo	
PPSN	Posición actual	
PRFG	Aeródromo parcialmente cubierto de niebla	
PRI	Primario	
PRKG	Estacionamiento	
PROB	† Probabilidad	
PROC	Procedimiento	
PROP	Hélice	
PROV	Provisional	
PS	Más	
PSG	Pasando por	
PSI	→ Libra por pulgada cuadrada	
PSN	Posición	
PSP	Chapa de acero perforada	
PSR	‡ Radar primario de vigilancia	
PSYS	Sistema de presión	
PTN	Viraje reglamentario	
PTO	→ Punto seguido y/o aparte	
PTS	Estructura de derrotas polares	
PTT	→ Presione para hablar	
PUB	→ Público	
PVT	→ Privado	
PWD	→ Sensor de tiempo presente	
PWR	Potencia	

Q			
QDL	¿Piensa usted pedirme una serie de marcaciones? o Pienso pedirle una serie de marcaciones (para utilizar en radiotelegrafía como un código Q)	RAI	Indicador de alineación de pista
QDM	‡ Rumbo magnético (viento nulo)	RAIL	→ Luces indicadoras de alineación de pista del sistema de iluminación aproximación (destellos)
QDR	Marcación magnética	RAMP	→ Áreas generales de estacionamiento, de servicio y de carga
QFE	‡ Presión atmosférica a la elevación del aeródromo (o en el umbral de la pista)	RASC	† Centro regional de sistemas AIS
QFU	Dirección magnética de la pista	RASS	Fuente de reglaje del altímetro a distancia
	¿Cuál es mi distancia a su estación? o Su distancia a mi estación es (cifras de distancias y sistemas de unidades)(para utilizar en radiotelegrafía como un código Q)	RASH	→ Chaparrones de lluvia
QGE		RASN	→ Lluvia y nieve
QJH	¿ Debo pasar mi cinta de prueba/ una frase de prueba (para utilizar en AFS como un código Q)	RAWIN	* Vientos altos medidos por medios eléctricos
QNH	‡ Reglaje de la subescala del altímetro para obtener la elevación estando en tierra	RB	Lancha de salvamento
QSP	¿Quiere retransmitir gratuitamente a...? o Retransmitiré gratuitamente a ... (para utilizar en AFS como un código Q)	RCA	Alcance la altitud de cruce
QTA	¿Debo anular el telegrama número...? (para utilizar en AFS como código Q)	RCC	Centro coordinador de salvamento
QTE	Marcación verdadera	RCC	Falla de radiocomunicaciones (designador de tipo de mensaje)
	¿Quiere indicarme la posición de mi estación con arreglo a las marcaciones tomadas por las estaciones radiogoniométricas que usted controla? o La posición de su estación, basada en las marcaciones tomadas por las estaciones radiogoniométricas que control, era ... latitud, ... longitud (o cualquier otra indicación de posición), tipo ... a ... horas (para utilizar en radiotelegrafía como un código Q)	RCF	Llegar a, o llegando a
QTF		RCH	Eje de pista
QUAD	Cuadrante	RCL	Luces de eje de pista
QUJ	¿Quiere indicarme el rumbo VERDADERO que debo seguir para dirigirme hacia usted? o El rumbo VERDADERO que debe seguir para dirigirse hacia mí es de ... grados a las ... (para utilizar en radiotelegrafía como un código Q)	RCLL	Señal de eje de pista
		RCLM	→ Nueva autorización
		RCLR	Performance de comunicación requerida
		RCP	Radioactivo (a)
		RDOACT	Altura de referencia
		RDH	Radial
		RDL	Radio
		RDO	→ Radar
		RDR	Reciente (usado para calificar fenómenos meteorológicos RERA = lluvia reciente)
		RE	→ Radioestación
		R/E	Recibir o receptor
		REC	Luces de borde de pista
		REDL	Referente a... o consulte a...
		REF	Matrícula
		REG	→ Regular
		REGU	→ Luces de identificación de umbral de pista (destellos)
		REIL	Luces de extremo de pista
		RENL	Notificar o notificación o punto de notificación
		REP	Solicitar o solicitado
		REQ	Cambio de ruta
		RERTE	Zona de seguridad de fin de pista
		RESA	Arco de radio constante hasta un punto de referencia
		RF	Retiro (reverso pagina)
R...	Alcance visual en la pista (seguida por cifras en METAR/SPECI)	RET	Alineación (luces)
R...	Zona restringida (seguida de la identificación)	RG	→ Categoría aeródromo a efectos de salvamento y extinción de incendios
...R	Derecha (precedida por el número de designación para identificar una pista paralela)	RHC	Circuito del lado derecho
R...	→ Radial (Seguido del valor numérico para uso en gráficos de procedimientos instrumentales)	RIF	Renovación en vuelo de la autorización
R...	Radial respecto de un VOR (seguida de tres cifras)	RL	Notifique salida de
R	* Recibido (acuse de recibo) (para utilizar en AFS como señal de la identificación)	RLA	Retransmisión
R	→ Recibo (acuse de recibo)(para utilizar en AFS como señal de procedimiento)	RLCE	Solicite cambio de nivel en ruta
R	→ Reemplazado	RLLS	Sistema iluminación de guía a la pista
R	Rojo	RLNA	Nivel solicitado no disponible
RA	Lluvia	RLS	→ Pendiente longitudinal de pista
RA	→ Radioaltímetro	RMAC	Carta de altura mínima radar
RAC	Reglamento del aire y servicios de tránsito aéreo	RMK	Observación
RAFC	Centro regional de pronóstico de área	RNAV	† (debe pronunciarse "AR-NAV") Navegación de área
RAG	Rasgado	RNC	→ Carta de ruta
RAG	Dispositivo de parada en pista	RNG	Radiofaro direccional
		RNP	‡ Performance de navegación requerida
		RNP-AR	‡ Performance de navegación requerida – Requiere autorización especial ACFT y tripulación

ROBEX	†	Intercambio de boletines regionales OPMET (sistema)			
ROC		Velocidad ascensional			
ROD		Velocidad vertical de descenso	S...		Estado del Mar (seguida por cifras en METAR/SPECI)
ROFOR		Pronóstico de ruta (en clave meteorológica aeronáutica)	S		Sur o latitud sur
RON		Recepción solamente	SA		Arena
RPA	→	Aeronave pilotada a distancia	SAG	→	Servicio Agrícola y Ganadero
RPAS	→	Sistema de aeronave pilotada a distancia	SALS		Sistema sencillo de iluminación de aproximación
RPI	‡	Indicador de posición de radar	SAN		Sanitario
RPL		Plan de vuelo repetitivo	SAPCH	→	Superficie de aproximación
RPLC		Reemplazar o reemplazado	SAR	†	Servicio de Búsqueda y Salvamento
RPM	‡	Revoluciones por minuto	SARPS		Normas y métodos recomendados [OACI]
RPS		Símbolo de posición radar	SAT		Sábado
RPT	*	Repita o repito (para utilizar en AFS como señal de procedimiento)	SATCOM	†	Comunicación por satélite (se utiliza sólo al referirse en general a la comunicación oral y datos por satélite o sólo comunicación de datos por satélite)
RQ	*	Petición (para utilizar en AFS como señal de procedimiento)	SATVOIC		Comunicación oral por satélite
RQA		Interrogación de Boletines por Aeródromos	E		
RQH	→	Interrogación de ayuda	SB		Dirección sur
RQL	→	Interrogación de Lista de Verificación de NOTAM	SBAR	→	Barra de parada
RQMNTS		Requisitos	SBAS	†	(debe pronunciarse "ES-BAS") Sistema de aumentación basado en satélites
RQN	→	Interrogación de NOTAM	SC		Stratuscumulus
RQP		Solicitud de plan de vuelo (designador de tipo de mensaje)	SCDRY	→	Secundaria
RQR	→	Requiere	SCT		Nubes dispersas
RQRD	→	Requerido	SDBY		Estar a la escucha o de reserva
RQS		Solicitud de plan de vuelo suplementario	SDF		Punto de referencia de escalón de descenso
RR		Notifique llegada a	SE		Sudeste
RRA		(o RRB, RRC, etc. en orden) Mensaje meteorológico demorado (designador de tipo de mensaje)	SEA		Mar (utilizada en relación con al temperatura de la superficie del mar y el estado del mar)
RSC		Subcentro de salvamento	SEB		Dirección sudeste
RSCD		Estado de la superficie de la pista	SEC		Segundos
RSO	→	Transmisión/Recepción VHF a distancia	SECN		Sección
RSP	‡	Radiofaro respondedor	SECT		Sector
RSR	‡	Radar de vigilancia en ruta	SELCAL	†	Sistema de llamada selectiva
RSTG	→	Resistencia de pista	SEP		Septiembre
RT	→	Viraje derecha	SER		Servicio o dando servicio o servido
RTD		Demorado (se utiliza para indicar un mensaje meteorológico demorado; designador de tipo de mensaje)	SEV		Fuerte (usada en los informes para calificar la formación de hielo y turbulencia)
RTE		Ruta	SFC		Superficie
RTF		Radiotelefonía	SG		Cinarra
RTG		Radiotelegrafía	SGL		Señal
RTHL		Luces de umbral de pista	SH ...		Chubascos (seguida de RA = lluvia, SN = nieve, PE = hielo granulado, GR = granizo, GS = granizo menudo o combinaciones, por ejemplo SH RASN = chaparrones de lluvia y nieve)
RTN		De vuelta o doy la vuelta o volviendo a	SHF		Frecuencia supraalta [3.000 a 30.000 MH]
RTODAH		Distancia de despegue interrumpido disponible para helicópteros	SIAP	→	Procedimiento de aproximación normalizado por instrumentos
RTS		Nuevamente en servicio	SID	†	Salida normalizada por instrumentos
RTT		Radioteletipo	SIF		Disposición selectivo de identificación
RTZL		Luces de zona de toma de contacto	SIG		Significativo
RUNUP	→	Áreas para calentamiento de motores	SIGMET	†	Información relativa a condiciones meteorológicas en ruta y otros fenómenos en la atmósfera que puedan afectar la seguridad de las operaciones de las aeronaves
RUT		Frecuencia de transmisión en ruta reglamentaria en las regiones	SIGWX	→	Tiempo significativo
RV		Barco de salvamento	SIMUL		Simultáneo o simultáneamente
RVA		Área de guía vectorial	SIWL		Carga de rueda simple aislada
RVC	→	Carta de guía vectorial radar	SKC		Cielo despejado
RVR	‡	Alcance visual en la pista	SKED		Horario o sujeto a horario o regular
RVSM	‡	Separación vertical mínima vertical reducida [300 m /1 000 FT)] entre FL290 y FL410	SLP		Punto de limitación de velocidad
RWY		Pista	SLW		Despacio
			SM	→	Millas estatutas

SMI	→	Sistema meteorológico integrado	SVCBL	En condiciones de servicio
SMC		Control de la circulación en la superficie	SVFR	→ Vuelo especial VFR
SMR		Radar de movimiento en la superficie	SVR	→ Alcance visual oblicuo
SMS		Sistema de la Gestión de Seguridad Operacional	SW	Sudoeste
SMGCS	→	Carta de guía y control de movimiento en la superficie	SWB	Dirección sudoeste
SN		Nieve	SWX	Meteorología espacial
SNOCLO		Aeródromo cerrado debido a nieve (se utiliza en METAR/SPECI)	SWXC	Centro de meteorología espacial
SNOWTAM	†	Serie de NOTAM que notifica la presencia o eliminación de condiciones peligrosas debidas a nieve, nieve fangosa, hielo o agua estancada relacionada con nieve, nieve fangosa y hielo en el área de movimiento por medio de un formato concreto	SWY	Zona de parada
			SX	→ Funcionamiento simples
				T
SNSH	→	Chubascos de nieve	T	→ Verdadero (derrota)
SPC	→	Condiciones especiales	T	Temperatura
SPECI	†	Informe meteorológico aeronáutico especial seleccionado (en clave meteorológica)	TA	Altitud de transición
SPECIAL	†	Informe meteorológico especial (en lenguaje claro abreviado)	TAA	Altitud de llegada a terminal
SPL		Plan de vuelo suplementario (designador de tipo de mensaje)	TAB	Información meteorológica tabular
SPOC		Punto de contacto SAR	TACAN	† Sistema TACAN
SPOT	†	Viento instantáneo	TAF	† Pronóstico de aeródromo (en clave meteorológica)
SPR	→	Construcción vertical (chimenea, torre, poste, etc.)	TAIL	† Viento de cola
SQ		Turbonada	TAR	Radar de vigilancia de área terminal
SQL		Línea de turbonada	TAS	Velocidad verdadera
SR		Salida del sol	TAX	Rodaje
SRA		Aproximación con radar de vigilancia	TC	Ciclón tropical
SRE		Radar de vigilancia que forma parte del sistema de radar para aproximación de precisión	TCAC	Centro de aviso de ciclones tropicales
SRG		De corta distancia	TCH	→ Altura de cruce del umbral
SRR		Región de búsqueda y salvamento	TCLL	→ Luces de eje de calle de rodaje
SRY		Secundario	TCU	Cúmulos acastillados
SS		Puesta de sol	TDO	Tornado
SS		Tempestad de arena	TDZ	Zona de toma de contacto
SSALF	→	Sistema de luces de aproximación corto simplificado con secuencia de destellos	TDZE	→ Elevación de la zona de contacto
SSALR	→	Sistema de luces de aproximación con luces indicadoras de alineación de pista	TDZL	→ Luces de zona de toma de contacto
SSALS	→	Sistema de iluminación de aproximación corto simplificado	TECR	Motivos técnicos
SSB		Banda lateral única	TEDL	→ Luces de borde de calle de rodaje
SSE		Sudsudeste	TEL	Teléfono
SSEI	→	Seguridad y Salvamento de Extinción de Incendios en Aeronaves	TEMPO	† Temporal o temporalmente
SSR	‡	Radar de secundario de vigilancia	TREND	† Pronóstico de tendencia
SST		Avión supersónico de transporte	TF	Derrota a punto de referencia
SSW		Sudsudoeste	TFC	Tráfico
ST		Stratus	TGL	Aterrizaje y despegue inmediato
STA		Aproximación directa	TGS	Sistema de guía para el rodaje
STAR	†	Llegada normalizada por instrumentos	THR	Umbral
STD		Normal o estándar	THRU	Por entre, por mediación de
STF		Estratiforme	THU	Jueves
STKOF	→	Superficie de ascenso en el despegue	TIBA	† Radiodifusión en vuelo de información sobre el tránsito aéreo.
STN		Estación	TIL	† Hasta
STNR		Estacionario	TIP	Hasta pasar ... (lugar)
STOL		Despegues y aterrizajes cortos	TIZ	→ Zona de información de tráfico
STP	→	Franja (RWY)	TKOF	Despegue
STS		Estado	TL...	Hasta (seguida de la hora a la que se pronostica que terminará el cambio meteorológico)
STWL		Luces de zona de parada	TLOF	→ Área de toma de contacto y de elevación inicial
			TMA	‡ Área de control terminal
SUBJ		Sujeto a	TMAC	→ Carta de área terminal
SUN		Domingo	TMOA	→ Área de operación militar temporal
SUP AIP	→	Suplemento AIP	TN...	Temperatura mínima (seguida por cifras en TAF)
SUPPS		Procedimientos suplementarios regionales	TNA	Altitud de viraje
SVA	→	Llegada visual normalizada		
SVC		Servicio (tipo de mensaje solamente)		

TNH	Altura de viraje
TO...	A... (lugar)
TOC	Cima de subida
TODA	Distancia de despegue disponible
TODAH	Distancia de despegue disponible para helicópteros
TOP †	Cima de nubes
TORA	Recorrido de despegue disponible
TP	Punto de viraje
TR	Derrota
TRA	Espacio aéreo temporalmente reservado
TRANS	Transmitir o transmisor
TRG	Instrucción
TREND →	Pronóstico de tipo tendencia
TRON †	Transmisión solamente
TRL	Nivel de transición
TROP	Tropopausa
Tormenta (en los informes y pronósticos de aeródromo, cuando se utiliza la abreviatura TS sola significa que se oyen truenos pero no se observa ninguna precipitación en el aeródromo)	
TS	
Tormenta (seguida de RA = lluvia, SN = nieve, PE = Hielo Granulado, GR = Granizo, GS = Granizo menudo, o combinaciones, por ejemplo TRSASN = tormenta con lluvia y nieve).	
TS...	
TSV →	Técnico en Servicio de Vuelo
TT	Teletipo
TUE	Martes
TURB	Turbulencia
T-VASIS †	(debe pronunciarse "TI-VASIS") Sistema visual indicador de pendiente de aproximación en T
TVOR	VOR Terminal
TWR	Torre de control de aeródromo o control de aeródromo
TWY	Calle de rodaje
TX...	Temperatura máxima (seguida por cifras en TAF)
TXL	Calle de acceso
Texto [cuando se usar esta abreviatura para pedir repetición, el signo de interrogación (IMI) precede a la abreviatura, por ejemplo, (IMI) TEXT] (para utilizar en AFS como señal de procedimiento)	
TXT *	
TYP	Tipo de aeronave
TYPH	Tifón
U	
U	En aumento (tendencia del RVR durante los 10 minutos previos)
UAB...	Hasta ser notificado por...
UAC	Centro de control de área superior
UAR	Ruta de área superior
UAS →	Sistema vehículo aéreo no tripulado
UAV →	Vehículo aéreo no tripulado
UDF	Estación radiogoniométrica de frecuencia ultra alta
UFN	Hasta nuevo aviso
UHDT	Imposibilidad de ascender por causa del tránsito
UHF ‡	Frecuencia ultra alta [300 a 3000 MHz]
UIC	Centro de región superior de información de vuelo
UIR ‡	Región superior de información de vuelo
ULM →	Aeronave ultraligera motorizada
ULR	Radio de acción excepcionalmente grande
UNA	Imposible
UNAP	Imposible conceder aprobación
UNICOM →	Estación de información privada
UNL	Ilimitado
UNREL	Inseguro, no fiable
UP	Precipitación no identificada (utilizada en METAR/SPECI automatizados)

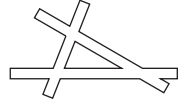
UPS	Fuente de poder ininterrumpida
URG →	Urgente
U/S	Inutilizable
UTA	Área superior de control
UTC ‡	Tiempo universal coordinado
V	
...V...	Variaciones respecto a la dirección media del viento (precedida y seguida por cifras en METAR / SPEC p. ej. 350V070)
VA	Cenizas volcánicas
VA	Rumbo de la aeronave hasta una altitud
VAC...	Carta de aproximación visual (seguida del nombre/título)
VAL	En los valles
VAL →	Validez del Pronóstico (usado en QFA)
VAN	Camión de control de pista
VAR	Declinación magnética
VAR	Radiofaro direccional audiovisual
VAR →	Rutas visuales de llegada
VARC →	Carta de rutas visuales de llegada
VASIS	Sistema visual indicador de pendiente de aproximación
Inmediaciones del aeródromo (seguida de FG = niebla, FC = Tromba, SH = chubascos, PO = remolinos de polvo o arena, BLDU = ventisca alta de polvo, BLSA = ventisca alta de arena o BLSN = ventisca alta de nieve, por ejemplo VCFG = niebla de inmediaciones)	
VC...	
VCY	Inmediaciones
VDF	Estación radiogoniométrica de muy alta frecuencia
VDP →	Punto de descenso visual
VDR →	Rutas visuales de salida
VDRC →	Carta de rutas visuales de salida
VER	Vertical
VFR ‡	Reglas de vuelo visual
VFT →	Derrota de vuelo visual
VGSI →	Indicador visual de trayectoria de planeo
VHF ‡	Muy alta frecuencia (30 a 300 Mhz)
VIP ‡	Persona muy importante
VIS	Visibilidad
VLF	Muy baja frecuencia (3 a 30 KHz)
VLR	De muy larga distancia
VM	Rumbo de la aeronave hasta una terminación manual
VMC ‡	Condiciones meteorológicas de vuelo visual
VNAV †	Navegación vertical(debe pronunciarse "VI NAV)
VOL	Volumen seguido de I, II,,)
VOLMET	Información meteorológica para aeronaves en vuelo
VOR ‡	Radiofaro omnidireccional VHF
VORTAC †	VOR y TACAN combinados
VOT	Instalación de pruebas del equipo VOR de abordó
VPA	Angulo de trayectoria vertical
VRB	Variable
VRC →	Carta de ruta visual
VRNO →	Verano
VSA	Por referencia visual al terreno
VSP	Velocidad vertical
VTOL	Despegue y aterrizaje verticales
VSS	Superficie del tramo visual
VV ...	Visibilidad vertical (seguidas por cifras en METAR / SPECI y TAF)
VVV	Retransmita este mensaje a todos los destinatarios mencionados en la línea que sigue el encabezamiento, como si el mismo hubiese sido presentado localmente en su centro (grupo en un indicador de desviación)

W		Y	
W	Blanco	Y	Amarillo
W	Oeste o longitud oeste	YCZ	Zona amarilla de precaución (iluminación de pista)
W...	Temperatura de la superficie del mar (seguidas por cifras en METAR/SPECI)	YES	* Si (afirmativo)(para utilizar en AFS como señal de procedimiento)
WAAS	† Sistema de aumentación de área amplia	YR	Su (de usted)
WAC	Carta aeronáutica mundial 1:1.000.000	Z	
WAFB	Centro mundial de pronósticos de área	Z	Tiempo universal coordinado (en mensajes meteorológicos)
WB	Dirección oeste	ZAEP	→ Zona antártica especialmente protegida
WB	→ Palabras antes de....		
WBAR	Luces de barra de ala		
WDI	Indicador de la dirección del viento		
WDSPR	Extenso		
WED	Miércoles		
WEF	Con efecto a partir de....		
WGS-84	Sistema geodésico mundial 1984		
WI	Dentro de o dentro de un margen de...		
WID	Anchura (de pista)		
WIE	Con efecto inmediato		
WILCO	† Cumpliré		
WIND	Viento		
WINTEM	Pronóstico aeronáutico de vientos y temperatura en altitud		
WIP	Obras en progreso		
WKDAYS	→ MON to FRI		
WKEND	→ SAT and SUN		
WKN	Decrece o decreciendo		
WNW	Oeste noroeste		
WO	Sin		
WPT	Punto de recorrido		
WRNG	Aviso		
WS	Cizalladura del viento		
WSPD	Velocidad del viento		
WSW	Oeste sudoeste		
WT	Peso		
WTSP	Tromba marina		
WWW	World wide web (red mundial)		
WX	Condiciones meteorológicas		
WXR	Radar meteorológico		
X			
X	Cruce		
XBAR	Barra transversal (de sistema de iluminación de aproximación)		
XNG	Cruzando		
XS	Atmosféricos		

*	La señal puede utilizarse también en las comunicaciones con las estaciones del servicio móvil marítimo.
→	Abreviatura adicional
➤	Diferencias con respecto a las abreviaturas OACI Doc. 8400.
†	En radiotelefonía las abreviaturas y los términos y expresiones se transmiten como palabras habladas.
‡	En radiotelefonía las abreviaturas y los términos y expresiones se transmiten utilizando las letras una por una, en forma no fonética.

SIMBOLOGIA DE CARTAS DE APROXIMACION INSTRUMENTAL (IAC), SALIDAS (SID),

AERODROMOS



Planta.



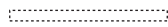
Perfil.



Plataformas.



Calle de rodaje.



En Construccion

PISTAS



Superficie dura (ASPH-CONC).



Otra Superficie.



Pista con zona de parada y THR desplazado.



Umbral (THR), desplazado.



Barra de Parada



Transmisómetro RVR



WDI



PAPI



APAPI

RADIOAYUDAS



VOR



NDB



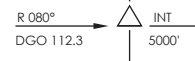
Radiobaliza de abanico.



VOR/DME



ILS LLZ/GP



Fix intersección.

PROCEDIMIENTOS

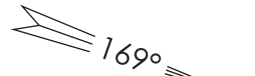


Punto de descenso visual VDP.

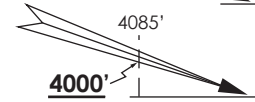


ILS curso frontal.

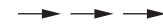
Y LLEGADAS (STAR).



GP (Trayectoria de planeo).



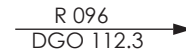
Altitud Senda de Planeo.
Punto aproximado donde se intercepta la Senda de Planeo a la altitud publicada.



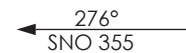
Derrota de Vuelo visual VFT.



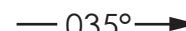
Guía Vectorial



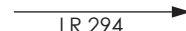
Radiales desde la radioayuda.



QDM a la radioayuda.



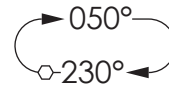
Trayectoria de procedimiento.



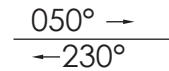
Radial Guía



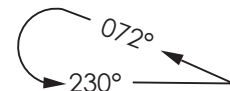
Aproximación frustrada.



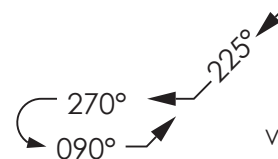
Circuito de espera.



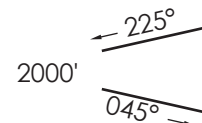
Circuito de espera.



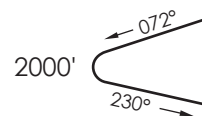
Viraje base



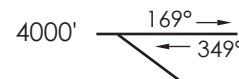
Viraje de reglamentario.



Viraje de procedimiento descendiendo.



Viraje base descendiendo.







Descenso desde circuito de espera.

Todas las derrotas, radiales y QDM son magnéticos a menos que se indique lo contrario.





CONTROL DE POSICION

-  Distancia DME
-  Fix de Aproximación final.

PUNTOS DE RECORRIDO (WPT)

-  De sobrevuelo (FLY-OVER) de notificación obligatoria.
-  De sobrevuelo (FLY-OVER) de notificación no obligatoria.
-  De paso (FLY-BY) de notificación obligatoria.
-  De paso (FLY-BY) de notificación no obligatoria.

LUCES





-  Obstáculo iluminado.
-  Grupo de obstáculos iluminados.
-  Faro rotatorio.
-  Luz de obstáculo.

ALTITUDES







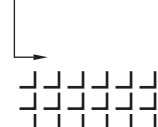
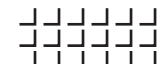

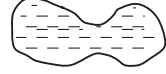










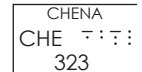

- 1500' Mandatoria.
- 6000'
4000' Ventana
- 1500' Mínima.
- 2000' Máxima.
- 2000' Recomendada.
- 2047'
(1500') Altitud
HGT sobre AD

Todas las altitudes, elevaciones y niveles de vuelo están en pies, a menos que se indique lo contrario.




OBSTRUCCIONES

- 1288' Elevación pies MSL.
- 1288' Elevación mayor.
-  Generador Eólico.
-  Generador Eólico con iluminación.
-  Campo de Generadores Eólicos.
-  Grupo de Generadores Eólicos.

VARIOS

-  Punto de referencia del aeródromo.
-  Torre de Control.
-  Barrera de Detención. (USO MIL)
-  SC-P5
-  SC-R4
-  Límite común de dos zonas restrictivas.
-  Cable de Detención. (Uso MIL)
-  Area de edificación.
-  Zona de árboles.
-  Lago o extensión de agua.
-  Límite internacional.
-  Línea férrea.
-  Camino.
-  Cerco.
-  Línea transmisora de energía.
-  Fuera de Escala
- D** Indica que la radioayuda cuenta con DME.
-  SANTIAGO
AMB  116.1
-  CHILLAN
CHI  411
-  CHENA
CHE  323

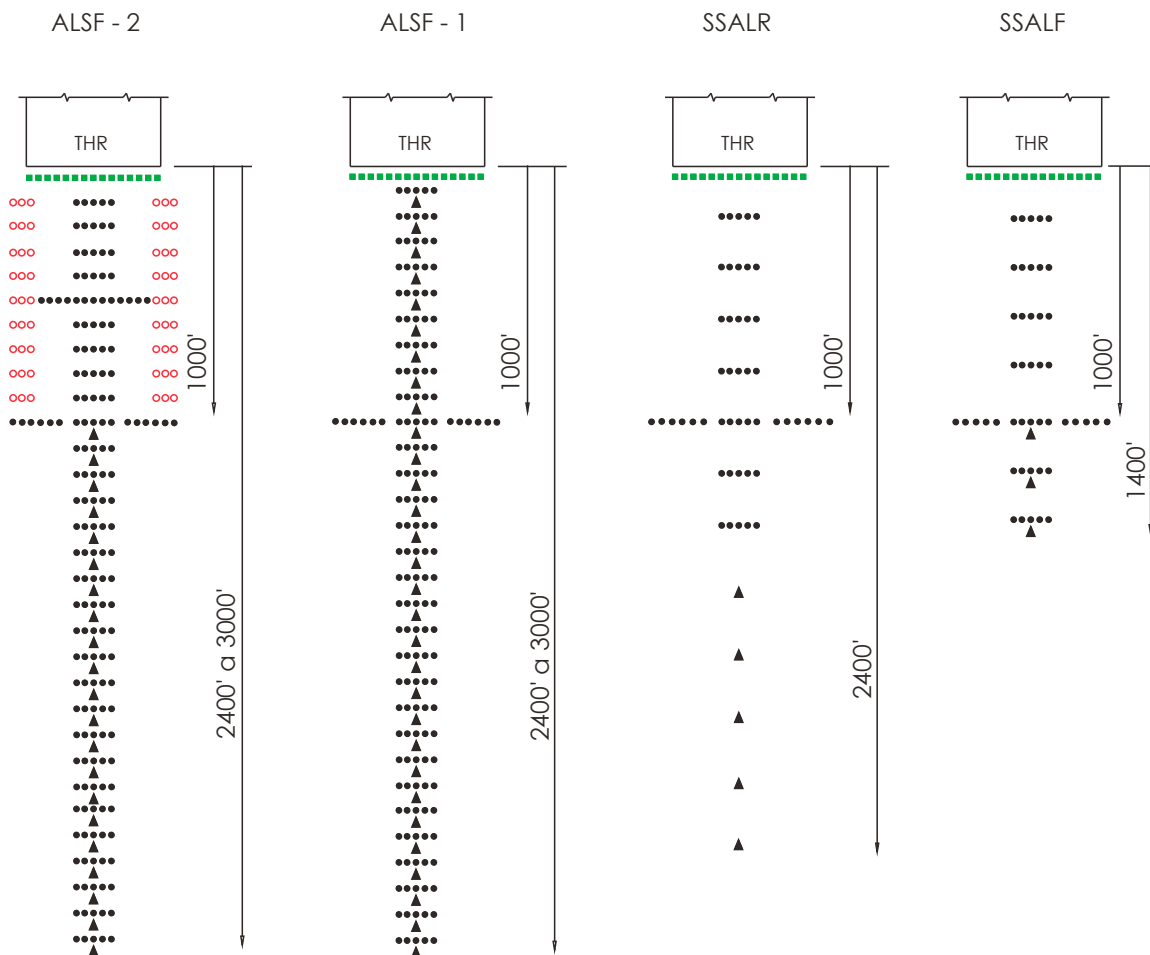
APCH FRUSTRADA

-  Viraje... (Derecha / Izquierda)
-  Ascenso a ...
-  Directo a ...

Las coordenadas geograficas estan establecidas en Datum WGS 84, a menos que se indique lo contrario.

SISTEMAS DE LUCES DE APROXIMACION

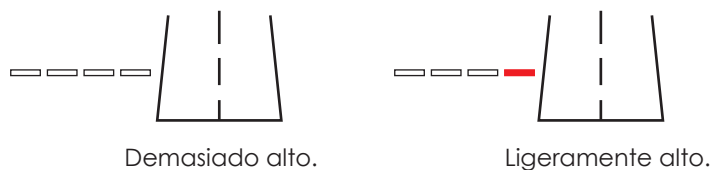
Todo Aeródromo que cuente con algún sistema de luces de aproximación, será indicado con la sigla respectiva en el diagrama de aeródromo (INFO RWY), de las cartas de aproximación.



- Luces de umbral.
- Luces rojas
- Luces blancas.
- ▲ Luces de secuencia de destello.

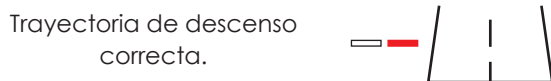
INDICADOR DE TRAYECTORIA DE APROXIMACION
DE PRECISION (PAPI)

Ⓟ



INDICADOR DE TRAYECTORIA DE APROXIMACION
DE PRECISION ABREVIADO (APAPI)

Ⓐ



GEN 2.4		INDICADORES DE LUGAR CIFRADO	
LUGAR	AERÓDROMO	*AFTN	INDICADOR
A			
Achao	AD Tolquién		SCAH
Algarrobo	AD San Gerónimo		SCSG
Alto del Carmen	AD Tres Quebradas		SCTQ
Ancud	AD Pupelde		SCAC
Angol	AD Los Confines		SCGO
Antártica Chilena	AD Tte. Rodolfo Marsh M.		SCRM
Antártica Chilena	AD Patriot Hills		SCPZ
Antártica Chilena	AD Unión Glaciar		SCGC
Antofagasta	AP Andrés Sabella	*	SCFA
Antofagasta	AD La Escondida		SCLE
Antofagasta	AD Paranal		SCPA
Arauco	AD La Playa		SCLY
Arica	AP Chacalluta	*	SCAR
Arica	AD El Buitre		SCAE
Ayacara	AD Ayacara		SCAY
Aysén	AD Caleta Andrade		SCIH
Aysén	AD Quitralco		SCQO
Aysén	AD Río Exploradores		SCEX
B			
Bahía Inútil	AD Pampa Guanaco		SCBI
Balmaceda	AD Balmaceda		SCBA
Bulnes	AD El Litral		SCUL
C			
Cabildo	AD El Algarrobo		SCDL
Calama	AD El Loa	*	SCCF
Caldera	AD Caldera		SCCL
Caldera	AD Desierto de Atacama	*	SCAT
Caleta Chañaral de Aceituno	AD Punta Gaviota		SCGV
Cañete	AD Las Misiones		SCNM
Cartagena	AD El Rosario		SCRS
Casablanca	AD El Porvenir		SCBL
Casablanca	AD El Tapihue		SCTW
Casablanca	AD Fundo Loma Larga		SCFL
Casablanca	AD Santa Rita		SCCS
Castro	AD Gamboa		SCST
Cauquenes	AD Alto Cauquenes		SCCN
Cauquenes	AD El Boldo		SCCA
Cerro Castillo	AD Cerro Castillo		SCPY
Cerro Sombrero	AD Franco Bianco		SCSB
Cisnes	AD Melimoyu		SCOO
Cisnes	AD Puerto Cisnes		SCPK
Cisnes	AD La Junta		SCLJ
Cobquecura	AD Los Morros		SCQR
Cochamó	AD Cochamó		SCKM
Cochamó	AD Puelo Bajo		SCPB

**INDICADORES DE LUGAR
CIFRADO**

LUGAR	AERÓDROMO	*AFTN	INDICADOR
-------	-----------	-------	-----------

C (CONTINUACIÓN)

Cochamó	AD Rincón Bonito		SCBT
Cochrane	AD Cochrane	*	SCHR
Coihueco	AD Pullami		SCPI
Colina	AD Peidehue	*	SCPD
Colina	AD La Victoria de Chacabuco		SCVH
Collipulli	AD Agua Buena		SCKO
Collipulli	AD Mininco		SCIN
Combarbalá	AD La Pelicana		SCCG
Combarbalá	AD Pedro Villarroel		SCCB
Concepción	AD Carriel Sur	*	SCIE
Concepción	AD El Patagual		SCDK
Constitución	AD Quivolgo		SCCT
Contao	AD Contao		SCCK
Copiapo	AD Chamonate		SCHA
Coyhaique	AD Teniente Vidal	*	SCCY
Cunco	AD Lago Colico		SCLK
Cunco	AD Los Guayes		SCGY
Cunco	AD Roberto Chávez		SCKC
Cuncumén	AD Los Pelámbres		SCNK
Curacautín	AD Curacautín		SCAI
Curacaví	AD Curacaví		SCCV
Curepto	AD Los Zorrillos de Tonlemu		SCZR
Curicó	AD General Freire	*	SCIC
Curicó	AD Los Lirios		SCKI

CH

Chaitén	AD Nuevo Chaitén		SCTN
Chaitén	AD Pillán		SCPN
Chaitén	AD Poyo		SCYO
Chaitén	AD Pumalín		SCUI
Chaitén	AD Tic Toc		SCHT
Chaitén	AD Vodudahue		SCDH
Chañaral	AD Chañaral		SCRA
Chile Chico	AD Chile Chico	*	SCCC
Chile Chico	AD Fachinal		SCFC
Chile Chico	AD Leones		SCLO
Chile Chico	AD Punta Baja		SCHH
Chillán	AD Fundo El Carmen		SCFK
Chillán	AD Gral. B. O'Higgins	*	SCCH
Cholguán	AD Siberia		SCGS
Chonchi	AD Los Calafates		SCFS
Choshuenco	AD Molco		SCCM

INDICADORES DE LUGAR CIFRADO			
LUGAR	AERÓDROMO	*AFTN	INDICADOR
D			
Dalcahue	AD Mocopulli	*	SCPQ
Diego de Almagro	AD Potrerillos		SCEI
Duao	AD San Damián		SCDM
Duqueco	AD San Lorenzo		SCDQ
E			
El Manzano	AD Marina de Rapel		SCMZ
El Salvador	AD Ricardo García Posada		SCES
Entrada Baker	AD Entrada Baker		SCEB
F			
FIR	Antofagasta	*	SCFZ
FIR	Santiago	*	SCEZ
FIR	Puerto Montt	*	SCTZ
FIR	Punta Arenas	*	SCCZ
FIR	Isla de Pascua	*	SCIZ
Freire	AD Santa Lucía		SCSU
Freire	AD La Araucanía		SCQP
Freirina	AD Freirina		SCFF
Frutillar	AD El Avellano		SCEV
Frutillar	AD Frutillar		SCFR
Futrono	AD Golfo Azul		SCGF
Futaleufú	AD Futaleufú	*	SCFT
H			
Hualaihué	AD Hualaihué		SCHW
Hualaihué	AD Rio Negro		SCRN
Huasco	AD Gran Cañón		SCHU
Huepil	AD Rucamanqui		SCHE
I			
Illapel	AD Aucó		SCIL
Illapel	AD El Peral		SCUU
Illapel	AD Nueva Pintacura		SCNP
Iquique	AP Diego Aracena	*	SCDA
Isla Apiao	AD Isla Apiao		SCIA
Isla Butachauques	AD Butachauques		SCIB
Isla Dawson	AD Almirante Schroeders		SCDW
Isla de Maipo	AD Las Pircas		SCTA
Isla de Pascua	AP Mataverí	*	SCIP
Isla Mocha	AD Isla Mocha		SCIM
Isla Mocha	AD Punta El Saco		SCHM
Isla Quenac	AD Quenac		SCQE
Isla Santa María	AD Puerto Sur		SCIS
Isla Talcán	AD Isla Talcán		SCIK
Isla Tierra del Fuego	AD Iván Martínez		SCIT
J			
Juan Fernández	AD Robinson Crusoe	*	SCIR

**INDICADORES DE LUGAR
CIFRADO**

LUGAR	AERÓDROMO	*AFTN	INDICADOR
-------	-----------	-------	-----------

L

La Estrella	AD Don Aliro García		SCDG
La Ligua	AD Diego Portales		SCLQ
La Lumbreira	AD El Alba		SCAB
La Serena	AD La Florida	*	SCSE
La Unión	AD Hueicolla		SCHK
La Unión	AD Los Maitenes de Villa Vieja		SCVV
La Unión	AD Pozo Brujo		SCZB
Lago Caburga	AD Llollenorte		SCKB
Lago Ranco	AD Arquihué		SCAQ
Lago Rapel	AD Costa del Sol		SCSO
Lago Verde	AD Lago Verde		SCVE
Laguna San Rafael	AD Laguna San Rafael		SCRF
Lampa	AD La Hacienda		SCHL
Lampa	AD Lipangui		SCKL
Las Cabras	AD Rapelhuapi		SCRP
Lautaro	AD Esperanza		SCLS
Lebu	AD Los Pehuenches		SCLB
Linares	AD Achibueno		SCAV
Linares	AD Municipal de Linares		SCLN
Litueche	AD Litueche		SCTU
Litueche	AD Topocalma		SCLT
Llanada Grande	AD Llanada Grande		SCLD
Llico	AD Torca		SCLI
Llifén	AD Calcurrupe		SCLF
Llifén	AD Chollinco		SCIF
Lolol	AD Viña Santa Cruz		SCVZ
Longaví	AD Las Moras		SCMS
Lonquimay	AD Icalma		SCMC
Lonquimay	AD Lolco		SCCU
Lonquimay	AD Villa Portales		SCQY
Los Andes	AD San Rafael		SCAN
Los Angeles	AD Cholguahue		SCGH
Los Angeles	AD María Dolores	*	SCGE
Los Vilos	AD La Viña		SCLV

M

Marchigue	AD La Esperanza		SCMH
Marchigue	AD La Laguna		SCLU
María Elena	AD María Elena		SCNE
Melinka	AD Melinka		SCMK

INDICADORES DE LUGAR
CIFRADO

LUGAR	AERÓDROMO	*AFTN	INDICADOR
-------	-----------	-------	-----------

(CONTINUACIÓN) M

Melipeuco	AD Melipeuco		SCML
Melipilla	AD Los Cuatro Diablos		SCME
Melipilla	AD Melipilla		SCMP
Melipilla	AD Santa Teresa del Almendral		SCTS
Molina	AD Alupenhue		SCXA
Molina	AD Los Monos		SCMO

N

Navarino	AD Yendegaia		SCNY
Negrete	AD Del Bío Bío		SCBB

Ñ

Natales	AD Tte. Julio Gallardo	*	SCNT
Ñiquén	AD José Abel Sepúlveda		SCJS
Ñiquén	AD Santa Cecilia		SCIQ
Ñochaco	AD Ñochaco		SCNO

O

O'Higgins	AD Entrada Mayer		SCEY
O'Higgins	AD Villa O'Higgins		SCOH
Olmué	AD Olmué		SCOM
Osorno	AD Cañal Bajo -Carlos Hott S.	*	SCJO
Osorno	AD Juan Kemp		SCJK
Osorno	AD Pilauco		SCOP
Ovalle	AD El Tuqui		SCOV
Ovalle	AD Estancia Los Loros		SCOA
Ovalle	AD Fray Jorge		SCFJ
Ovalle	AD Huayanay		SCOY
Ovalle	AD Santa Rosa de Tabalí		SCOT

P

Padre Las Casas	AD Maquehue		SCTC
Paillaco	AD Calpulli		SCPL
Paine	AD Juan Enrique Bernstein		SCAU
Palena	AD Alto Palena	*	SCAP
Panguipulli	AD Municipal de Panguipulli		SCPG
Panguipulli	AD Pirihueico		SCKN
Paredones	AD Rucalonco		SCRW
Parral	AD El Salto		SCEO
Parral	AD Villa Baviera		SCVB
Pelluhue	AD Piedra Negra		SCKE
Pencahue	AD La Peña		SCUE
Peralillo	AD Viñasutil		SCSV

**INDICADORES DE LUGAR
CIFRADO**

LUGAR	AERÓDROMO	*AFTN	INDICADOR
-------	-----------	-------	-----------

(CONTINUACIÓN) P

Petorca	AD El Sobrante		SCSP
Peulla	AD Peulla		SCPU
Peumo	AD Peumo		SCPW
Pica	AD Coposa		SCKP
Pichidangui	AD Pichidangui		SCDI
Pichidegua	AD Almahue		SCHG
Pichilemu	AD Mónaco		SCMN
Pichilemu	AD Panilonco		SCMU
Pichilemu	AD Pichilemu		SCPM
Pirque	AD El Principal		SCEP
Pirque	AD Estero Seco		SCZE
Porvenir	AD Capitán Fuentes Martínez	*	SCFM
Pucón	AD Curimanche		SCKQ
Pucón	AD Pucón		SCPC
Puerto Aysén	AD Cabo 1° Juan Román		SCAS
Puerto Marín Balmaceda	AD Pto. Marín Balmaceda		SCMA
Puerto Montt	AP El Tepual		SCTE
Puerto Montt	AD Marcel Marchant	*	SCPF
Puerto Octay	AD Las Araucarias		SCOC
Puerto Sánchez	AD Puerto Sánchez		SCSZ
Puerto Varas	AD Don Dobri		SCDD
Puerto Varas	AD El Arrayan		SCRY
Puerto Varas	AD El Mirador		SCPV
Puerto Williams	AD Guardiamarina Zañartu	*	SCGZ
Punitaqui	AD Bellavista de Punitaqui		SCUN
Punta Arenas	AD Marco Davison		SCID
Punta Arenas	AP Pdte. Carlos Ibañez del C.	*	SCCI
Purranque	AD Corte Alto		SCPR
Puyehue	AD Licán		SCYL
Puyehue	AD Refugio del Lago		SCOL
Puyuhuapi	AD Puyuhuapi		SCPH

Q

Quebrada Las Tacas	AD Las Tacas		SCQT
Queilén	AD Queilén		SCQX
Quellón	AD Inio		SCQU
Quellón	AD Quellón	*	SCON
Quemchi	AD Quemchi		SCQW
Quillota	AD El Boco		SCQL
Quinta de Tilcoco	AD Los Paltos		SCPO
Quintero	AD MIL Quintero		SCER

R

Rancagua	AD La Independencia	*	SCRG
Rapel	AD Las Aguilas		SCGL
Rapel	AD Las Aguilas Oriente		SCMR
Rapel	AD La Estrella		SCRL
Recinto	AD Atacalco		SCAK
Rengo	AD Los Gómeros		SCGM

INDICADORES DE LUGAR CIFRADO			
LUGAR	AERÓDROMO	*AFTN	INDICADOR
(CONTINUACIÓN) R			
Reñihué	AD Reñihué		SCRH
Retiro	AD Bureo		SCBU
Retiro	AD Copihue		SCHP
Retiro	AD Los Maitenes		SCYR
Retiro	AD San Andrés		SCDS
Retiro	AD San Guillermo		SCGI
Riñihué	AD El Vergel		SCVG
Río Bueno	AD Cotreumo		SCBN
Río Bueno	AD Fundo Cuincahuin		SCUH
Río Bueno	AD El Cardal		SCKD
Río Bueno	AD Purrahuín		SCR
Río Cisnes	AD Villa Tapera		SCR
Río Cisnes	AD Estancia Río Cisnes		SCRE
Río Claro	AD Bellavista		SCBV
Río Claro	AD La Obra		SCUM
Río Frío	AD Río Frío		SCRI
Río Ibáñez	AD Villa Cerro Castillo		SCNL
Río Ibáñez	AD Puerto Ingeniero Ibáñez		SCII
Río Ibáñez	AD Río Murta		SCRU
Romeral	AD Santa Bárbara		SCRO
S			
Sagrada Familia	AD Los Cedros		SCED
Salamanca	AD Las Brujas		SCXB
Salar de Atacama	AD El Salar		SCSL
Salar de Atacama	AD Minsal		SCSM
San Carlos	AD Santa Marta		SCKA
San Carlos	AD Ranchillo		SCHI
San Clemente	AD Colorado		SCSK
San Felipe	AD Víctor Lafón		SCSF
San Fernando	AD San Fernando		SCSD
San Gregorio	AD Tres Chorrillos		SCTH
San Gregorio	AD Predio Militar Santa María		SCMI
San Javier	AD San Javier		SCSJ
San Javier	AD Santa María de Mingre		SCMG
San Nicolás	AD Santa Eugenia		SCNI
San Pedro de Atacama	AD San Pedro de Atacama		SCPE
San Sebastián	AD San Sebastián		SCSS
Santa Cruz	AD Aero Santa Cruz		SCUZ
Santa Cruz	AD El Boldal		SCBD
Santa Cruz	AD La Puerta		SCPT
Santiago	AP Arturo Merino Benítez	*	SCEL
Santiago	AD Chicureo		SCHC
Santiago	AD MIL El Bosque	*	SCBQ
Santiago	AD Eulogio Sánchez-Tobalaba	*	SCTB
Santiago	AD Municipal de Vitacura		SCLC
Santo Domingo	AD Santo Domingo	*	SCSN
Segundo Corral	AD Segundo Corral Alto		SCSR
Sierra Gorda	AD Algorta		SCOR

**INDICADORES DE LUGAR
CIFRADO**

LUGAR	AERÓDROMO	*AFTN	INDICADOR
T			
Talagante	AD El Corte		SCEG
Talagante	AD Entre Ríos		SCOS
Talagante	AD Grupo Tamarena		SCAD
Talca	AD Panguilemo		SCTL
Taltal	AD Guanaco		SCUA
Taltal	AD Las Breas		SCTT
Til Til	AD Rungue Dr. Carlos Barría B.		SCSA
Timaukel	AD Azopardo		SCAZ
Tirua	AD Lequecahue		SCQK
Tocopilla	AD Barriles		SCBE
Torres del Paine	AD Cerro Guido-Gunther Pluschow		SCGD
Tortel	AD Enrique Mayer		SCCR
Tortel	AD Río Bravo		SCRB
Tortel	AD Río Pascua		SCTP
Traiguén	AD Chufquen		SCHF
Traiguén	AD La Colmena		SCQC
Traiguén	AD Traiguén		SCTR

V			
Valdivia	AD Las Marías		SCVL
Valdivia	AD Pichoy	*	SCVD
Vallenar	AD Vallenar	*	SCLL
Victoria	AD María Ester		SCVO
Victoria	AD Victoria		SCTO
Vicuña	AD El Indio		SCVC
Vicuña	AD Huancarará		SCVN
Vichuquén	AD Cuatro Pantanos		SCVQ
Vichuquén	AD El Alamo		SCVK
Vilcún	AD Ainhoa		SCNH
Villa O'Higgins	AD Laguna Redonda		SCIO
Villarrica	AD Malloco		SCMF
Villarrica	AD Villarrica		SCVI
Valparaiso	AD Rodelillo	*	SCRD
Viña del Mar	AD Viña del Mar	*	SCVM

Y			
Yumbel	AD Trilahue		SCYB

Z			
Zapallar	AD Casas Viejas		SCZC
Zapallar	AD Catapilco		SCCP

**INDICADOR DE LUGAR
DESCIFRADO**

INDICADOR	*AFTN	LUGAR	AERÓDROMO
-----------	-------	-------	-----------

A			
SCAB		La Lumbera	AD El Alba
SCAC		Ancud	AD Pupelde
SCAD		Talagante	AD Grupo Tamarena
SCAE		Arica	AD Buitre
SCAH		Achao	AD Tolquén
SCAI		Curacautín	AD Curacautín
SCAK		Recinto	AD Atacalco
SCAN		Los Andes	AD San Rafael
SCAP	*	Alto Palena	AD Alto Palena
SCAQ		Lago Ranco	AD Arquihué
SCAR	*	Arica	AP Chacalluta
SCAS	*	Puerto Aysén	AD Cabo 1° Juan Román
SCAT	*	Caldera	AD Desierto de Atacama
SCAU		Paine	AD Juan Enrique Bernstein
SCAV		Linares	AD Achibueno
SCAY		Ayacara	AD Ayacara
SCAZ		Timaukel	AD Azopardo

B			
SCBA	*	Balmaceda	AD Balmaceda
SCBB		Negrete	AD Del Bío Bío
SCBD		Santa Cruz	AD El Boldal
SCBE		Tocopilla	AD Barriles
SCBI		Bahía Inútil	AD Pampa Guanaco
SCBN		Río Bueno	AD Cotreumo
SCBL		Casablanca	AD El Porvenir
SCBQ	*	Santiago	AD MIL El Bosque
SCBT		Cochamó	AD Rincón Bonito
SCBU		Retiro	AD Bureo
SCBV		Río Claro	AD Bellavista

**INDICADOR DE LUGAR
DESCIFRADO**

INDICADOR	*AFTN	LUGAR	AERÓDROMO
C			
SCCA		Cauquenes	AD El Boldo
SCCB		Combarbalá	AD Pedro Villarroel
SCCC	*	Chile Chico	AD Chile Chico
SCCF	*	Calama	AD El Loa
SCCG		Combarbalá	AD La Pelicana
SCCH	*	Chillán	AD Gral. Bernardo O'Higgins
SCCI	*	Punta Arenas	AP Pdte. Carlos Ibáñez del C.
SCCK		Contao	AD Contao
SCCL		Caldera	AD Caldera
SCCM		Choshuenco	AD Molco
SCCN		Cauquenes	AD Alto Cauquenes
SCCP		Zapallar	AD Catapilco
SCCR		Tortel	AD Enríque Mayer S.
SCCS		Casablanca	AD Santa Rita
SCCT		Constitución	AD Quivolgo
SCCU		Lonquimay	AD Lolco
SCCV		Curacaví	AD Curacaví
SCCY	*	Coyhaique	AD Teniente Vidal
SCCZ	*	FIR	Punta Arenas

D			
SCDA	*	Iquique	AP Diego Aracena
SCDD		Puerto Varas	AD Don Dobri
SCDG		La Estrella	AD Don Aliro García
SCDH		Chaitén	AD Vodudahue
SCDI		Pichidanguí	AD Pichidanguí
SCDK		Concepción	AD El Patagual
SCDL		Cabildo	AD El Algarrobo
SCDM		Duao	AD San Damián
SCDQ		Duqueco	AD San Lorenzo
SCDS		Retiro	AD San Andrés
SCDW		Isla Dawson	AD Almirante Schroeders

E			
SCEB		Entrada Baker	AD Entrada Baker
SCED		Sagrada Familia	AD Los Cedros
SCEG		Talagante	AD El Corte
SCEI		Diego de Almagro	AD Potrerillos
SCEL	*	Santiago	AP Arturo Merino Benítez
SCEO		Parral	AD El Salto
SCEP		Pirque	AD El Principal
SCER		Quintero	AD MIL Quintero
SCES		El Salvador	AD Ricardo García Posada
SCEV		Frutillar	AD El Avellano
SCEX		Aysén	AD Río Exploradores
SCEY		O'Higgins	AD Entrada Mayer
SCEZ	*	FIR	Santiago

INDICADOR DE LUGAR
DESCIFRADO

INDICADOR	*AFTN	LUGAR	AERÓDROMO
F			
SCFA	*	Antofagasta	AP Andrés Sabella
SCFC		Chile Chico	AD Fachinal
SCFF		Freirina	AD Freirina
SCFJ		Ovalle	AD Fray Jorge
SCFK		Chillán	AD Fundo El Carmen
SCFL		Casablanca	AD Fundo Loma Larga
SCFM	*	Porvenir	AD Capitán Fuentes Martínez
SCFR		Frutillar	AD Frutillar
SCFS		Chonchi	AD Los Calafates
SCFT	*	Futaleufú	AD Futaleufú
SCFZ	*	FIR	Antofagasta
G			
SCGC		Antártica	AD Unión Glaciar
SCGD		Torres del Paine	AD Cerro Guido-Gunther Plüschow
SCGE	*	Los Angeles	AD María Dolores
SCGF		Frutroneo	AD Golfo Azul
SCGH		Los Angeles	AD Cholguahue
SCGI		Retiro	AD San Guillermo
SCGL		Rapel	AD Las Águilas
SCGM		Rengo	AD Los Gómeros
SCGO		Angol	AD Los Confines
SCGS		Cholguán	AD Siberia
SCGV		Caleta Chañaral de Aceituno	AD Punta Gaviota
SCGY		Cunco	AD Los Guayes
SCGZ	*	Puerto Williams	AD Guardiamarina Zañartu
H			
SCHA		Copiapó	AD Chamonate
SCHC		Santiago	AD Chicureo
SCHD		Huepil	AD Rucamanqui
SCHF		Traiguén	AD Chufquen
SCHG		Pichidegua	AD Almahue
SCHH		Chile Chico	AD Punta Baja
SCHI		San Carlos	AD Ranchillo
SCHK		La Unión	AD Hueicolla
SCHL		Lampa	AD La Hacienda
SCHM		Isla Mocha	AD Punta El Saco
SCHP		Retiro	AD Copihue
SCHR	*	Cochrane	AD Cochrane
SCHT		Chaitén	AD Tic Toc
SCHU		Huasco	AD Gran Cañón
SCHW		Hualaihué	AD Hualaihué

**INDICADOR DE LUGAR
DESCIFRADO**

INDICADOR	*AFTN	LUGAR	AERÓDROMO
-----------	-------	-------	-----------

I			
SCIA		Isla Apiao	AD Isla Apiao
SCIB		Isla Butachauques	AD Butachauques
SCIC	*	Curicó	AD General Freire
SCID		Punta Arenas	AD Marco Dávison
SCIE	*	Concepción	AD Carriel Sur
SCIF		Lifén	AD Chollinco
SCIH		Aysen	AD Caleta Andrade
SCII		Río Ibañez	AD Puerto Ingeniero Ibañez
SCIK		Isla Talcan	AD Isla Talcan
SCIL		Illapel	AD Aucó
SCIM		Isla Mocha	AD Isla Mocha
SCIN		Collipulli	AD Mininco
SCIO		Villa O'Higgins	AD Laguna Redonda
SCIP	*	Isla de Pascua	AP Mataverí
SCIQ		Ñiquén	AD Santa Cecilia
SCIR	*	Juan Fernández	AD Robinson Crusoe
SCIS		Isla Santa María	AD Puerto Sur
SCIT		Isla Tierra del Fuego	AD Iván Martínez
SCIZ	*	FIR	Isla de Pascua

J			
SCJK		Osorno	AD Juan Kemp
SCJO	*	Osorno	AD Cañal Bajo - Carlos Hott S.
SCJS		Ñiquén	AD José Abel Sepúlveda

K			
SCKA		San Carlos	AD Santa Marta
SCKB		Lago Caburga	AD Llollenorte
SCKC		Cunco	AD Roberto Chávez
SCKD		Río Bueno	AD El Cardal
SCKE		Pelluhue	AD Piedra Negra
SCKI		Curicó	AD Los Lirios
SCKL		Lampa	AD Lipangui
SCKM		Cochamó	AD Cochamó
SCKN		Panguipulli	AD Pirihueico
SCKO		Collipulli	AD Agua Buena
SCKP		Pica	AD Coposa
SCKQ		Pucón	AD Curimanque

**INDICADOR DE LUGAR
DESCIFRADO**

INDICADOR	*AFTN	LUGAR	AERÓDROMO
-----------	-------	-------	-----------

L			
SCLB		Lebu	AD Los Pehuenches
SCLC		Santiago	AD Municipal de Vitacura
SCLD		Llanada Grande	AD Llanada Grande
SCLE		Antofagasta	AD La Escondida
SCLF		Lifén	AD Calcurrupe
SCLI		Llico	AD Torca
SCLJ		Cisnes	AD La Junta
SCLK		Cunco	AD Lago Colico
SCLL	*	Vallenar	AD Vallenar
SCLN		Linares	AD Municipal de Linares
SCLO		Chile Chico	AD Leones
SCLQ		La Ligua	AD Diego Portales
SCLS		Lautaro	AD La Esperanza
SCLT		Litueche	AD Topocalma
SCLU		Marchigue	AD La Laguna
SCLV		Los Vilos	AD La Viña
SCLY		Arauco	AD La Playa

M			
SCMA		Puerto Marín Balmaceda	AD Puerto Marín Balmaceda
SCMC		Lonquimay	AD Icalma
SCME		Melipilla	AD Los Cuatro Diablos
SCMF		Villarrica	AD Malloco
SCMG		San Javier	AD Santa María de Mingre
SCMH		Marchigue	AD La Esperanza
SCMI		San Gregorio	AD Predio Militar Santa María
SCMK	*	Melinka	AD Melinka
SCML		Melipeuco	AD Melipeuco
SCMN		Pichilemu	AD Mónaco
SCMO		Molina	AD Los Monos
SCMP		Melipilla	AD Melipilla
SCMR		Rapel	AD Las Aguilas Oriente
SCMS		Longaví	AD Las Moras
SCMU		Pichilemu	AD Panilonco
SCMZ		El Manzano	AD La Marina de Rapel

INDICADOR DE LUGAR
DESCIFRADO

INDICADOR	*AFTN	LUGAR	AERÓDROMO
-----------	-------	-------	-----------

✂

N			
SCNE		María Elena	AD María Elena
SCNH		Vilcún	AD Ainhoa
SCNI		San Nicolas	AD Santa Eugenia
SCNK		Cuncumén	AD Los Pelambres
SCNL		Rio Ibáñez	AD Villa Cerro Castillo
SCNM		Cañete	AD Las Misiones
SCNO		Ñochaco	AD Ñochaco
SCNP		Illapel	AD Nueva Pintacura
SCNT	*	Natales	AD Teniente Julio Gallardo
SCNY		Navarino	AD Yendegaia

O			
SCOA		Ovalle	AD Estancia Los Loros
SCOC		Puerto Octay	AD Las Araucarias
SCOH		O'Higgins	AD Villa O'Higgins
SCOL		Puyehue	AD Refugio del Lago
SCOM		Olmué	AD Olmué
SCON	*	Quellón	AD Quellón
SCOO		Cisnes	AD Melimoyu
SCOP		Osorno	AD Pilauco
SCOR		Sierra Gorda	AD Algorta
SCOS		Talagante	AD Entre Ríos
SCOT		Ovalle	AD Santa Rosa de Tabalí
SCOV		Ovalle	AD El Tuqui
SCOY		Ovalle	AD Huayanay

P			
SCPA		Antofagasta	AD Paranal
SCPB		Cochamó	AD Puelo Bajo
SCPC		Pucón	AD Pucón
SCPD	*	Colina	AD Peldehue
SCPE		San Pedro de Atacama	AD San Pedro de Atacama
SCPF		Puerto Montt	AD Marcel Marchant
SCPG		Panguipulli	AD Municipal de Panguipulli
SCPH		Puyuhuapi	AD Puyuhuapi
SCPI		Coihueco	AD Pullami
SCPK		Cisnes	AD Puerto Cisnes
SCPL		Paillaco	AD Calpulli
SCPM		Pichilemu	AD Pichilemu
SCPN		Chaitén	AD Pillán
SCPO		Quinta de Tilcoco	AD Los Paltos
SCPQ	*	Dalcahue	AD Mocopulli
SCPR		Purranque	AD Corte Alto
SCPT		Santa Cruz	AD La Puerta
SCPU		Peulla	AD Peulla
SCPV		Puerto Varas	AD El Mirador
SCPW		Peumo	AD Peumo
SCPY		Cerro Castillo	AD Cerro Castillo
SCPZ		Antartica	AD Patriot Hills

INDICADOR DE LUGAR
DESCIFRADO

INDICADOR	*AFTN	LUGAR	AERÓDROMO
-----------	-------	-------	-----------

Q			
SCQC		Traiguén	AD La Colmena
SCQE		Isla Quenac	AD Quenac
SCQK		Tirua	AD Lequecahue
SCQL		Quillota	AD El Boco
SCQO		Aysén	AD Quitralco
SCQP	*	Freire	AD La Araucanía
SCQR		Cobquecura	AD Los Morros
SCQU		Quellón	AD Inio
SCQT		Quebrada Las Tacas	AD Las Tacas
SCQW		Quemchi	AD Quemchi
SCQX		Queilén	AD Queilén
SCQY		Lonquimay	AD Villa Portales

R			
SCRA		Chañaral	AD Chañaral
SCRB		Tortel	AD Río Bravo
SCRC		Río Cisnes	AD Villa Tapera
SCRD	*	Valparaiso	AD Rodelillo
SCRE		Río Cisnes	AD Estancia Río Cisnes
SCRF		Laguna San Rafael	AD Laguna San Rafael
SCRG	*	Rancagua	AD La Independencia
SCRH		Reñihué	AD Reñihué
SCRI		Río Frío	AD Río Frío
SCRL		Rapel	AD La Estrella
SCRM	*	Antártica Chilena	AD Teniente Rodolfo Marsh M.
SCRN		Hualaihué	AD Río Negro
SCRO		Romeral	AD Santa Bárbara
SCRP		Las Cabras	AD Rapelhuapi
SCRR		Río Bueno	AD Purrahuín
SCRS		Cartagena	AD El Rosario
SCRU		Río Ibañez	AD Río Murta
SCRW		Paredones	AD Rucalonco
SCRY		Puerto Varas	AD El Arrayán

✂

INDICADOR DE LUGAR DESCIFRADO			
INDICADOR	*AFTN	LUGAR	AERÓDROMO
S			
SCSA		Til Til	AD Runge Dr. Carlos Barria B.
SCSB		Cerro Sombrero	AD Franco Bianco
SCSD		San Fernando	AD San Fernando
SCSE	*	La Serena	AD La Florida
SCSF		San Felipe	AD Víctor Lafón
SCSG		Algarrobo	AD San Gerónimo
SCSJ		San Javier	AD San Javier
SCSK		San Clemente	AD Colorado
SCSL		Salar de Atacama	AD El Salar
SCSM		Salar de Atacama	AD Minsal
SCSN	*	Santo Domingo	AD Santo Domingo
SCSO		Lago Rapel	AD Costa del Sol
SCSP		Petorca	AD El Sobrante
SCSR		Segundo Corral	AD Segundo Corral Alto
SCSS		San Sebastián	AD San Sebastián
SCST		Castro	AD Gamboa
SCSU		Freire	AD Santa Lucía
SCSV		Peralillo	AD Viñasutil
SCSZ		Puerto Sánchez	AD Puerto Sánchez
T			
SCTA		Isla de Maipo	AD Las Pircas
SCTB	*	Santiago	AD Eulogio Sánchez - Tobalaba
SCTC		Padre Las Casas	AD Maquehue
SCTE	*	Puerto Montt	AP El Tepual
SCTH		San Gregorio	AD Tres Chorrillos
SCTL		Talca	AD Panguilemo
SCTN	*	Chaitén	AD Nuevo Chaitén
SCTO		Victoria	AD Victoria
SCTP		Tortel	AD Río Pascua
SCTQ		Alto del Carmen	AD Tres Quebradas
SCTR		Traiguén	AD Traiguén
SCTS		Melipilla	AD Santa Teresa del Almendral
SCTT		Taltal	AD Las Breas
SCTU		Litueche	AD Litueche
SCTW		Casablanca	AD El Tapihue
SCTZ	*	FIR	Puerto Montt
U			
SCUA		Taltal	AD Guanaco
SCUE		Pencahue	AD La Peña
SCUI		Chaitén	AD Pumalín
SCUH		Río Bueno	AD Fundo Cuincahuin
SCUL		Bulnes	AD El Litral
SCUM		Río Claro	AD La Obra
SCUN		Punitaqui	AD Bellavista de Punitaqui
SCUU		Illapel	AD El Peral
SCUZ		Santa Cruz	AD Aero Santa Cruz

INDICADOR DE LUGAR DESCIFRADO			
INDICADOR	*AFTN	LUGAR	AERÓDROMO
V			
SCVB		Parral	AD Villa Baviera
SCVC		Vicuña	AD El Indio
SCVD	*	Valdivia	AD Pichoy
SCVE		Lago Verde	AD Lago Verde
SCVG		Riñihue	AD El Vergel
SCVH		Colina	AD La Victoria de Chacabuco
SCVI		Villarrica	AD Villarrica
SCVK		Vichuquén	AD El Alamo
SCVL		Valdivia	AD Las Marías
SCVM	*	Viña del Mar	AD Viña del Mar
SCVN		Vicuña	AD Huancara
SCVO		Victoria	AD María Ester
SCVQ		Vichuquén	AD Cuatro Pantanos
SCVV		La Unión	AD Los Maitenes de Villa Vieja
SCVZ		Lolol	AD Viña Santa Cruz
X			
SCXA		Molina	AD Alupenhue
SCXB		Salamanca	AD Las Brujas
Y			
SCYB		Yumbel	AD Trilahue
SCYL		Puyehue	AD Licán
SCYO		Chaitén	AD Poyo
SCYR		Retiro	AD Los Maitenes
Z			
SCZB		La Unión	AD Pozo Brujo
SCZC		Zapallar	AD Casas Viejas
SCZE		Pirque	AD Estero Seco
SCZR		Curepto	AD Los Zorrillos de Tonlemu

✂

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE
INTENTIONALLY LEFT BLANK

INDICADORES DE LUGAR - CIFRADO			
LUGAR	HELIPUERTOS/ RADIOAYUDAS/MET	*AFTN	INDICADOR
A			
Alto Hospicio	HLP Hospital Alto Hospicio		SHTO
Antofagasta	HLP Cuartel General 1ª División del Ejército		SHEJ
Antofagasta	HLP Hospital de Antofagasta		SHHA
Arica	HLP Juan Noé C		SHJN
Arica	HLP Naval		SHHV
C			
Cachagua	HLP Cachagua		SHCG
Calama	HLP Hospital Carlos Cisternas		SHCF
Casablanca	HLP Lo Ovalle		SHOV
Chicureo	HLP CHC		SHLI
Chile Chico	HLP Terra Luna		SHLU
Colina	HLP Eagle Corps		SHBH
Colina	HLP Agroforestal		SHCH
Colina	HLP Centro Medico Clínica Alemana de Chicureo		SHNA
Colina	HLP Santa María de Liray		SHSA
Colina	HLP Rac		SHEO
Coltauco	HLP Santa Rosa		SHAU
Concepción	HLP Hospital Clínico Regional de Concepción		SHHC
Concepción	HLP Torre Ligure		SHTL
Copiapó	HLP Holvoet		SHHO
Copiapó	HLP San José del Carmen		SHSN
Coyhaique	HLP Hospital de Coyhaique		SHCY
Coyhaique	HLP Lago La Paloma		SHPM
Curicó	HLP Hospital Provincial de Curicó		SHIC
F			
Farellones	HLP/Valle Nevado		SHDO
H			
HLP Plataforma	Atmosphere (A bordo de nave)		SHAT
Huechuraba	Santiago SPA		SHSH
I			
Iquique	HLP Cuartel VI División Ejército		SHIQ
Isla de Maipo	HLP Los Paltos		SHAL
L			
La Serena	HLP Publi -G		SHPG
Las Cabras	HLP Rapel		SHRP
Las Condes	HLP San Carlos de Apoquindo		SHUC
Las Condes	HLP Edificio Itaú		SHEC
Las Condes	HLP Edificio CorpGroup		SHGR
Las Condes	HLP Isidora 3000		SHIS
Las Condes	HLP Edificio Isidora el Bosque		SHOR
Las Condes	HLP Edificio Huidobro		SHEH
Lo Barnechea	HLP Base Central		SHLB
Lo Barnechea	HLP Base Olimpo		SHBO
Lo Barnechea	HLP Alto Trapenses		SHTS
Lo Barnechea	HLP Los Portones		SHLP
Lo Barnechea	HLP Valle Escondido		SHVE
Los Andes	HLP Portillo		SHPT
Los Ángeles	HLP Hospital de los Ángeles Dr. Víctor Ríos Ruíz		SHLN
Los Ángeles	HLP Edificio Corporativo CMPC		SHPC
M			
Machalí	HLP Helicopters		SHHE
Magallanes	HLP Águila 1		SHAG
Magallanes	HLP Daniel 1		SHDN
Melipilla	HLP La Cabaña		SHME

INDICADORES DE LUGAR - CIFRADO

LUGAR	HELIPUERTOS/ RADIOAYUDAS/ MET	*AFTN	INDICADOR
N			
Navidad	HLP Matanzas		SHAD
O			
Olmue	HLP Santa Laura		SHOL
Osorno	HLP Hospital San José		SHSJ
Ovalle	HLP Hospital de Ovalle		SHAO
P			
Padre Hurtado	HLP Santa Teresa		SHPH
Peñalolén	HLP Clínica las Condes - Peñalolén		SHCL
Peumo	HLP La Rosa Peumo		SHRO
Pirque	HLP Sumaya		SHYA
Plataforma Buque	HLP Betanzos		SHBB
Primavera	HLP Batería Dungenes N° 1		SHDG
Primavera	HLP Cerro Sombrero		SHSB
Primavera	HLP Punta Catalina		SHPU
Primavera	HLP Skua 1		SHSK
Primavera	HLP Skua 4		SHSU
Primavera	HLP Catalina Norte 1		SHNC
Primavera	HLP Catalina Norte 2		SHNO
Puchuncavi	HLP Aguas Blancas		SHAB
Pudahuel	HLP Aerosentrans		SHAS
Puerto Montt	HLP Hospital de Puerto Montt		SHLL
Puerto Montt	HLP Pelluco		SHPE
Puerto Natales	HLP Hospital de Puerto Natales		SHNT
Punta Arenas	HLP Carabineros de Chile		SHHR
Punta Arenas	HLP DAP Helicópteros S. A		SHDH
Punta Arenas	HLP Hospital Clínico de Punta Arenas		SHHP
Q			
Quillota	HLP Hospital Biprovincial Quillota-Petorca		SHBI
R			
Rancagua	HLP La Gonzalina		SHLG
Requínoa	HLP Los Lirios		SHGO
S			
Santiago	HLP Asistencia Pública Alejandro del Rio		SHAP
Santiago	HLP Banco Exterior		SHBE
Santiago	HLP Banco Santander		SHBS
Santiago	HLP Clínica Las Condes		SHCC
Santiago	HLP Clínica Santa María		SHMA
Santiago	HLP Corporativo Mutual		SHCM
Santiago	HLP Edificio Itaú		SHCE
Santiago	HLP Edificio Corporativo CTC		SHTC
Santiago	HLP José Miguel Carrera		SHRE
Santiago	HLP Edificio Torre San Ramón		SHSR
Santiago	HLP El Mercurio		SHEM
Santiago	HLP Escuela Investigaciones Policiales		SHEI
Santiago	HLP Gertrudis Echeñique		SHGE
Santiago	HLP Gral. Humberto Arriagada		SHGA
Santiago	HLP Hospital DIPRECA		SHHI
Santiago	HLP Hospital FACH - MIL		SHHF
Santiago	HLP Hospital Ramón Barros Luco		SHBL
Santiago	HLP Hospital San José		SHJO
Santiago	HLP Hospital Santiago Oriente		SHSO
Santiago	HLP Hospital Felix Bulnes		SHFB
Santiago	HLP Kipreos		SHKI
Santiago	HLP Las Américas		SHLA

INDICADORES DE LUGAR - CIFRADO

LUGAR	HELIPUERTOS/RADIOAYUDAS/MET	*AFTN	INDICADOR
-------	-----------------------------	-------	-----------

S (continuación)

Santiago	HLP MIL Los Cerrillos		SHFA
Santiago	HLP Ministerio de Defensa Nacional		SHMD
Santiago	HLP Moneda Bicentenario		SHSP
Santiago	HLP Mutual de Seguridad		SHMS
Santiago	HLP Nueva de Lyon		SHNL
Santiago	HLP Prefectura Aeropolicial Carabineros de Chile		SHCA
Santiago	HLP Sonda		SHSD
Santiago	HLP Titanium		SHPD
Santiago	HLP Clínica Indisa		SHIN
Santiago	HLP Ejercito Bicentenario		SHEB
Santiago - Maipú	HLP Clínica Indisa Maipú		SHIM
San Antonio	HLP Hospital Claudio Vicuña		SHCV
San Gregorio	HLP Posesión		SHSE
San Gregorio	HLP Posesión 5		SHSI
San Gregorio	HLP San Gregorio		SHSG
San Pedro	HLP La Cabaña		SHME

T

Talca	HLP Aerofly		SHFY
Talca	HLP Hospital Regional de Talca		SHHT
Talcahuano	HLP Dinahue		SHUE
Tal Tal	HLP Paranal		SHPA
Temuco	HLP Del Pacífico		SHDP
Temuco	HLP Hospital Regional de Temuco		SHSS
Teno	HLP Santa Graciela		SHTE

V

Vichuquén	HLP Santa Carolina		SHAF
Viña del Mar	HLP Hospital Naval Almirante Nef		SHHN
Viña del Mar	HLP Hospital Gustavo Fricke		SHGF
Viña del Mar	HLP Edificio Reitz Dos		SHRZ
Villarrica	HLP Villarrica Park Lake		SHVI
Vitacura	HLP Gildemeister		SHRA
Vitacura	HLP Clínica Alemana Santiago		SHCD

Y

Yerbas Buenas	HLP Esmeralda		SHEE
Yerbas Buenas	HLP San Esteban		SHET

Z

Zapallar	HLP San Cristóbal		SHCI
Zapallar	HLP Alta Vista		SHAV

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE
INTENTIONALLY LEFT BLANK

INDICADORES DE LUGAR - DESCIFRADO

INDICADOR	*AFTN	LUGAR	HELIPUERTOS RADIOAYUDAS
-----------	-------	-------	----------------------------

A			
SHAB		Puchuncavi	HLP Águilas Blancas
SHAF		Vichuquén	HLP Santa Carolina
SHAG		Magallanes	HLP Águila 1
SHAL		Isla de Maipo	HLP Los Paltos
SHAP		Santiago	HLP Asistencia Pública
SHAO		Ovalle	HLP Hospital de Ovalle
SHAS		Pudahuel	HLP Aerosentrans
SHAT		A bordo Buque	HLP Plataforma Atmosphere
SHAU		Coltauco	HLP Santa Rosa
SHAV		Zapallar	HLP Alta Vista

B			
SHBB		Plataforma	HLP Betanzo
SHBE		Santiago	HLP Banco Exterior
SHBH		Colina	HLP Eagle Corps
SHBI		Quillota	HLP Hospital Biprovincial Quillota-Petorca
SHBL		Santiago	HLP Hospital Barros Luco
SHBO		Lo Barnechea	HLP Base Olimpo
SHBS		Santiago	HLP Banco Santander

C			
SHCA		Santiago	HLP Prefectura Aeropolicial Carabineros de Chile
SHCC		Santiago	HLP Clínica Las Condes
SHCD		Vitacura	HLP Clínica Alemana Santiago
SHCF		Calama	HLP Hospital Carlos Cisternas
SHCG		Cachagua	HLP Cachagua
SHCH		Colina	HLP Agroforestal
SHCI		Zapallar	HLP San Cristóbal
SHCL		Peñalolen	HLP Las Condes - Peñalolen
SHCM		Santiago	HLP Corporativo Mutual
SHCY		Coyhaique	HLP Hospital de Coyhaique
SHCV		San Antonio	HLP Hospital Claudio Vicuña

D			
SHDG		Primavera	HLP Batería Dungenes N° 1
SHDH		Punta Arenas	HLP DAP Helicópteros S.A.
SHDN		Magallanes	HLP Daniel 1
SHDO		Farellones	HLP Valle Nevado
SHDP		Temuco	HLP del Pacífico

E			
SHEB		Santiago	HLP Ejército Bicentenario
SHEC		Santiago	HLP Edificio Itaú
SHEE		Yerbas Buenas	HLP Esmeralda
SHEH		Las Condes	HLP Edificio Huidobro
SHEI		Santiago	HLP Escuela Investigaciones Policiales
SHEJ		Antofagasta	HLP Cuartel General 1ª División Ejército
SHEM		Santiago	HLP El Mercurio
SHET		Yerbas Buenas	HLP San Esteban
SHEO		Colina	HLP Rac

INDICADORES DE LUGAR - DESCIFRADO

INDICADOR	*AFTN	LUGAR	HELIPUERTOS RADIOAYUDAS
-----------	-------	-------	----------------------------

F

SHFA		Santiago	HLP MIL Los Cerrillos
SHFB		Santiago	HLP Hospital Félix Bulnes
SHFY		Talca	HLP Aerofly

G

SHGA		Santiago	HLP General Humberto Arriagada V.
SHGE		Santiago	HLP Gertrudis Echenique
SHGR		Las Condes	HLP Edificio CORPGROUP
SHGO		Requinoa	HLP Los Lirios
SHGF		Viña del Mar	HLP Hospital Gustavo Fricke

H

SHHA		Antofagasta	HLP Hospital de Antofagasta
SHHC		Concepción	HLP Hospital Clínico Regional de Concepción
SHHE		Machalí	HLP Helicopters
SHHF		Santiago	HLP MIL Hospital FACH
SHHI		Santiago	HLP Hospital DIPRECA
SHLL		Puerto Montt	HLP Hospital Puerto Montt
SHHN		Viña del Mar	HLP MIL Hospital Naval A. Nef
SHHR		Punta Arenas	HLP Carabineros de Chile
SHHO		Copiapó	HLP Holvoet
SHHP		Punta Arenas	HLP Hospital Clínico de Punta Arenas
SHHT		Talca	HLP Hospital Regional de Talca
SHHV		Arica	HLP MIL Naval

I

SHIC		Curicó	HLP Hospital Provincial de Curicó
SHIN		Santiago	HLP Clínica Indisa
SHIM		Santiago- Maipú	HLP Clínica Indisa Maipú
SHIQ		Iquique	HLP Cuartel Gral. VI División de Ejército
SHIS		Las Condes	HLP Isidoro 3000

J

SHJN		Arica	HLP Juan Noé
SHJO		Santiago	HLP Hospital San José

K

SHKI		Santiago	HLP Kipreos
------	--	----------	-------------

L

SHLA		Santiago	HLP Las Américas
SHLB		Lo Barnechea	HLP Base Central
SHLG		Rancagua	HLP La Gonzalina
SHLI		Chicureo	HLP CHC
SHLN		Los Ángeles	HLP Hospital de los Ángeles Dr. Víctor Ríos Ruíz
SHLP		Lo Barnechea	HLP Los Portones
SHLU		Chile Chico	HLP Terra Luna

M

SHMA		Santiago	HLP Clínica Santa María
SHMD		Santiago	HLP Ministerio de Defensa Nacional
SHME		San Pedro	HLP La Cabaña
SHMS		Santiago	HLP Mutual de Seguridad

INDICADORES DE LUGAR - DESCIFRADO

INDICADOR	*AFTN	LUGAR	HELIPUERTOS RADIOAYUDAS
-----------	-------	-------	----------------------------

N			
SHNA		Colina	HLP Centro médico clínica alemana de Chicureo
SHNC		Primavera	HLP Catalina Norte 1
SHNL		Santiago	HLP Nueva de Lyon
SHNO		Primavera	HLP Catalina Norte 2
SHNT		Puerto Natales	HLP Hospital Puerto Natales

O			
SHOL		Olmué	HLP Santa Laura
SHOV		Casablanca	HLP Lo Ovalle
SHOR		Las Condes	HLP Edificio Isidora el Bosque

P			
SHPA		Tal Tal	HLP Paranal
SHPC		Los Ángeles	HLP Edificio Corporativo CMPC
SHPD		Santiago	HLP Titanium
SHPE		Puerto Montt	HLP Pelluco
SHPG		La Serena	HLP Publi-G
SHPH		Padre Hurtado	HLP Santa Teresa
SHPM		Coyahique	HLP Lago La Paloma
SHPT		Los Andes	HLP Portillo
SHPU		Primavera	HLP Punta Catalina

R			
SHRA		Vitacura	HLP Gildemeister
SHRE		Santiago	HLP José Miguel Carrera
SHRO		Peumo	HLP La Rosa Peumo
SHRP		Las Cabras	HLP Rapel
SHRZ		Viña del Mar	HLP Edificio Reitz Dos

S			
SHSA		Colina	HLP Santa María de Liray
SHSB		Magallanes	HLP Cerro Sombrero
SHSD		Santiago	HLP Sonda
SHSE		San Gregorio	HLP Posesión
SHSG		San Gregorio	HLP San Gregorio
SHSI		San Gregorio	HLP Posesión 5
SHSK		Primavera	HLP Skua 1
SHSJ		Osorno	HLP Hospital San José
SHSN		Copiapó	HLP Hospital San José del Carmen
SHSO		Santiago	HLP Hospital Santiago Oriente
SHSP		Santiago	HLP Moneda Bicentenario
SHSR		Santiago	HLP Edificio Torre San Ramón
SHSS		Temuco	HLP Hospital Regional de Temuco
SHSU		Primavera	HLP Skua 4
SHSH		Huechuraba	HLP Santiago SPA

INDICADORES DE LUGAR - DESCIFRADO

INDICADOR	*AFTN	LUGAR	HELIPUERTOS RADIOAYUDAS
-----------	-------	-------	----------------------------

T

SHTC		Santiago	HLP Edificio Corporativo CTC
SHTE		Teno	HLP Santa Graciela
SHTL		Concepción	HLP Torre Ligure
SHTO		Alto Hospicio	HLP Hospital Alto Hospicio
SHTS		Lo Barnechea	HLP Alto Trapenses

U

SHUC		Las Condes	HLP Clínica San Carlos de Apoquindo
SHUE		Talcahuano	HLP Dinahue

V

SHVE		Lo Barnechea	HLP Valle Escondido
SHVI		Villarrica	HLP Villarrica Park Lake

Y

SHYA		Pirque	HLP Sumaya
------	--	--------	------------

GEN 2.5

RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACION/ NAVIGATION

ESTACION STATION	ID	RADIOAYUDA RADIOAID	FREQ	COORD GEO	ALCANCE SCOPE
ANTÀRTICA AD Tte. Rodolfo Marsh M SCRM.	IRJ	VOR/ DME	113.3 CH 80X	62 11 27 S 58 58 57 W	AE
	TIBA		129.7 MHz		E
ANTOFAGASTA AP Andrés Sabella SCFA	FAG	VOR/ DME	114.9 MHz CH 96X	23 28 01 S 70 26 52 W	AE
ARICA AP Chacalluta SCAR	ARI	VOR/ DME	116.5 MHz CH 112X	18 22 10 S 70 20 47 W	AE
BALMACEDA AD Balmaceda SCBA	BAL	VOR/ DME	115.5 MHz CH102X	45 54 47 S 71 42 45 W	AE
CALAMA AD EL Loa SCCF	LOA	VOR/ DME	113.5 MHz CH 82X	22 30 07 S 68 52 32 W	A
CALDERA AD Desierto de Atacama SCAT	DAT	VOR/ DME	117.1 MHz CH 118X	27 16 46 S 70 46 39 W	AE
	IDAT	ILS/LOC	110.1 MHz	27 16 29 S 70 46 41 W	A
	-	ILS/GP	334.4 KHz CH 38X	27 15 14 S 70 46 42 W	A
CHAITÉN AD Nuevo Chaitén SCTN	TEN	VOR/ DME	112.3 MHz CH 70X	42 47 25 S 72 50 14 W	E
CHILLAN AD General. Bernardo O'Higgins – SCCH	CHI	VOR/ DME	115.9 MHz CH 106X	36 35 11 S 72 01 58 W	AE
CONCEPCION AD Carriel Sur (ALTN INTL O/R) SCIE	CAR	VOR/ DME	114.3 MHz CH 90X	36 45 20 S 73 03 11 W	AE
	ICEP	ILS/LOC	109.9 MHz	36 45 30 S 73 03 17 W	A
	-	ILS/GP	333.8 MHz CH 36X	36 46 43.5 S 73 04 06.4 W	A
CURICO AD General Freire SCIC	ICO	VOR/ DME	114.7 MHz CH 94X	34 58 04 S 71 12 57 W	AE
DALCAHUE/ AD Mocopulli SCPQ	MPI	VOR/ DME	113.3 MHz CH 80X	42 20 32 S 73 42 49 W	AE
	IMCI	ILS/LOC	109.9 MHz	42 19 44 S 73 42 52 W	
	-	ILS/GP	333.8 MHz CH 36X	42 20 48 S 73 42 53 W	
FREIRE AD La Araucanía SCQP	NIA	VOR/ DME	114.0 MHz CH 87X	38 54 22 S 72 38 38 W	AE
	INIA	ILS/LOC	110.3 MHz	38 54 46 S 72 38 47 W	A
	-	ILS/GP	335.0 MHz CH 40X	38 55 59 S 72 39 21 W	A

✂

RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACION/ NAVIGATION RADIOAID

ESTACION STATION	ID	RADIOAYUDA RADIOAID	FREQ	COORD GEO	ALCANCE SCOPE
IQUIQUE AP Diego Aracena SCDA	IQQ	VOR/ DME	113.3 MHz CH 80X	20 22 29 S 70 10 21 W	AE
	IQQQ	ILS/LOC	109.9 MHz	20 33 11 S 70 10 56 W	A
	-	ILS GP/ DME	333.8 MHz CH 36X	20 31 22 S 70 10 46 W	A
ISLA DE PASCUA AP Mataveri SCIP	IPA	VOR/ DME	117.1 MHz CH 118X	27 09 50 S 109 24 21 W	AE
	IIPA	ILS/LOC	110.3 MHz	27 10 04 S 109 25 01 W	A
	-	ILS/GP	335.0 MHz CH 40X	27 09 32 S 109 25 59 W	
LA SERENA AD La Florida SCSE	SER	TVOR/ DME	116.5 MHz CH 112X	29 54 56 S 71 11 49 W	A
LOS ANGELES AD María Dolores SCGE	MAD	VOR/ DME	116.3 MHz CH 110X	37 24 24 S 72 25 29 W	A
NATALES AD Tte. Julio Gallardo SCNT	PNT	VOR/ DME	115.9 MHz CH 106X	51 44 06 S 72 26 53 W	AE
OSORNO / AD Cañal Bajo - Carlos Hott Siebert SCJO	OSO	VOR/ DME	112.5 MHz CH 72X	40 37 07 S 73 03 14 W	AE
PUERTO MONTT AP El Tepual SCTE	MON	VOR/ DME	115.7 MHz CH104X	41 25 45 S 73 05 31 W	
	IMON	ILS/LOC	110.1 MHz	41 25 33 S 73 05 37 W	A
	-	ILS GP/ DME	334.4 MHz CH 38X	41 26 51 S 73 05 45 W	A
PUERTO WILLIAMS AD Guardiamarina Zañartu SCGZ	PWL	DVOR/ DME	114.9 MHz CH 96X	54 55 46 S 67 37 16 W	AE
PUNTA ARENAS AP Pdte. Carlos Ibáñez del Campo SCCI	NAS	DVOR/ DME	114.1 MHz CH 88X	53 00 15 S 70 51 19 W	AE
	INAS	ILS/LOC	109.9 MHz	53 00 04 S 70 52 48 W	A
	-	ILS GP/ DME	333.8 MHz CH 36X	52 59 58 S 70 50 17 S	A

✂

RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACION/ NAVIGATION RADIOAID

ESTACION STATION	ID	RADIOAYUDA RADIOAID	FREQ	COORD GEO	ALCANCE SCOPE
SANTIAGO / AP Arturo Merino Benítez SCEL	AMB	DVOR DME RWY 17L/35R	116.1 MHz CH 108X	33 25 11 S 70 47 04 W	AE
	IUEL	ILS LOC RWY 17L	110.3 MHz	33 24 41 S 70 47 05 W	A
	-	ILS GP/DME RWY17L	335.0 MHz CH 40X	33 22 44S 70 47 06 W	AE
	PDH	DVOR/DME RWY17R/35L	117.2 MHz CH 119X	33 24 53 S 70 48 05 W	AE
	IMER	ILS/ LOC RWY 17R	111.1 MHz	33 24 29 S 70 48 06 W	A
	-	ILS GP/DME RWY 17R	331.7 MHz CH 48X	33 22 28 S 70 48 17 W	A
SANTO DOMINGO AD Santo Domingo SCSN	DGO	DVOR/ DME	112.3 MHz CH 70X	33 39 26 S 71 36 52 W	AE
	ISNO	ILS/LOC	109.9 MHz	33 39 35 S 71 37 16 W	A
	-	ILS/GP	333.8 MHz CH 36X	33 39 21 S 71 36 47 W	A
TABON Radioayuda	TBN	DVOR/ DME	113.9 MHz CH 86X	32 55 06 S 70 50 14 W	AE
TONGOY Radioayuda	TOY	VOR/ DME	115.5 MHz CH 102X	30 16 35 S 71 28 25 W	E
VALDIVIA AD Pichoy SCVD	VLD	VOR/DME	114.5 MHz CH 92X	39 40 16 S 73 05 08 W	AE
	IVLD	ILS/LOC	110.5 MHz	39 38 17 S 73 05 12 W	
	-	ILS/GP	329.6 MHz CH 42X	39 39 24S 73 05 15 W	A
VENTANAS Radioayuda	VTN	DVOR/DME	113.3 MHz CH 80X	32 44 19 S 71 29 46 W	E
VIÑA DEL MAR AD Viña del Mar SCVM	VDM	VOR/ DME	114.9 MHz CH 96X	32 56 43 S 71 28 26 W	A
	IVDM	ILS LOC/ DME	110.7 MHz	32 56 39 S 71 28 13 W	A
	-	ILS GP/ DME	330.2 MHz CH 44X	32 57 12 S 71 28 58 W	A
	-	ILS/LMM	75 KHz	32 57 37 S 71 29 42 W	A
	SAL	L	390 KHz	32 59 12 S 71 32 09 W	A

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE
INTENTIONALLY LEFT BLANK

GEN 2.6

TABLAS DE CONVERSIÓN

NM to KM 1 NM = 1.852 Km		KM to NM 1 KM = 0.54 NM		FT to M 1 FT = 0.3048		M to FT 1 M = 3.281 FT	
NM	KM	KM	NM	FT	M	M	FT
0,1	0,185	0,1	0,05	1	0,305	1	3,28
0,2	0,370	0,2	0,11	2	0,610	2	6,56
0,3	0,556	0,3	0,16	3	0,914	3	9,84
0,4	0,741	0,4	0,22	4	1,219	4	13,12
0,5	0,926	0,5	0,27	5	1,524	5	16,40
0,6	1,111	0,6	0,32	6	1,829	6	19,69
0,7	1,296	0,7	0,38	7	2,134	7	22,97
0,8	1,482	0,8	0,43	8	2,438	8	26,25
0,9	1,667	0,9	0,49	9	2,743	9	29,53
1	1,852	1	0,54	10	3,048	10	32,81
2	3,704	2	1,08	20	6,096	20	65,62
3	5,556	3	1,62	30	9,144	30	98,43
4	7,408	4	2,16	40	12,192	40	131,23
5	9,260	5	2,70	50	15,240	50	164,04
6	11,112	6	3,24	60	18,288	60	196,85
7	12,964	7	3,78	70	21,336	70	229,66
8	14,816	8	4,32	80	24,384	80	262,47
9	16,668	9	4,86	90	27,432	90	295,28
10	18,520	10	5,40	100	30,480	100	328,08
20	37,040	20	10,80	200	60,960	200	656,17
30	55,560	30	16,20	300	91,440	300	984,25
40	74,080	40	21,60	400	121,920	400	1 312,34
50	92,600	50	27,00	500	152,400	500	1 640,42
60	111,120	60	32,40	600	182,880	600	1 968,50
70	129,640	70	37,80	700	213,360	700	2 296,59
80	148,160	80	43,20	800	243,840	800	2 624,27
90	166,680	90	48,60	900	274,320	900	2 952,76
100	185,200	100	54,00	1 000	304,800	1 000	3 280,84
200	370,400	200	107,99	2 000	609,600	2 000	6 561,68
300	555,600	300	161,99	3 000	914,400	3 000	9 842,52
400	740,800	400	215,98	4 000	1 219,200	4 000	13 123,36
500	926,000	500	269,98	5 000	1 524,000	5 000	16 404,20
				6 000	1 828,800		
				7 000	2 133,600		
				8 000	2 438,400		
				9 000	2 743,200		
				10 000	3 048,000		

DE MINUTOS DECIMALES DE ARCO A SEGUNDOS DE ARCO							
MIN	SEC	MIN	SEC	MIN	SEC	MIN	SEC
0.01	0.6	0.26	15.6	0.51	30.6	0.76	45.6
0.02	1.2	0.27	16.2	0.52	31.2	0.77	46.2
0.03	1.8	0.28	16.8	0.53	31.8	0.78	46.8
0.04	2.4	0.29	17.4	0.54	32.4	0.79	47.4
0.05	3.0	0.30	18.0	0.55	33.0	0.80	48.0
0.06	3.6	0.31	18.6	0.56	33.6	0.81	48.6
0.07	4.2	0.32	19.2	0.57	34.2	0.82	49.2
0.08	4.8	0.33	19.8	0.58	34.8	0.83	49.8
0.09	5.4	0.34	20.4	0.59	35.4	0.84	50.4
0.10	6.0	0.35	21.0	0.60	36.0	0.85	51.0
0.11	6.6	0.36	21.6	0.61	36.6	0.86	51.6
0.12	7.2	0.37	22.2	0.62	37.2	0.87	52.2
0.13	7.8	0.38	22.8	0.63	37.8	0.98	52.8
0.14	8.4	0.39	23.4	0.64	38.4	0.89	53.4
0.15	9.0	0.40	24.0	0.65	39.0	0.90	54.0
0.16	9.6	0.41	24.6	0.66	39.6	0.91	54.6
0.17	10.2	0.42	25.2	0.67	40.2	0.92	55.2
0.18	10.8	0.43	25.8	0.68	40.8	0.93	55.8
0.19	11.4	0.45	26.4	0.69	41.4	0.94	56.4
0.20	12.0	0.46	27.0	0.70	42.0	0.95	57.0
0.21	12.6	0.47	27.6	0.71	42.6	0.96	57.6
0.22	13.2	0.48	28.2	0.72	43.2	0.97	58.2
0.23	13.8	0.49	28.8	0.73	43.8	0.98	58.8
0.24	14.4	0.50	29.4	0.74	44.4	0.99	59.4
0.25	15.0	0.	30.0	0.75	45.0		
DE SEGUNDOS DE ARCO A MINUTOS DE ARCO							
MIN	SEC	MIN	SEC	MIN	SEC	MIN	SEC
1	0.02	16	0.27	31	0.52	46	0.77
2	0.03	17	0.28	32	0.53	47	0.78
3	0.05	18	0.30	33	0.55	48	0.80
4	0.07	19	0.32	34	0.57	49	0.82
5	0.08	20	0.33	35	0.58	50	0.83
6	0.10	21	0.35	36	0.60	51	0.85
7	0.12	22	0.37	37	0.62	52	0.87
8	0.13	23	0.38	38	0.63	53	0.88
9	0.15	24	0.40	39	0.65	54	0.90
10	0.17	25	0.42	40	0.67	55	0.92
11	0.18	26	0.43	41	0.68	56	0.93
12	0.20	27	0.45	42	0.70	57	0.95
13	0.22	28	0.47	43	0.72	58	0.98
14	0.23	29	0.48	44	0.73	59	0.98
15	0.25	30	0.50	45	0.75		

GEN 2.7

TABLAS CCCM / FCCV /

TABLES CCCM/FCCV

Las horas que figuran en las tablas se dan en UTC para el comienzo del crepúsculo civil matutino y el final del crepúsculo civil. vespertino

The times in the tables are given in UTC for beginning of civil morning twilight, and end of civil evening twilight

Las tablas del CCCM-FCCV están disponibles en sitio web www.aipchile.dgac.gob.cl

The CCCM-FCCV tables are available on the website www.aipchile.dgac.gob.cl

The screenshot shows the DIFIS (Internet Flight Information Service) website. At the top left is the logo of the Chilean Civil Aviation Authority (SECERATA) and the DIFIS logo. Below the logo is a navigation menu with buttons for "Entrar", "AIP Vol. I (CHILE)", "AIP Vol. II (MAP)", "AIP Extranjero", "Aerodrómos", "Buscar:" (with a search box and "Buscar" button), "Mapa Interactivo", "NOTAM/VAA", "METAR", "Cámaras", "Tablas CCCM - FCCV" (highlighted with a yellow arrow), "Choques con aves", and "Notificar choque".

Two informational boxes are visible:

- Procedimientos de Operación** (19-12-2023): A yellow box with a warning icon. It contains the text: "Se recuerda revisar Procedimientos aplicables para realizar operaciones VFR en los siguientes AD/AP/HLP:" followed by a list of DAP procedures: DAP 11 101 Operación VFR SCDA ver DAP 11 101, DAP 11 107 Operación SCIR ver DAP 11 107, DAP 11 110 Operación SCVL ver DAP 11 110, DAP 11 126 Operación SHMI ver DAP 11 126, DAP 11 127 Operación SCSN ver DAP 11 127, DAP 11 129 Operación SCLI ver DAP 11 129, DAP 11 131 Operación SCLC ver DAP 11 131. It also lists "AIP VOL I - ENR 7.17 Operación SCPD ver AIP VOL I ENR 7 SCPD" and "AIP VOL I - ENR 7.21 Operación SCVH ver AIP VOL I ENR 7 SCVH".
- TRÁMITES DE FISCALIZACIÓN** (17-08-2023): A blue box with a warning icon. It contains the text: "Se recuerda la obligatoriedad de efectuar los trámites de fiscalización gubernamentales que corresponda, entregando la documentación requerida previo a la presentación de Planes de Vuelo en los Aeropuertos en los que se exige".

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE
INTENTIONALLY LEFT BLANK

GEN 3 SERVICIOS / Services

3.1 SERVICIOS DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA Y CARTAS AERONÁUTICAS

Aeronautical Information Service and Aeronautical Charts

1. Servicio responsable

1. Responsible service

1.1 El Servicio de Información Aeronáutica y Cartas Aeronáuticas (AIS/MAP) lo presta la Dirección General de Aeronáutica Civil a través de la Sección AIS/MAP.

1.1 *The Aeronautical Information Service and Aeronautical Charts (AIS/MAP) is provided by the Dirección General de Aeronáutica Civil through Sección AIS/MAP.*

Sección AIS/MAP Dirección Comercial : San Pablo N° 8381- Pudahuel Código Postal: San Pablo 8381 - 9020558 - Pudahuel Santiago – Chile	
Jefatura	→ TEL: (56) 222904718
Oficina Publicaciones AIS (Oficina AIS)	→ TEL: (56) 222904677; 4678; 4680
	→ AFS: SCSCYOYX
	→ E-MAIL: aischile@dgac.gob.cl ① WEB: www.aipchile.gob.cl / www.dgac.gob.cl
Oficina Diseño del Espacio Aéreo, Cartas Aeronáuticas y Procedimientos Instrumentales (Oficina MAP)	→ TEL: (56) 222904714; 4715; 4718; 4722;4688
	→ AFS: SCSCZXAE
→	Horario Atención: Lunes a Jueves de 11:00 a 20:00 UTC, Viernes de 11:00 a 19:00 UTC Opening hours: Monday to Thursday 11:00 to 20:00 LMT, Friday 11:00 to 19:00 UTC

1.2 Oficina NOTAM Internacional (NOF)

1.2 NOTAM International Office (NOF)

1.2.1 La Oficina NOTAM Internacional forma parte de la Sección Servicios de Vuelo y está situada en:

1.2.1 *The International NOTAM office is an integrant part of the Sección Servicios de Vuelos and located at:*

Sección Servicios de Vuelo Dirección Comercial : San Pablo N° 8381 – Pudahuel Código Postal: San Pablo 8381 - 9020558 - Pudahuel Santiago – Chile	
Jefatura	→ TEL: (56) 222904660
Oficina NOTAM INTL (NOF) - Banco Datos NOTAM	① TEL: (56) 224392081
	① AFS: SCSCYNYX sólo NOTAM / NOTAM only
	① AFS: SCSCYNYN otra información /other information
	① E-MAIL: nofchile@dgac.gob.cl
→	Horario Atención: Lunes a Jueves de 11:00 a 20:00 UTC, Viernes de 11:00 a 19:00 UTC Opening hours: Monday to Thursday 11:00 to 20:00 UTC Friday 11:00 to 19:00 UTC
①	H24

2. Área de responsabilidad

2. Area of responsibility

2.1 El Servicio de Información Aeronáutica y Cartas Aeronáuticas (AIS/MAP) tiene la responsabilidad de recopilar, verificar y difundir la información aeronáutica en todo el territorio del Estado de Chile y el espacio aéreo sobre alta mar bajo la jurisdicción del mismo.

2.1 *The Aeronautical Information Service and Aeronautical Charts (AIS/MAP) is responsible for de collection, verification and dissemination of aeronautical information for the entire territory of Chilean State and for the airspace over the high seas under the jurisdiction of the State.*

3. Publicaciones Aeronáuticas

3.1 De acuerdo con la documentación OACI: Doc. 8126 el Manual para los Servicios de Información Aeronáutica, el Anexo 15 Servicio de Información Aeronáutica y el Doc. 7030 Plan de Navegación Aérea Región CAR/SAM, el AIS-Chile suministra información aeronáutica en forma de **Productos de Información Aeronáutica**, que consta de los siguientes elementos:

3.2 Publicación de Información Aeronáutica (AIP)

3.2.1 Contiene información de carácter permanente, así como de cambios temporales de larga duración (por lo menos una al año). Se facilita en dos volúmenes en edición español. La información se mantiene al día mediante un servicio de enmiendas y Suplementos a la AIP.

3.2.2 La AIP Volumen I incluye las siguientes secciones:

GEN - Generalidades
ENR - En Ruta
AD - Aeródromos

3.2.3 AIP-CHILE Volumen II, contiene lo relativo a las Cartas Aeronáuticas. Este volumen será publicado en forma especial en tamaño reducido, para facilitar su consulta en cabina a las tripulaciones de vuelo.

3.3 Servicio de Enmiendas (AIP AMDT)

3.3.1 Se compone de Enmienda regular: Contiene información de carácter permanente que entra en vigor en la fecha de publicación de la enmienda; consiste en páginas impresas, cartas aeronáuticas y correcciones manuscritas que han de incluirse en la AIP.

3.3.2 Enmienda AIRAC: Contiene información predecible de carácter permanente y de importancia para las operaciones que entra en vigor en fecha posterior a la de su publicación; consistente en páginas impresas y cartas aeronáuticas que han de incluirse en la AIP en la fecha de efectividad.

3. Aeronautical publications

3.1 In accordance with ICAO documentation: Doc 8126 Aeronautical Information Services, Annex 15 Aeronautical Information Services and Doc 7030 Air Navigation Plan CAR/SAM Region, the AIS-Chile provides aeronautical information services in the form of Integrated Aeronautical Information Package, which is composed of the following elements:

3.2 Aeronautical Information Publication (AIP)

3.2.1 Contains information of a permanent nature as well as temporary information of long duration (one year at least). The manual is provided in two volumes in Spanish edition. The information is kept up to date by means of an amendment service and Supplements to AIP.

3.2.2 The AIP Volumen I includes the following parts:

GEN - General
ENR - En Route
AD - Aerodromes

3.2.3 AIP- CHILE Volume II will contain regarding aeronautical charts. This volume will be published in a special way in reduced size for easy reference in cabin flight crews.

3.3 Amendment Service (AMDT AIP)

3.3.1 It is composed of Regular Amendment: Includes information of a permanent nature which comes into force on the date of publication of the amendment; it is consisting of printed pages, aeronautical charts and handwritten corrections to be included in the AIP.

3.3.2 AIRAC Amendment: Includes pre-arranged information of a permanent nature and operational significance which comes effective at a later date than that of its publication; it is consist of printed pages and aeronautical charts that must be included in the AIP on the effectiveness date.

3.3.3 La Enmienda AIRAC se publica y entra en vigor según las normas del Sistema Reglamentado de Publicación AIRAC.

3.4 Suplementos a la AIP (AIP SUP)

3.4.1 Los Suplementos se editan con el fin informar al usuario acerca de las variaciones temporales y/o permanentes que sufran la información contenida en la AIP así como de información adicional a la misma. Cada suplemento contendrá las referencias correspondientes a la sección, o secciones, de la AIP a las que afecten. Los suplementos se colocan por lo general al principio de cada volumen de la AIP al que afecten aunque, por comodidad u operatividad, pueden ubicarse en una carpeta aparte o bien en otras zonas de la AIP según conveniencias. Cada SUP AIP tiene una numeración consecutiva basada en el año civil. **Los SUP AIP Volumen I son de color amarillo y los SUP AIP Volumen II de color blanco y ambos disponibles solo en formato digital y anunciados a través de la publicación de un NOTAM.**

3.5 NOTAM

3.5.1 El NOTAM se caracteriza por su difusión mediante la red de telecomunicaciones AFTN y en un formato específico denominado "NOTAM Sistema", que permite su tratamiento automático en bases de datos. Por medio de ésta publicación se difunde con rapidez información urgente e impredecible que afecta directamente a las operaciones y que, por lo general, es de carácter temporal y de corta duración. Por otra parte también puede difundirse información referente a cambios permanentes o temporales de larga duración, que no hayan podido ser previstos con la debida antelación para su publicación mediante AMDT o SUP, y siempre que estos sean de importancia para las operaciones. Estos cambios se sustituirán, tan pronto sea posible, por una AMDT o SUP según sea necesario.

3.5.2 Difusión

3.5.2.1 La difusión nacional e internacional de los NOTAM la realiza la Oficina NOTAM Internacional (NOF), la cual verifica la información y las distribuye posteriormente en el formato NOTAM Sistema. El primer día de cada mes se emite una lista de chequeo numérica y serie de NOTAM de Chile.

3.3.3 *The AIRAC Amendment is published and comes effective in accordance with rules of the Regulated AIRAC System.*

3.4 *Supplements to AIP (SUP)*

3.4.1 *Supplements are issued with the aim to bring the attention of users to temporary and/or permanent changes as well as additional information that affected the information contained in the AIP. Each supplement will include the appropriate references to the part, or parts, of the AIP concerned. Generally, supplement are inserted at the beginning of each volume of the AIP affected although, for comfort or operational reasons, they may be placed in a separate binder or in other parts of the AIP as considered convenient. Each SUP AIP consecutive numbering based on a yearly calendar basis. **The SUP AIP Volume I are yellow and the SUP AIP Volume II white and both available only in digital format and announced through the publication of a NOTAM.***

3.5 NOTAM

3.5.1 *The NOTAM is issued through the AFTN telecommunication network and in a specific format named "System NOTAM" which permits its automated treatment in data bases. This publication serves as a fast medium to disseminate urgent and unpredictable information of direct operational significance and, in general, of a temporary nature and short duration. It can also disseminate permanent or temporary long duration information regarding operationally significant changes, where these are made at short notice with no time for and AMDT or SUP to be arranged. Such changes will be superseded, as soon as possible, by AMDT or SUP as necessary.*

3.5.2 *Diffusion*

3.5.2.1 *National and international promulgation of NOTAM is accomplished by the international NOTAM Office (NOF), encharged of verifying and subsequently disseminate the information in System NOTAM format. The first day of each month issued a checklist of NOTAM number and range of Chile.*

3.5.3 Los NOTAM se distribuyen en 12 Series:

3.5.3 The NOTAM are distributed in 12 Series:

Serie <i>Series</i>	Criterio de Selección <i>Selection Criteria</i>	Requerimiento <i>Request</i>
A	Información sobre: aeropuertos (criterio de selección, categoría AGA, RAC). <i>Information about: airports (selection criteria, category AGA, RAC)</i>	NAC/INTL
B	Información sobre: instalaciones de Comunicaciones y Radar, Sistemas de Aterrizaje por Instrumentos y Microondas, Instalaciones y servicios de terminal y de Navegación en Ruta. <i>Information about: Instalation of Communications and Radar; Instrument and Microwave Landing System and Terminal and En Route Navigation Facilities.</i>	NAC/INTL
C	Información sobre: aeródromos públicos (criterio de selección, categoría AGA y RAC). <i>Information about: public aerodromes (selection criteria, category AGA; RAC).</i>	NAC
E	Información sobre: helipuertos (criterio de selección, categoría AGA, RAC). <i>Information about: heliports (selection criteria, category AGA, RAC).</i>	NAC
F	Información sobre: aeródromos privados (criterio de selección, categoría AGA, RAC). <i>Information about: private aerodromes (selection criteria, category AGA, RAC).</i>	NAC
O	Otra información. <i>Other information.</i>	NAC/INTL
R	Avisos para la Navegación Aérea - Restricciones del Espacio Aéreo. <i>Navigation Warnings – Airspace Restrictions.</i>	NAC/INTL
S	Información sobre la nieve, nieve fundente, hielo o agua en el área de movimiento. (SNOWTAM). <i>Information about snow, slush, ice or water on the movement area. (SNOWTAM)</i>	NAC/INTL
T	Información sobre NOTAM Trigger (Avisos de Suplemento AIP). <i>Information about Trigger NOTAM (Warnings of Supplement AIP).</i>	NAC/INTL
V	Información sobre actividades volcánicas. <i>Information about volcanic activities</i>	NAC/INTL
W	Avisos para la Navegación - Avisos. <i>Warnings for Navigation - Warnings.</i>	NAC/INTL
Z	Información sobre la situación del sistema mundial de navegación por satélite (GNSS) <i>Information about Global Navigation Satellite System (GNSS)</i>	NAC/INTL

3.5.4 Intercambio internacional de NOTAM
International exchange of NOTAM

SANTIAGO		
Enviados/Recibidos <i>Sent to / Received from</i>	Enviados/ <i>Sent to</i>	Recibidos/ <i>Received from</i>
<ul style="list-style-type: none"> - Asunción - Bogotá - Buenos Aires - Caracas - Guayaquil - La Habana - La Paz - Lima - London - Madrid - Montevideo - Paramaribo - Río Janeiro - Tegucigalpa - Tocumen 	<ul style="list-style-type: none"> - San José 	

3.6 Circular de Información Aeronáutica (AIC)

3.6.1 Esta publicación contiene información que no es motivo de inclusión en la AIP, NOTAM o SUP pero de interés para las operaciones aéreas. Las circulares suelen anticipar cambios a largo plazo en la legislación, reglamentación, procedimientos, etc., así como asesorar y aclarar información relativa a la seguridad de los vuelos, legislación, aspectos técnicos y asuntos administrativos. Los AIC AIP Volumen I y los AIC AIP Volumen II ambos disponibles solo en formato digital y anunciados a través de la publicación de un NOTAM.

3.7 Lista de verificación y lista NOTAM vigentes

3.7.1 Para cada elemento de la Documentación Integrada existe una lista de chequeo a fin de verificar la información en vigor. Las listas de chequeo de los SUP y AIP-Chile son páginas de la AIP incluidas en la Parte GEN 0.2-1/0.3-1, mientras que la lista de chequeo de las AIC constituye una AIC en sí misma. En el caso particular del NOTAM la lista de chequeo se distribuye vía AFTN en NOTAM Sistema.

4. Sistema Reglamentado AIRAC

4.1 La información relativa a cambios operacionales en instalaciones, servicios o procedimientos que puedan preverse con antelación se publicará mediante el Sistema Reglamentado de Publicación AIRAC, en forma de AMDT o SUP a la AIP, según las especificaciones del Anexo 15 de la OACI.

3.6 *Aeronautical Information Circular (AIC)*

3.6.1 It contains information that does not qualify for promulgation in AIP, NOTAM or SUP but interest to aircraft operations. Circular mainly anticipate long term changes in the legislation, regulation, procedures, etc., as well as advise and clarify information about the safety of flights, legislation technical aspects and administrative matters The AIC AIP Volume I and the AIC AIP Volume II both available only in digital format and announced through the publication of a NOTAM.

3.7 *Checklist and list of valid NOTAM*

3.7.1 For each one of the elements of the Integrated Package there is a checklist to verify the information in force. Checklist of SUP and the AIP-Chile are AIP pages included in part GEN 0.2-1/0.3-1, whilst the check of the AIC constitutes and AIC itself. For the particular case of the NOTAM the checklist is distributed via AFTN in System NOTAM format.

4. *Regulated AIRAC publication System*

4.1 Information regarding changes of operational significance in facilities, services or procedures that can be envisaged in advance, will be issued through the Regulated AIRAC System in the way of AMDT or SUP to the AIP, as per the specifications to ICAO Annex 15.

✂

- 4.2 Este sistema de publicación se basa en una serie de fechas predeterminadas de publicación y entrada en vigor común, acordadas a nivel internacional, a intervalos de 28 días.
- 4.3 AIS - Chile distribuirá la información con 42 días de antelación a la fecha de entrada en vigor de forma que los destinatarios puedan recibirlas por lo menos 28 días antes de dicha fecha. Ver TABLA 1.
- 4.4 Siempre que se prevean modificaciones de importancia o nuevos procedimientos y sea factible, se publicará la información con 28 días de antelación con respecto a la fecha de entrada en vigor (un ciclo AIRAC)
- 4.5 La información notificada mediante el sistema AIRAC no será modificada por lo menos hasta 28 días después de la fecha indicada de efectividad, a menos que la circunstancia notificada sea de carácter temporal y no persista durante todo el período.
- 4.6 Se difundirá una publicación "NIL" por NOTAM cuando no se disponga de información a publicar mediante el sistema AIRAC.
- 4.2 This publication system is based on a predetermined internationally agreed schedule of publication and effective dates, at 28 day intervals.*
- 4.3 AIS-Chile has decided to distribute the information 42 days before the effectiveness date with the object to reaching address 28 days in advance of such date. See TABLE 1.*
- 4.4 Important changes and new procedures foreseen with enough time will be published 28 days in advance to the effectiveness date (one AIRAC cycle) whenever possible.*
- 4.5 Information notified by the AIRAC system will not be changed further for at least 28 days after the indicated effective date, unless the circumstances notified is of a temporary nature and would not persist for the full period.*
- 4.6 A "NIL" notification will be issued by NOTAM when no information to be published through the AIRAC system is available*

TABLA 1 FECHAS AIRAC
TABLE 1 AIRAC Dates

2024

Ciclo AIRAC / AIRAC cycle	Fecha / Date	AMDT
1	25 JAN 2024	-
2	22 FEB 2024	-
3	21 MAR 2024	-
4	18 APR 2024	-
5	16 MAY 2024	AMDT VOL I 60 - VOL II 96
6	13 JUN 2024	-
7	11 JUL 2024	-
8	08 AUG 2024	AMDT VOL I 61 - VOL II 97
9	05 SEP 2024	-
10	03 OCT 2024	-
11	31 OCT 2024	-
12	28 NOV 2024	AMDT VOL I 62 – VOL II 98
13	26 DEC 2024	-

2025

Ciclo AIRAC / AIRAC cycle	Fecha / Date	AMDT
1	23 JAN 2025	-
2	20 FEB 2025	-
3	20 MAR 2025	-
4	17 APR 2025	AMDT VOL I 63 - VOL II 99-
5	15 MAY 2025	
6	12 JUN 2025	-
7	10 JUL 2025	-
8	07 AUG 2025	AMDT VOL I 64 - VOL II 100
9	04 SEP 2025	-
10	02 OCT 2025	-
11	30 OCT 2025	-
12	27 NOV 2025	AMDT VOL I 65 – VOL II 101
13	25 DEC 2025	-

5. Servicio de Información Previa al Vuelo en los Aeropuertos

5.1 En todos los aeropuertos en la Tabla 2 se encuentra una Oficina de Notificación de los Servicios de Tránsito Aéreo (ARO) que suministra a los usuarios la información necesaria para la realización de un vuelo. En éstas oficinas se encuentran a disposición de los usuarios los diferentes elementos de la Documentación Integrada, cartografía esencial y boletines de información previa al vuelo, proporcionándose también información verbal a requerimientos.

5.2 Boletines de información previa al vuelo (PIB)

5.2.1 Los PIB se confeccionan en las oficinas ARO de cada aeródromo y consisten en una lista de NOTAM en vigor.

5. Pre-flight information service at airports

5.1 In every airports listed in TABLA 2 there is an aerodrome reporting office (ARO) that necessary information for the flight is provided. In that office the different elements of the Integrated Package, relevant charts, a preflight information Bulletins are available to users. Personal verbal briefings may also be available on request.

5.2 Pre-flight information Bulletins (PIB)

5.2.1 PIB area produced at ARO of each aerodrome and consist in a list of current NOTAM.

TABLA 2 / TABLE 2

AP / AD	Cobertura Coverage
Antofagasta / AP Andrés Sabella	FIR adyacente de Argentina, Bolivia y Perú.
Arica / AP Chacalluta	FIR adyacente de Bolivia y Perú.
Concepción / AD Carriel Sur (INTL O/R)	FIR adyacente de Argentina.
Iquique / AP Diego Aracena	FIR adyacente de Argentina, Bolivia y Perú
Isla de Pascua / AP Mataveri	FIR adyacente de Perú y Tahiti.
Puerto Montt / AP El Tepual	FIR adyacente de Argentina.
Punta Arenas / AP Pdte. Carlos Ibañez del Campo	FIR adyacente de Argentina.
Santiago / AP Arturo Merino Benítez	FIR adyacente de Argentina.

5.3 Información sobre el resto del mundo, puede obtenerse previa petición a la NOF.

5.4 Información Posterior al Vuelo

5.4.1 Las deficiencias en las instalaciones observadas por los pilotos en el transcurso del vuelo, aunque por lo general se comuniquen a través de la frecuencia de los Servicios de Tránsito Aéreo, podrán notificarse por escrito en la ARO de los aeródromos para posteriormente transmitirse a las Autoridades responsables.

5.3 Information about the rest of the world could be obtained previous request to the NOF.

5.4 Post Flight Information

5.4.1 Any deficiency of facilities observed by pilots in the course of the flight, though generally reported through the appropriate Air Traffic Service frequency, may be notify in writing at the ARO of the aerodromes to be then passed to the responsible authority.

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE
INTENTIONALLY LEFT BLANK

Dirección General de Aeronáutica Civil
Departamento Aeródromos y Servicios Aeronáuticos
Oficina de Notificación de los Servicios de Tránsito Aéreo (ARO)

INFORME DESPUÉS DEL VUELO

Nacionalidad, o marca común y matrícula de aeronave:

Propietario / FLT NR:

Aeródromo de salida :

ATD (UTC):

Aeródromo de llegada:

ATA (UTC):

Instalación	Lugar	Defectos de una instalación *	Hora de la Observación
Aves	Lugar	Detalles	Hora de la Observación
Fecha:		Firma del piloto :	

* Incluye altitud/nivel de vuelo, distancia y marcación observadas desde las instalaciones.

Formulario: AIS 09/1/3/003

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE
INTENTIONALLY LEFT BLANK

**GEN 3.2
PLANOS Y CARTAS AERONÁUTICAS**

1. Servicio Responsable

1.1 La Sección Información y Publicación Aeronáutica / Diseño y Construcción de Procedimientos Instrumentales (Sección AIS/MAP) es responsable de la publicación y distribución de los planos y cartas aeronáuticas para el uso de la aviación civil en Chile.

2. Mantenimiento de los planos y cartas

2.1 Los planos y cartas aeronáuticas incluidas en el Manual AIP, Volumen I y/o Volumen II, se actualizan regularmente a través de Enmiendas.

2.2 Los errores u omisiones de información detectadas en las publicaciones de un plano o carta que sean significativas para las operaciones de aeronaves se notificarán por NOTAM en el que se hará referencia al plano o carta afectada y se publicaran en el sitio web de la DGAC.

2.3 Los cambios que no son de importancia operacional en los planos o cartas se publicaran a través de correcciones manuscritas o fe errata.

2.4 Las Cartas Aeronáuticas para vuelo visual escalas 1:1.000.000, 1:500.000 y 1:250.000, son producidas y distribuidas por el Servicio Aéreo Fotogramétrico, dependiente de la Fuerza Aérea de Chile.

3. Descripción general de cada serie de cartas y planos

Plano de obstáculos de aeródromo - Tipo A

Este plano, junto con la información pertinente consignada en la Publicación de Información Aeronáutica (AIP-CHILE), proporcionará los datos necesarios para que las empresas aéreas y usuarios en general puedan cumplir las limitaciones de utilización sobre Operación de Aeronaves.

**GEN 3.2
AERONAUTICAL PLANS AND CHARTS**

1. Responsible Service

1.1 *The Aeronautical Information and Publication Section / Design and Construction of Instrumental Procedures (AIS/MAP Section) is responsible for the publication and distribution of aeronautical plans and charts for civil aviation use in Chile.*

2. Maintenance of plans and charts

2.1 *Aeronautical plans and charts included in the AIP Manual, Volume I and/or Volume II, are regularly updated through Amendments.*

2.2 *Errors or omissions of information detected in publications of a plan or chart that are significant to aircraft operations shall be notified by NOTAM referencing the affected plan or chart and published on the DGAC website.*

2.3 *Changes that are not of operational significance to the plans or charts will be published through handwritten corrections or errata.*

2.4 *Aeronautical Charts for visual flight, scales 1:1,000,000, 1:500,000 and 1:250,000, are produced and distributed by the Aerial Photogrammetric Service of the Chilean Air Force.*

3. General description of each series of charts and plans

Airfield Obstacle Map - Type A

This plan, along with relevant information contained in the Aeronautical Information Publication (AIP-CHILE), will provide the necessary data for airlines and users in general to comply with the limitations of use on Aircraft Operation.

Carta topográfica para aproximaciones de precisión

Esta carta deberá facilitar información detallada sobre el perfil del terreno de determinada parte del área de aproximación final, para que las empresas aéreas puedan evaluar el efecto del terreno al determinar la altura de decisión empleando radioaltímetros.

Cartas de navegación en ruta

Esta carta proporcionará a la tripulación de vuelo información para facilitar la navegación a lo largo de las rutas ATS, de conformidad con los procedimientos de los servicios de tránsito aéreo.

Carta de área terminal (TMAC)

En esta carta se proporcionará a la tripulación de vuelo, información que facilite las siguientes fases del vuelo por instrumentos:

- a) a transición entre la fase en ruta y la aproximación a un aeródromo; y
- b) la transición entre el despegue o aproximación frustrada y la fase en ruta del vuelo.

Carta de salida normalizada vuelo por Instrumentos (SID)

En esta carta se proporcionará a la tripulación de vuelo información que le permita seguir la ruta designada de Salida Normalizada por Instrumentos, desde la fase de despegue hasta la fase en ruta.

Carta de llegada normalizada vuelo por Instrumentos (STAR)

En esta carta se proporcionará a la tripulación de vuelo información que le permita seguir la ruta designada de llegada normalizada por instrumentos, desde la fase en ruta hasta la fase de aproximación.

Carta de aproximación por Instrumentos (IAC)

Mediante esta carta se proporcionará a las tripulaciones de vuelo información que les permita efectuar un procedimiento de aproximación por instrumentos a la pista de aterrizaje, incluyendo el procedimiento de aproximación frustrada y, cuando proceda, los circuitos de espera correspondientes.

Topographic chart for precision approaches

This chart shall provide detailed information on the terrain profile of a certain part of the final approach area, so that air carriers can evaluate terrain effect when determining the decision height using radio altimeters.

En route navigation charts

This chart will provide the flight crew with information to facilitate navigation along ATS routes in accordance with air traffic services procedures.

Terminal Area Chart (TMAC)

This chart will provide the flight crew with information to facilitate the following phases of instrument flight:

- a) *the transition between the en-route phase and the approach to an aerodrome; and*
- b) *the transition between takeoff or missed approach and the en-route phase of flight.*

Standard Instrument Departure (SID) Chart

This chart shall provide the flight crew with information to enable them to follow the designated Standard Instrument Departure route from the takeoff phase to the en-route phase.

Standard Terminal Arrival Routes (STAR) chart

This chart shall provide the flight crew with information to enable them to follow the designated Standard Terminal Arrival Routes from the en-route phase to the approach phase.

Instrument Approach Chart (IAC)

This chart will provide flight crews with information to enable them to perform an instrument approach procedure to the runway, including the missed approach procedure and, where applicable, the associated standby circuits.

Carta de aproximación visual (VAC)

Esta carta deberá proporcionar información que permita a las tripulaciones pasar de las fases de vuelo en ruta y descenso a las de aproximación hasta la pista de aterrizaje prevista mediante referencia visual.

Carta de Altitudes Mínimas de Vigilancia ATC (ATCSMAC)

En esta carta complementaria se proporcionará a la tripulación de vuelo información que le permita vigilar y verificar las altitudes asignadas por un controlador que usa un sistema de vigilancia ATS.

Plano de aeródromo o helipuerto (ADC)

En este plano se proporcionará a las tripulaciones de vuelo información que facilite el movimiento de las aeronaves en tierra:

- a) desde el puesto de estacionamiento de aviones hasta la pista; y
- b) desde la pista hasta el puesto de estacionamiento de aviones y el movimiento de los helicópteros;
- c) desde el puesto de estacionamiento de helicópteros hasta el área de toma de contacto y de elevación inicial y hasta el área de aproximación final y de despegue;
- d) desde el área de aproximación final y de despegue hasta el área de toma de contacto y de elevación inicial hasta el puesto de estacionamiento de helicópteros;
- e) a lo largo de la calle de rodaje en tierra para helicópteros y la calle de rodaje aéreo; y a lo largo de las rutas de desplazamiento aéreo.

Se proporcionará asimismo información fundamental relativa a las operaciones en el aeródromo y helipuerto.

Plano de aeródromo para movimientos en tierra

En este plano suplementario se proporcionará a las tripulaciones de vuelo información detallada que facilite el movimiento de las aeronaves en tierra, desde y hacia los puestos de estacionamiento de aeronave, y estacionamiento y atraque de las aeronaves.

Visual Approach Chart (VAC)

This chart shall provide flight crews with information to enable them to move from en-route and descent phases of flight to approach phases of flight to the intended runway by visual reference.

ATC Surveillance Minimum Altitude Chart (ATCSMAC)

This supplemental chart shall provide the flight crew with information to enable them to monitor and verify altitudes assigned by a controller using an ATS surveillance system.

Aerodrome or heliport chart (ADC)

This chart shall provide flight crews with information that facilitates the movement of aircraft on ground:

- a) *from the aircraft parking area to the runway; and*
- b) *from the runway to the aircraft parking area and helicopter movement;*
- c) *from the helicopter parking area to the touchdown and lift-off area and to the final approach and takeoff area;*
- d) *from the final approach and takeoff area to the touchdown and initial lift area to the helicopter parking area;*
- e) *along the helicopter ground taxiway and aerial taxiway; and along the air travel paths.*

Key information regarding operations at the airfield and heliport will also be provided.

Aerodrome chart for ground movements.

This supplemental chart shall provide flight crews with detailed information to facilitate the movement of aircraft on the ground, to and from aircraft stand areas, and aircraft parking and docking.

Plano de estacionamiento y atraque de aeronaves (PDC)

En este plano suplementario se proporcionará a las tripulaciones de vuelo información detallada que facilite el movimiento de las aeronaves en tierra entre las calles de rodaje y los puestos de estacionamiento de aeronaves, y el estacionamiento y atraque de las aeronaves.

///

Aircraft parking and docking chart (PDC)

This supplemental chart shall provide flight crews with detailed information that facilitates the movement of aircraft on the ground between taxiways and aircraft parking areas, and the parking and docking of aircraft.

///

GEN 3.3
SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO

1. Servicio responsable

1.1 La autoridad competente para la administración general de los Servicios de Tránsito Aéreo suministrado a la aviación es la Dirección General de Aeronáutica Civil. La Dirección General de Aeronáutica Civil, en su misión de "ayudar y proteger la navegación Aérea", es responsable de proporcionar los Servicios de Tránsito Aéreo a las aeronaves que vuelan en Chile y espacios aéreos delegados. Para ello debe adquirir, instalar, mantener y operar el sistema de comunicaciones aeronáuticas y ayudas a la navegación aérea, utilizadas para vigilancia y control de todas las operaciones de vuelo en el país. Esto se efectúa a través de las Torres de Control de los Aeródromos (TWR), Dependencias de Control de Aproximación (APP), Centros de Control de Area (ACC), Aeródromos con Servicio de Información de Vuelo (AFIS) y Oficinas de Notificación de los Servicios de Tránsito Aéreo (ARO).

Dirección Comercial:
Dirección General de Aeronáutica Civil
Avda. Miguel Claro N° 1314 Providencia
Santiago - Chile
Dirección Postal:
Clasificador 3 Correo 9 Santiago
Providencia
Santiago - Chile
TEL (56) 224392000
AFS: SCSCYAYX
EMAIL: dgac@dgac.gob.cl
Sitio web: www.dgac.gob.cl

1.2 Autoridad ATS competente

1.2.1 La autoridad ATS competente, designada por el Director General de Aeronáutica Civil para suministrar los Servicios de Tránsito Aéreo, es el Jefe del Subdepartamento Servicios de Tránsito Aéreo.

GEN 3.3
AIR TRAFFIC SERVICES

1. Responsible Service

1.1 *The competent authority for the general administration of Air Traffic Services provided to aviation is the Directorate General of Civil Aviation. The General Directorate of Civil Aviation, in its mission to "assist and protect Air navigation", is responsible for providing Air Traffic Services to aircraft flying in Chile and delegated airspaces. For this purpose, it must acquire, install, maintain and operate the aeronautical communications system and air navigation aids, used for surveillance and control of all flight operations in the country. This is done through the Aerodrome Control Towers (TWR), Approach Control Units (APP), Area Control Centers (ACC), Aerodrome Flight Information Service (AFIS) and Air Traffic Services Reporting Offices (ARO).*

*Commercial address:
Dirección General de Aeronáutica Civil Avda.
Miguel Claro N° 1314 Providencia Santiago -
Chile
Postal address:
Clasificador 3 Correo 9 Santiago Providencia
Santiago - Chile
TEL (56) 224392000
AFS: SCSCYAYX
EMAIL: dgac@dgac.gob.cl
Sitio web: www.dgac.gob.cl*

1.2 Competent ATS Authority

1.2.1 *The competent ATS authority, designated by the Director General of Civil Aviation to provide Air Traffic Services, is the Head of the Air Traffic Services Subdepartment.*

Dirección Comercial y Postal:
Departamento Aeródromos y Servicios
Aeronáuticos
Subdepartamento Servicios de Tránsito Aéreo
Sección Servicios de Tránsito Aéreo
Avda. San Pablo N° 8381 Pudahuel
Santiago – Chile
TEL: (56) 222904610/222904611
FAX: (56) 226441446
AFS: SCSCZGZX
EMAIL: deptoatc@dgac.gob.cl

*Commercial and Postal Address:
Aerodromes and Aeronautical Services
Department
Air Traffic Services Sub-Department Air
Traffic Services Section
Avda. San Pablo N° 8381 Pudahuel Santiago
– Chile
TEL: (56) 222904610/222904611
FAX: (56) 226441446
AFS: SCSCZGZX
EMAIL: deptoatc@dgac.gob.cl*

2. Área de responsabilidad

2. *Area of responsibility*

2.1 El área de responsabilidad de los Servicios de Tránsito Aéreo de Chile comprende las FIR/UIR de:

2.1 *The area of responsibility of the Chilean Air Traffic Services comprises the FIR/UIR of:*

- ❖ Antofagasta
- ❖ Isla de Pascua
- ❖ Puerto Montt
- ❖ Punta Arenas
- ❖ Santiago

- ❖ *Antofagasta*
- ❖ *Easter Island*
- ❖ *Puerto Montt*
- ❖ *Punta Arenas*
- ❖ *Santiago*

3. Servicios de Tránsito Aéreo

3. *Air Traffic Services*

3.1 Con excepción de ciertos aeródromos militares, los Servicios de Tránsito Aéreo en las FIR/UIR Antofagasta, Isla de Pascua, Puerto Montt, - Punta Arenas y Santiago los suministra el Departamento Aeródromos y Servicios Aeronáuticos.

3.1 *With the exception of certain military aerodromes, Air Traffic Services at FIR/UIR Antofagasta, Easter Island, Puerto Montt, Punta Arenas and Santiago are provided by the Aerodromes and Aeronautical Services Department.*

3.1.1 Los Servicios de Tránsito Aéreo comprenden:

3.1.1 *Air Traffic Services include:*

- Servicios de Control de Tránsito Aéreo.
- Servicios de Información de Vuelo.
- Servicios de Alerta.

- *Air Traffic Control Services.*
- *Flight Information Services.*
- *Alert Services.*

3.1.2 Servicio de Control de Tránsito Aéreo

3.1.2 *Air Traffic Control Service*

- Servicio de Control de Área.
- Servicio de Control de Tránsito Aéreo para los vuelos controlados en las áreas de control.
- Servicio de Control de Aproximación:
 - ✓ Servicio de control de tránsito aéreo para la llegada y salida de vuelos controlados.
- Servicio de Control de Aeródromo:
 - ✓ Servicio de control de tránsito aéreo para el tránsito de aeródromo.

- *Area Control Service.*
- *Air Traffic Control Service for controlled flights in control areas.*
- *Approach Control Service:*
 - ✓ *Air traffic control service for the arrival and departure of controlled flights.*
- *Aerodrome Control Service:*
 - ✓ *Air traffic control service for aerodrome traffic.*

3.1.3 Servicio de Información de Vuelo

Es el responsable de asesorar y proporcionar información útil para el vuelo.

3.1.4 Servicio de Alerta

Es el responsable de notificar a los organismos pertinentes las aeronaves que necesitan ayuda de búsqueda y salvamento.

En general, las reglas de tránsito aéreo y procedimientos en vigor y la organización de los Servicios de Tránsito Aéreo están de acuerdo con las normas de OACI

4. Coordinación entre el Explotador y el ATS

4.1 La coordinación entre el explotador y los Servicios de Tránsito Aéreo se efectúa de conformidad con el DAR 11, párrafo 2.16.

5. Altitudes mínima de vuelo

5.1 Las altitudes mínimas de vuelo en las rutas ATS están especificadas en ENR 3, habiendo sido determinadas con el objeto de asegurar como mínimo 600 metros (2000 FT) verticalmente por encima del obstáculo más alto o sobre el límite superior de las zonas restringidas, que se encuentre dentro de una distancia de 9 km (5 NM) a cada lado del eje de la ruta. Sin embargo, en los casos en que la divergencia angular de la ayuda para la navegación en combinación con la distancia entre las ayudas pudiera situar a la aeronave a más de 9 km (5 NM) a cada lado del eje, se ha tomado en cuenta esta distancia adicional.

///

3.1.3 *Flight Information Services*

He is responsible for advising and providing useful information for the flight.

3.1.4 *Alert Service*

It is responsible for notifying the relevant agencies of aircraft in need of search and rescue assistance.

In general, the air traffic rules and procedures in force and the organization of the Air Traffic Services are in accordance with ICAO standards.

4. *Coordination between the Operator and the ATS*

4.1 *Coordination between the operator and Air Traffic Services is carried out in accordance with DAR 11, paragraph 2.16.*

5. *Minimum flight altitudes*

5.1 *Minimum flight altitudes on ATS routes are specified in ENR 3, having been determined with the purpose of ensuring at least 600 meters (2000 FT) vertically above the highest obstacle or over the upper limit of restricted areas, within 9 km (5 NM) on either side of the route axis. However, in those cases where the angular divergence of the navigation aid in combination with the distance between the aids could place the aircraft at more than 9 km (5 NM) on either side of the axis, this additional distance has been taken into consideration.*

////

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE
INTENTIONALLY LEFT BLANK

GEN 3.4 SERVICIOS DE VUELO

*Flight Services***1. Servicio responsable***1. Responsible service*

1.1 La autoridad responsable de los Servicios de Vuelo en Chile es la Dirección General de Aeronáutica Civil.

1.1 The responsible authority for Flight Services in Chile is the Dirección General de Aeronáutica Civil.

Dirección Comercial/Commercial Address
Dirección General de Aeronáutica Civil Avda. Miguel Claro N° 1314 Providencia Santiago – Chile TEL: (56) 224392501 - 224392518 FAX: (56) 224392101 AFS: SCSCYAYX EMAIL: director@dgac.gob.cl EMAIL: secretaria_director@dgac.gob.cl

Dirección Postal/Postal Commercial
Dirección General de Aeronáutica Civil Clasificador 3 Correo 9 Santiago Providencia Santiago – Chile

2. Autoridad competente*2. Appropriate authority*

2.1 La autoridad competente designada por el Director General de Aeronáutica Civil para suministrar las telecomunicaciones aeronáuticas es la Sección Servicios de Vuelo del Departamento de Aeródromos y Servicios Aeronáuticos.

2.1 The appropriate authority designated by the Director of Dirección General de Aeronáutica Civil is the Sección Servicios de Vuelo of the Departamento de Aeródromos y Servicios Aeronáuticos.

Dirección Comercial-Postal/ Comercia/Postal / Address
Departamento Aeródromos y Servicios Aeronáuticos Sección Servicios de Vuelo Avda. San Pablo N° 8381 Pudahuel Santiago - Chile TEL: (56) 222904660 - 222904661 AFS: SCSCYTYX EMAIL: rvelasquez@dgac.gob.cl

3. Área de responsabilidad

3.1 Se proporciona Servicios de Vuelo en las FIR/UIR de:

- Antofagasta
- Isla de Pascua
- Puerto Montt
- Punta Arenas
- Santiago

4. Documentos aplicables de la OACI

Anexo 10	Telecomunicaciones aeronáuticas.
Doc. 7030	Procedimientos suplementarios regionales.
Doc 7910	Indicadores de lugar.
Doc 8400	Abreviaturas y códigos.
Doc 8585	Designadores de empresas explotadores de aeronaves, de entidades oficiales y de servicios aeronáuticos.

Las diferencias entre los reglamentos y procedimientos nacionales e internacionales figuran en GEN 1.7.

5. Tipos de servicios

5.1 Servicio de Radionavegación

5.1.1 Se dispone de los siguientes tipos de radioayudas para la navegación:

- ❖ Radar de vigilancia (ASR/SSR)
- ❖ LF/MF radiofaro no direccional (NDB)
- ❖ Sistema de aterrizaje por instrumentos (ILS)
- ❖ VHF radiofaro omnidireccional (VOR)
- ❖ Equipo radiotelemétrico (DME)

5.2 Servicio Móvil

5.2.1 Las estaciones aeronáuticas mantienen vigilancia continua en las frecuencias asignadas durante las horas de servicio publicadas, a menos que se indique lo contrario. Las aeronaves deben comunicar con las estaciones terrestres encargadas del control en el área o sector donde se encuentren volando. Las aeronaves deben mantener escucha constante en la frecuencia apropiada de la estación de control y no abandonarán dicha escucha, excepto en casos de emergencias, sin notificarlos a la estación de control.

3. Area of responsibility

3.1 *Flight Services are supplied in FIR/UIR:*

- *Antofagasta*
- *Isla de Pascua*
- *Puerto Montt*
- *Punta Arenas*
- *Santiago*

4. Applicable ICAO documents

<i>Annex 10</i>	<i>Aeronautical telecommunications</i>
<i>Doc 7030</i>	<i>Regional supplementary procedures</i>
<i>Doc 7910</i>	<i>Location indicators</i>
<i>Doc 8400</i>	<i>Abbreviations and codes</i>
<i>Doc 8585</i>	<i>Designators of aircrafts operating agencies, aeronautical authorities and services.</i>

Differences between national and international rules and procedures are given in GEN 1.7.

5. Types of services

5.1 Radionavigation Service

5.1.1 *The following types of radio aids to navigation are available:*

- ❖ *Surveillance radar (ASR/SSR)*
- ❖ *LF/MF non directional beacon (NDB)*
- ❖ *Instrument landing system (ILS)*
- ❖ *VHF omnidirectional radio range (VOR)*
- ❖ *Distance measuring equipment (DME)*

5.2 Mobile Service

5.2.1 *The aeronautical stations maintain a continuous watch on the allocated frequencies during the published hours of service, unless otherwise notified, aircraft must communicate with the radio stations on the ground which exercise control in the area or sector in which they are flying. Aircraft must maintain continuous watch on the appropriate frequency of the control stations and shall not abandon watch, except in case of emergency, without informing the control radio station.*

5.2.2. Los idiomas normalmente usados en las comunicaciones aire/tierra, en todos los centros de control y servicios de Torre/APP en aeródromos abiertos tráfico internacional son Español e Inglés.

5.3 Servicio fijo

5.3.1 Los mensajes cursados por el servicio fijo aeronáutico se aceptan únicamente si satisfacen los requisitos especificados por la OACI, Anexo 10 Volumen II.

5.4 Servicio de radiodifusión

5.4.1 Se dispone de las siguientes difusiones meteorológicas para uso de las aeronaves en vuelo:

- Radiodifusión de área terminal ATIS

5.2.2 The languages normally used in the air/ground communications in the all the control centre and TWR/APP services of the international aerodromes are Spanish and English.

5.3 Fixed service

5.3.1 Messages to be transmitted by the aeronautical fixed telecommunications area accepted only if they satisfy the ICAO requirements of Annex 10, Volume II.

5.4 Broadcasting service

5.4.1 The following meteorological broadcasting are available for aircraft use in flight:

- ATIS area terminal information service.*

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE
INTENTIONALLY LEFT BLANK

GEN 3.5 SERVICIO METEOROLÓGICO*Meteorological Service***1. Servicio responsable***1. Responsible service*

1.1 El proveedor de Servicios Meteorológico responsable del servicio meteorológico nacional es la Dirección Meteorológica de Chile de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

1.1 The meteorological service provider meteorological authority responsible for the national meteorological service is the Direccion Meteorologica de Chile of the Direccion General de Aeronautica Civil

Dirección Comercial/Postal	
Avda. Portales 3450 - Estación Central Santiago - Chile	
TEL	(56) 224364538
FAX	(56) 224378112
AFS	SCEMYMYM
Casilla	140 Sucursal Paseo Estación Central
EMAIL	director@meteochile.gob.cl
WEB	http://metaer.meteochile.gob.cl

2 Área de responsabilidad*2 Area of responsibility*

2.1 Se proporciona servicio meteorológico en la FIR/UIR:

- Antofagasta
- Isla de Pascua
- Puerto Montt
- Punta Arenas
- Santiago, y
- Centro meteorológico antártico Eduardo Frei Montalva ubicado entre los 70 grados y los 90 grados latitud sur y longitud entre los 20 grados oeste y los 90 grados oeste.

2.1 Meteorological service are supplied in the FIR/UIR:

- *Antofagasta*
- *Isla de Pascua*
- *Puerto Montt*
- *Punta Arenas*
- *Santiago, and*
- *Centro meteorológico Eduardo Frei Montalva located between the 70 degrees and 90 degrees latitude south and longitude between the 20 degrees west and 90 degrees west.*

3. Horarios*3. Schedules*

3.1 En los aeródromos que tenga al día un número limitado de horas de funcionamiento, el horario de operación de la estación meteorológica será, como mínimo, el necesario para satisfacer los requerimientos operacionales del aeródromo.

3.1 The operating hours of meteorological station will be, at last, the necessary to satisfy the aerodrome operational requirements in those aerodromes where the daily operating hour is limited.

3.2 Las observaciones que se realizan (tipo, frecuencia y horario), los sistemas y lugares de observación, así como las dependencias ATS ARO atendidas por las oficinas meteorológicas de los aeródromos se detallan en GEN 3.5-3.

3.2 The observations carry out (type, frequency and schedule), the system and observation places as well as the ATS dependencies and ARO attended by the aerodrome meteorological offices as shown in GEN 3.5.3

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE
INTENTIONALLY LEFT BLANK

Tabla: Observaciones e informes meteorológicos

Meteorological observations and report

Nombre Estación Indicador de lugar	Tipo/ frecuencia Observación/ Equipo automático Observación	Tipos de informes MET	Sistema y emplazamiento (s) de observación	HR SER	Información complementaria
<i>Name of station Location indicator</i>	<i>Type and frequency of observation/ Automatic observing equipment</i>	<i>Types of MET report</i>	<i>Observation system and site (s)</i>		<i>Supplementary information</i>
1	2	3	4	5	6
ANTÁRTICA CHILENA/ Centro Meteorológico Antártico Pdte. Eduardo Frei Montalva SCRM	Horaria Estación Automática	METAR SPECI	EMA THR 29 - Anemómetro digital THR 11 y THR 29, en mástil frangible de 12m con luz de obstrucción. - Anemómetro Backup en THR 11 con mástil no frangible a 12m con luz de obstrucción - Anemómetro digital de referencia en TWR en mástil no frangible. - Nefobasímetro THR 29 - Pluviómetro THR 29	HR SER	NO
HR SER METAR 1200-2359/0000/0300/0600/0900, otros RQ METAR fuera de HR SER deben realizarse con 8HR BFR OPR, EXC ACFE STS, MEDEVAC, HOSP, HUM Y SAR. RQ debe realizarse sin excepción a través de solicitud extensión SER, FPL o correo electrónico a aro.antartica@dgc.gov.cl previa confirmación telefónica al 224392913 por parte del usuario de recepción y CLR solicitud.					
ANTOFAGASTA/ AP Andrés Sabella SCFA	Horaria Sistema Meteorológico Integrado	METAR SPECI MET REPORT* SPECIAL*	Automated Weather Observing System (AWOS) - EMA TDZ THR 01. - VIS TDZ THR 01 y MID NEFO a 1050m THR01. - Anemómetro TDZ RWY 01, TDZ RWY 19 y respaldo TDZ RWY 01	H24	RAWIN Ver ENR 5.3-1
* Sin Visibilidad TDZ y NEFO en THR 19					
ARICA/ AP Chacalluta SCAR	Horaria Sistema Meteorológico Integrado	METAR SPECI MET REPORT SPECIAL	Automated weather observing system (AWOS) - EMA TDZ RWY 02 - Nefobasímetro a 1050m THR 02. - Anemómetro TDZ RWY20 y respaldo TDZ RWY02.	H24	NO
BALMACEDA/ AD Balmaceda SCBA	Horaria Estación Automática	METAR SPECI MET REPORT SPECIAL	EMA y Visibilímetro en THR 27 / TDZ - Anemómetro RWY09 / TDZ - Anemómetro Backup RWY27 / TDZ - Sistema de viento en mástil frangible 10m con luz de obstrucción.	H24	NO
CALAMA/ AD El Loa SCCF	Horaria Sistema Meteorológico Integrado	METAR SPECI MET REPORT SPECIAL	Automated weather observing system (AWOS) - EMA TDZ RWY 28 - Nefobasímetro a 1050m THR 28. - Anemómetro TDZ RWY10, TDZ RWY28 y respaldo TDZ RWY28. - Anemómetro digital a 300m THR 28.	H24	NO
CALDERA/ AD Desierto de Atacama SCAT	Horaria Sistema Meteorológico Integrado	METAR SPECI MET REPORT SPECIAL	Automated Weather Observing System (AWOS) - EMA TDZ RWY 17. - VIS TDZ RVR RWY 17 y MID. - Nefobasímetro a 1050m THR 17. - Anemómetro TDZ RWY17 y TDZ RWT35, respaldo TDZ RWY17.	HR SER	
HR SER IVNO DLY 0000-0130/1210-2359 OTHR estación automática. HR SER VRNO DLY 0000-0030/1110-2359 OTHR estación automática.					
COLINA/ AD Peldehue SCPD	Horaria Estación Automática	METAR/ SPECI MET REPORT SPECIAL	EMA THR 14 Nefobasímetro y Visibilímetro no disponible	HR SER	NO
HR SER IVNO MON-FRI BTN 1230-FCCV / SAT-SUN-HOL BTN 1330-FCCV HR SER VRNO MON-FRI BTN 1130-2330 / SAT-SUN-HOL BTN 1230-2330					

Tabla: Observaciones e informes meteorológicos /
Meteorological observations and report

Nombre Estación Indicador de lugar	Tipo/ frecuencia Observación/ Equipo automático Observación	Tipos de informes MET	Sistema y emplazamiento (s) de observación	HR SER	Información complementaria
<i>Name of station Location indicator</i>	<i>Type and frequency of observation/ Automatic observing equipment</i>	<i>Types of MET report</i>	<i>Observation system and site (s)</i>		<i>Supplementary information</i>
1	2	3	4	5	6
CHAITÉN/ AD Nuevo Chaitén SCTN	Horaria Estación Automática	METAR SPECI	- EMA y Visibilímetro en THR 01 - Anemómetro RWY 01/TDZ - Anemómetro RWY 19/TDZ - Anemómetro Backup RWY 01/TDZ - Sistema de viento en mástil frangible 10m con luz obstrucción	HR SER	NO
HR SER IVNO MON-FRI 1230-2130. SAT/SUN 1230-1900 METAR/SPECI OTHR ESTACIÓN EMA. HR SER VRNO MON-FRI 1130-2030. SAT/SUN 1130-1800 METAR/SPECI. OTHR ESTACIÓN EMA.					
CHILE CHICO/ AD Chile Chico SCCC	Horaria Estación Automática	METAR SPECI	- Anemómetro digital ubicado en TWR.	HR SER	NO
HR SER IVNO MON-THU BTN 1230-2130/FRI 1230-2030 SAT/SUN/HOL WO ATTN HR SER VRNO MON-THU BTN 1130-2030/FRI 1130-1930 SAT/SUN/HOL WO ATTN					
CHILLAN/ AD Gral. B. O'Higgins SCCH	Horaria Automática	METAR SPECI	- EMA a 265 m THR 04 y a 73 m RCL.	H24	NO
COCHRANE/ AD Cochrane SCHR	Horaria Automática	METAR SPECI	- Anemómetro digital ubicado en TWR.	HJ	NO
HR SER IVNO MON-THU 1230-2130/ FRI 1230-2030 SAT/SUN/ HOL WO ATTN HR SER VRNO MON-THU BTN 1130-2030/FRI 1130-1930 SAT/SUN/ HOL WO ATTN					
CONCEPCION/ AD Carriel Sur SCIE	Horaria Estación Automática	METAR SPECI MET REPORT SPECIAL	Automated Weather Observing System (AWOS) - EMA RWY 02 TDZ - Anemómetro RWY 02 y RWY 20 - Nefobasímetro RWY 02 y RWY 20 - Transmisómetro (RVR) RWY 02 TDZ, MID y ROLL OUT, Forward scatter meter (FSM) RWY 02 TDZ - Anemómetro respaldo RWY 02 TDZ - Altímetro respaldo TWR,ARO y APP	H24	NO
COYHAIQUE/ AD Teniente Vidal SCCY	Horaria Automática	METAR SPECI	- EMA ubicada en THR 21 - Anemómetro digital THR 21 en mástil frangible 10m con luz de obstrucción - Anemómetro respaldo en TWR.	HR SER	NO
HR SER METAR / SPECI MON-SUN 1200-2359 AUTOMETAR MON-SUN 0100-1100					
CURICO/ AD General Freiré SCIC	Horaria Automática	METAR SPECI	- Anemómetro digital en TWR - EMA a 77 m W RWY y a 180 m THR 19.	HR SER	NO
HR SER IVNO MON-SUN 1230-FCCV. HR SER VRNO MON-SUN 1130-FCCV AUTOMETAR IVNO MON-SUN FCCV-1230 VRNO MON-SUN FCCV-1130					
DALCAHUE/ AD Mocopulli SCPQ	Horaria Estación Automática	METAR SPECI MET REPORT SPECIAL	RVR THR 35 RVR MID - Visibilímetro THR 35. - Visibilímetro EMA THR 35, - Nefobasímetro a 450m del THR 35. - Anemómetros THR 17 y THR 35. - Anemómetro respaldo RWY35/TDZ	HR SER	NO
HR SER IVNO MON-SUN 1200-2100 HR SER VRNO MON-SUN 1100-2000 Fuera horario servicio IVNO-VRNO METAR, METAR REPORT AUTO					

Tabla: Observaciones e informes meteorológicos
Meteorological observations and report

Nombre Estación Indicador de lugar	Tipo/ frecuencia Observación/ Equipo automático Observación	Tipos de informes MET	Sistema y emplazamiento (s) de observación	HR SER	Información complementaria
<i>Name of station Location indicator</i>	<i>Type and frequency of observation/Autom atic observing equipment</i>	<i>Types of MET report</i>	<i>Observation system and site (s)</i>		<i>Supplementary information</i>
1	2	3	4	5	6
FREIRE/ AD La Araucanía SCQP	Horaria Estación Automática	METAR SPECI MET REPORT SPECIAL	Automated Weather Observing System (AWOS) - EMA 01 a 330m de THR RWY 01 - Nefobasímetro RWY 01 a 945m de THR RWY01 - Nefobasímetro RWY19 a 1060m de THR RWY19 - Visibilímetro RWY 01 a 315m de THR RWY 01 - RVR TDZ RWY01, RVR MID, RVR TDZ RWY19 - Anemómetro RWY19 A 300m de THR RWY19. - Anemómetro respaldo a 280m de THR RWY01	H24	NO
FUTALEFÚ/ AD Futaleufú SCFT	Horaria Estación Automática	METAR SPECI	Automated Weather Observing System (AWOS) - EMA RWY27 a 50,7m al SUR RCL y 59,2m THR27 - Nefobasímetro RWY 27 LOC a 50,7m al sur RCL y 39,2m THR 27. - Anemómetro digital SDBY RWY27 LOC a 50,7M al sur RCL y 49,2m THR27. - Visibilímetro RWY27 LOC A 50,5m al SUR RCL y 55,6m THR 27. - Anemómetro digital RWY27 LOC a 50,7m al sur RCL y 59,2m THR27. - Anemómetro digital RWY09 a 35m al norte RCL y 4m THR09.	HR SER	NO
HR SER IVNO MON-THU 1230-2130 FRI 1230-2030.SAT/SUN/HOL WO ATTN. HR SER VRNO MON-THU 1130-2030 FRI 1130-1930. SAT/SUN/HOL WO ATTN.					
IQUIQUE/ AP Diego Aracena SCDA	Horaria Sistema Meteorológico Integrado	METAR SPECI MET REPORT SPECIAL	Automated Weather Observing System (AWOS). - EMA TDZ RWY 19 - Nefobasímetro a 780m THR 19. - Anemómetro TDZ RWY01, TDZ RWY19 y respaldo TDZ RWY19.	H24	NO
ISLA DE PASCUA/ AP Mataverí SCIP	Horaria Estación Automática	METAR SPECI MET REPORT SPECIAL	Automated Weather Observing System (AWOS). - EMA, Anemómetro Digital y anemómetro de respaldo, temperatura y humedad relativa de respaldo y VIS TDZ THR RWY 10 a 110m en dirección N. - Nefobasímetro a 450m THR RWY10 dirección W. - Anemómetro digital, anemómetro de respaldo, VIS y Nefobasímetro en TDZ THR RWY28 a 88m en dirección S. - Altimetro de respaldo en TWR - Altimetro de respaldo en CMRP.	H24	RA WIN Ver ENR 5.3-1
JUAN FERNÁNDEZ AD Robinson Crusoe SCIR	Horaria Estación Automática	METAR SPECI	Anemómetro digital THR 14 y THR 32	HR SER	NO
HR SER IVNO MON-FRI 1230-2130 SAT/SUN O/R. / HR SER VRNO MON-FRI 1130-2030 SAT/SUN O/R					
LA SERENA/ AD La Florida SCSE	Horaria Estación Automática	METAR SPECI MET REPORT SPECIAL	Automated Weather Observing System (AWOS) - EMA RWY 12 TDZ - Nefobasímetro SECT THR RWY12/30 - Anemómetro digital RWY 12/30 TDZ - Visibilímetro RWY 12 TDZ INFO ARO/MET	H24	NO

Tabla: Observaciones e informes meteorológicos
Meteorological observations and report

Nombre Estación Indicador de lugar	Tipo/frecuencia Observación/ Equipo automático Observación	Tipos de informes MET	Sistema y emplazamiento (s) de observación	HR SER	Información complementaria
<i>Name of station Location indicator</i>	<i>Type and frequency of observation/ Automatic observing equipment</i>	<i>Types of MET report</i>	<i>Observation system and site (s)</i>		<i>Supplementar y information</i>
1	2	3	4	5	6
LOS ANGELES/ AD María Dolores SCGE	Horaria Estación Automática	METAR SPECI	- EMA RWY 18 TDZ, - Anemómetro digital en RWY18, - altímetro de respaldo, info disponible en TWR AFIS y ARO.	HJ	NO
MELINKA/ AD Melinka SCMK	Horaria Estación Automática	METAR SPECI	Automated Weather Observing System (AWOS) - EMA RWY 18 TDZ - NEFO RWY36. - Anemómetro digital en RWY 36 y RWY18, - visibilímetro RWY36, - Anemómetro digital de respaldo en RWY36.sensor de temperature y humedad de respaldo en RWY36 y altímetro de respaldo.	HR SER	NO
HR SER IVNO MON-FRI 1230-2230 SAT 1230-1730 SUN/OTHR O/R CEL AD +569 61734340 HR SER VRNO MON-FRI 1130-2130 SAT 1130-1630. SUN/OTHR O/R CEL AD +569 61734340					
NATALES/ AD Puerto Natales SCNT	Horaria Estación Convencional	METAR SPECI	- Anemómetro digital instalado sobre TWR sensor ubicado a 13m HGT respecto a THR 28.	HR SER	NO
HR SER MAY-JUL 1200-2100 / AUG-APR 1045-2245 OTHR O/R					
OSORNO/ AD Cañal Bajo Carlos Hott Siebert SCJO	Horaria Estación Automática	METAR SPECI MET REPORT SPECIAL	- EMA, ubicada en THR 33. - Anemómetro digital THR 15 en mástil frangible 10m con luz de obstrucción. - Anemómetro digital THR 33 en mástil frangible 10m con luz de obstrucción.	HR SER	NO
HR SER IVNO MON-SUN 1200-2300 HR SER VRNO MON-SUN 1100-2200					
PALENA/ AD Alto Palena SCAP	Horaria Estación Automática	METAR SPECI	- EMA, RWY25 TDZ. - Anemómetro digital instalado RWY25 / TDZ - Anemómetro digital instalado RWT07 / TDZ	HR SER	NO
HR SER IVNO MON-THU 1230-2130 FRI 1230-2030 SAT/SUN/HOL WO ATTN. HR SER VRNO MON-THU 1130-2030 FRI 1130-1930 SAT/SUN/HOL WO ATTN.					
PORVENIR/ AD Capitán Fuentes Martínez SCFM	Horaria Estación Convencional	METAR SPECI	- Anemómetro de cazoleta digital a 120m del eje de RWY y a 1400m THR 27 y a 1000m THR 09.	HR SER	NO
HR SER MON-FRI 1100-2030 SAT/SUN/HOL OTHR A REQ.					
PUERTO AYSEN/ AD Puerto Aysén SCAS	Horaria Estación Convencional	METAR SPECI	- Anemómetro hélice tipo ACFT ubicado en TWR a 290 m THR 07.	HR SER	NO
HR SER IVNO MON-THU 1230-2130 FRI 1230-2030. SAT/SUN WO ATTN. HR SER VRNO MON-THU 1130-2030 FRI 1130-1930.SAT/SUN WO ATTN.					

Tabla: Observaciones e informes meteorológicos
Meteorological observations and report

Nombre de la estación Indicador de lugar	Tipo y frecuencia de la observación/ Equipo automático de observación	Tipos de informes MET	Sistema y emplazamiento (s) de observación	HR SER	Información complementaria
<i>Name of station Location indicator</i>	<i>Type and frequency of observation/ Automatic observing equipment</i>	<i>Types of MET report</i>	<i>Observation system and site (s)</i>		<i>Supplementary information</i>
1	2	3	4	5	6
PUERTO MONTT/ AP El Tepual SCTE	Horaria Sistema meteorológico Integrado	METAR SPECI MET REPORT SPECIAL	- Indica viento en ambos THR, altura de nubes en el marcador medio de la pista THR 35, RVR ambos THR y RCL. - Anemómetros digitales a 100m THR 17 y a 1150m THR 35. - Anemómetro y altímetro THR 35 de respaldo en TWR.	H24	RAWIN Ver ENR 5.3-1
PUERTO WILLIAMS/ AD Guardiamarina Zañartu SCGZ	Horaria Estación Convencional	METAR SPECI	- Anemómetro de cazoleta digital en TWR a 110m THR 26 y a 1415m THR 08.	HR SER	NO
HR SER MON-THU 1130-2030 FRI 1130-1930 SAT 1130-1600. OTHR/SUN/HOL REQ CLR EN HR SER, EXC MEDEVAC					
PUNTA ARENAS/ AP Pdte. Carlos Ibáñez del campo SCCI	Horaria Estación Automática	METAR SPECI MET REPORT RWY25 SPECIAL RWY25	Automated Weather Observing System (AWOS) - Nefobasímetro a 880m al Este THR 25, en proyección del RCL. - EMA y pluviómetro a 318m al W THR 25 y 120m al S del RCL RWY 25 en mástil frangible de 10m HGT con luz obstrucción. - Sensor de tiempo presente a 330m al W THR 25 y 120m al S del RCL RWY 25. - RVR RWY 25 a 340m al W THR 25 y 120m al S del RCL RWY 25. - RVR RWY 25 MID a 1365m al W THR 25 y 120m al S del RCL RWY 25. - Anemómetro de cazoleta digital en mástil frangible de 10m HGT con luz de obstáculo ubicado en intersección de pistas 07 y 12 de acuerdo a las siguientes distancias: a) A 65m al SW THR 12 y 270m al SW del RCL RWY 12. b) a 300m al NE THR 07 y 160m al N del RCL RWY 07. - Anemómetro de cazoleta digital a 275m al N THR 30 y 130m al NE del RCL RWY 30 en mástil frangible de 10m HGT con luz de obstáculo. - Anemómetro de cazoleta digital de respaldo a 309m al W THR 25 y 120m al S del RCL RWY 25 en mástil frangible de 10m HGT con luz de obstrucción. - Altímetro de respaldo en TWR y CMRA - Indicación de viento de respaldo TDZ RWY 25 en TWR, ACC y CMRA. - Indicación de temperatura y humedad relativa de respaldo TDZ RWY 25 en TWR y CMRA.	H24	RAWIN Ver ENR 5.3-1 meteo_parenas @dgac.gob.cl

Tabla: Observaciones e informes meteorológicos

Meteorological observations and report

Nombre de la estación Indicador de lugar	Tipo y frecuencia de la observación / Equipo automático de observación	Tipos de informes MET	Sistema y emplazamiento (s) de observación	HR SER	Información complementaria
<i>Name of station Location indicator</i>	<i>Type and frequency of observation/ Automatic observing equipment</i>	<i>Types of MET report</i>	<i>Observation system and site (s)</i>		<i>Supplementary information</i>
1	2	3	4	5	6
QUELLON/ AD Quellón SCON	Horaria Estación Automática	METAR SPECI	Automated Weather Observing System (AWOS) - EMA ubicada a 29 m RCL. - Nefobasímetro sector THR RWY 04. - Anemómetro digital RWY 22/TDZ. - EMA RWY 04/TDZ - Anemómetro respaldo RWY 04/TDZ.	HR SER	NO
HR SER IVNO MON-THU 1230-2130 FRI 1230-2030. SAT-SUN-HOL WO ATTN HR SER VRNO MON-THU 1130-2030 FRI 1130-1930. SAT-SUN-HOL WO ATTN					
RANCAGUA/ AD La Independencia SCRG	Horaria	METAR SPECI	- EMA con fine climatológicos Ubicada a 200m THR 21 y a 50m al SW de RCL	HR SER	NO
HR SER IVNO DLY BTN 1200-FCCV HR SER VRNO DLY BTN 1100-FCCV					
SANTIAGO/ AP Arturo Merino Benítez SCEL	Horaria	METAR SPECI MET REPORT SPECIAL.	Automated Weather Observing System (AWOS)	H24	Ver AD 2.9-4
SANTIAGO/ AD Eulogio Sánchez (Tobalaba) SCTB	Horaria Estación Automática	METAR SPECI	- EMA RWY 19 TDZ - Anemómetro digital RWY19 - Visibilímetro RWY19 - Altimetro de respaldo, pluviómetro, información disponible en ARO y TWR	HR SER	NO
HR SER IVNO MON-SUN 1200-FCCV HR SER VRNO MON-SUN 1100-FCCV					
SANTO DOMINGO/ AD Santo Domingo SCSN	Horaria Estación Automática	METAR SPECI MET REPORT SPECIAL	- EMA a 190 m THR 23 y a 80 m SE RCL.	HR SER	RA WIN Ver ENR 5.3-1
HR SER IVNO – VRNO MON-SUN 1200-2300 HR SER AUTOMETAR MON-SUN 0000-1100					
VALDIVIA/ AD Pichoy SCVD	Horaria Estación Automática	METAR SPECI MET REPÓRT SPECIAL	- EMA THR 35 - AnemómetroTHR 17	HR SER	AUTOMETAR y SYNOP fuera de horario establecido
HR SER VRNO DLY 1200-2200 OTHR estación automática. HR SER IVNO DLY 1300-2300 OTHR estación automática.					
VALPARAISO/ AD Rodelillo SCRD	Horaria Estación Automática	METAR SPECI	- Anemómetro digital ubicado en TWR.	HR SER	NO
HR SER VRNO MON-SUN BTN 1130-2330 HR SER IVNO MON-SUN BTN 1230-2230					
VIÑA DEL MAR/ AD Viña del Mar SCVM	Horaria Estación Convencional	METAR SPECI	- Anemómetro digital ubicado en TWR. - Altimetro digital.	H24	NO

GEN 3.6

Servicio Búsqueda y Salvamento Aéreo

1. Servicio responsable

El Servicio de Búsqueda y Salvamento (SAR) en Chile, está organizado de conformidad con las Normas y Métodos recomendados del Anexo 12, responsabilidad que ha sido entregada a la Fuerza Aérea de Chile, por la legislación vigente - Ley D.G.A.C. N° 16.752 artículo 7° y D.S. N°708 del 02 octubre 1989.

Fuerza Aérea de Chile
Servicio Búsqueda y Salvamento Aéreo
Pedro Aguirre Cerda N° 5500, Cerrillos – Edificio Arturo Merino Benítez, Santiago – Chile
Teléfono de emergencia: 138
TEL: (56) 229765581 / 229764042
AFTN: SCTIZSZX

Departamento de Planificación y Desarrollo SAR
Pedro Aguirre Cerda N° 5500, Cerrillos – Edificio Arturo Merino Benítez, Santiago – Chile
TEL: (56) 229765581/ 229765580 / 229764044
Email:chmcc@fach.mil.cl;sarchmcc@gmail.com

Dirección Postal:
Fuerza Aérea de Chile
Servicio Búsqueda y Salvamento
Pedro Aguirre Cerda 5500, Cerrillos – Edificio Arturo Merino Benítez, Santiago – Chile

2. Área de responsabilidad

El SAR es responsable de las operaciones dentro del territorio nacional y de sus aguas jurisdiccionales.

3. Tipos de Servicio

Los medios que utiliza el Servicio SAR para el cumplimiento de su función, se basan principalmente en los que aporta la Fuerza Aérea de Chile. Además, apoyan a esta labor otros organismos de la Defensa Nacional y de Orden, así como organismos públicos y privados. Las comunicaciones se basan principalmente en los medios existentes, tanto en las comunicaciones Aire/Tierra, como Tierra/Aire, conforme a los procedimientos OACI.

GEN 3.6

Aerial Search and Rescue Service

1. Responsible Service

The Search and Rescue Service (SAR) in Chile is organized in accordance with the Standards and Recommended Methods of Annex 12, responsibility assigned to the Chilean Air Force by the legislation in force - D.G.A.C. Law. N° 16.752 article 7° and D.S. No. 708 of October 2, 1989.

*Chilean Air Force
Aerial Search and Rescue Service
Pedro Aguirre Cerda N° 5500, Cerrillos - Edificio Arturo Merino Benítez, Santiago - Chile
Emergency phone number: 138
TEL: (56) 229765581 / 229764042
AFTN : SCTIZSZX*

*Planning and Development Department SAR
Pedro Aguirre Cerda N° 5500, Cerrillos - Edificio Arturo Merino Benítez, Santiago - Chile
TEL: (56) 229765581/ 229765580 / 229764044
Email:chmcc@fach.mil.cl;sarchmcc@gmail.com*

*Postal address:
Chilean Air Force
Search and Rescue Service
Pedro Aguirre Cerda 5500, Cerrillos – Edificio Arturo Merino Benítez, Santiago – Chile*

2. Responsibility Area

SAR is responsible for operations within national territory and its jurisdictional waters.

3. Types of Service

The means used by the SAR Service for the fulfillment of its function are mainly based on those provided by the Chilean Air Force. In addition, other National Defense and Law Enforcement agencies, as well as public and private organizations, support this work. Communications are mainly based on existing media, both in Air/Ground and Ground/Air communications, in accordance with ICAO procedures:

NOMBRE Y EMPLAZAMIENTO DE LAS UNIDADES DE SALVAMENTO NAME AND LOCATION OF THE RESCUE UNITS			
1.-	<p>Centro Coordinador de Salvamento: Iquique – Comandante en Jefe de la Iª Brigada Aérea.</p> <p>Límite Norte: 18° 21' y límite político internacional con Perú. Límite Este: límite político internacional con Bolivia. Límite Sur: 21° 26' S. Límite Weste: 90° 00 W.</p> <p>Dirección física: Base Aérea Los Cóndores S/N – Punta Chucumata – Iquique Dirección Postal: Correos de Chile, oficina Iquique, Casilla N° 137, ZC 1100416 TEL: (56-57) 2791225 Celular: +56 9 79667596 AFTN: SCDAYXYX – SCDAYWYX, recibe el centro de operaciones aéreas de la Iª Brigada Aérea FREQ: 13.286 KHZ O/R, 121.5 MHz H24 Correo electrónico: rcciqq@fach.mil.cl correo alterno: rcciqq@gmail.com</p>		
2.-	BRIGADAS DE SALVAMENTO		
	Nombre	Lugar	Instalaciones
	1	2	3
	Iquique	Base Aérea Los Cóndores	* ELR HEL – M MRG MRU **RV **RB SRG
			*OPS desde SCEL. **Activación coordinación con Servicio de Salvamento Marítimo.

NOMBRE Y EMPLAZAMIENTO DE LAS UNIDADES DE SALVAMENTO NAME AND LOCATION OF THE RESCUE UNITS			
1.-	<p>Centro Coordinador de Salvamento: Antofagasta – Comandante en Jefe de la V Brigada Aérea.</p> <p>Límite Norte: 21° 26' S. Límite Este: límite político internacional con Argentina y Bolivia. Límite Sur: 29° 10' S. Límite Weste: 90° 00 W.</p> <p>Teléfono de emergencia: 138 / TEL: (56-55) 2885016 - 2885017 AFTN: SCFAYCYX SCFAYXYX FREQ: 13.286 KHZ O/R, 121.5 MHz H24 Correo electrónico: rccfag@fach.mil.cl</p>		
2.-	BRIGADAS DE SALVAMENTO		
	Nombre	Lugar	Instalaciones
	1	2	3
	Antofagasta	AP Andrés Sabella	* ELR HEL- L HEL - M MRG MRU ** RV ** RB SRG
			*OPS desde SCEL **Activación coordinación con Servicio de Salvamento Marítimo.

NOMBRE Y EMPLAZAMIENTO DE LAS UNIDADES DE SALVAMENTO NAME AND LOCATION OF THE RESCUE UNITS			
1.-	<p>Centro Coordinador de Salvamento Isla de Pascua – Comandante en Jefe de la Ila. Brigada Aérea.</p> <p>Límite Norte: 15° 00' S. Límite Este: 90° 00' W. Límite Sur: Polo Sur. Límite Oeste: 131° 00' W hasta los 30° 00' S para continuar por el 120° 00' W hasta los 15° 00' S.</p> <p>TEL: (56-2) 29760109 / 29760108 FREQ: 121.5 MHZ O/R HJ FREQ EMERG O/R TRAFICO NO REGULAR Correo electrónico: saripa@fach.mil.cl Dirección Postal: Casilla N° 12 Isla de Pascua – Chile AFTN:SCIPYCYX</p>		
2.-	Subcentro de Salvamento: Ninguno		
OBS: Frecuencia HF para misiones SAR; se atienden previa coordinación vía AFTN			
3.-	BRIGADAS DE SALVAMENTO		
	Nombre	Lugar	Instalaciones
	1	2	3
	Isla de Pascua	AP Mataveri	*ELR **RB ***SRG
			* OPS desde SCEL **Activación coordinación con Servicio de Salvamento Marítimo. ***Aeronave O2-A Skymaster y balsa de lanzamiento para rescate marítimo.

NOMBRE Y EMPLAZAMIENTO DE LAS UNIDADES DE SALVAMENTO NAME AND LOCATION OF THE RESCUE UNITS			
1.-	<p>Centro Coordinador de Salvamento Santiago – Comandante en Jefe de la Ila. Brigada Aérea.</p> <p>Límite Norte: 29° 10' S. Límite Este: Límite político internacional con Argentina. Límite Sur: 37° 30' S. Límite Oeste: 90° 00' W.</p> <p>Teléfono de emergencia: 138 TEL: (56) 229768701 / 229768702 FAX: (56) 229768704 AFTN: SCTIYCYX FREQ: 13.286 KHZ / 123.1 MHZ y 121.5 MHZ Correo electrónico: rcc.santiago@fach.mil.cl Dirección postal: Avenida Diego Barros Ortiz 2300, Pudahuel - Santiago</p>		
2.-	Sub-centro de Salvamento: Ninguno		
OBS: Frecuencia HF para misiones SAR, se atienden previa coordinación vía AFTN			
3.-	BRIGADAS DE SALVAMENTO		
	Nombre	Lugar	Instalaciones
	1	2	3
	Santiago	Base aérea de Pudahuel	ELR HEL - L HEL - M MRG MRU PRU *RB *RV SRG
			*Activación coordinación con Servicio de Salvamento Marítimo.

NOMBRE Y EMPLAZAMIENTO DE LAS UNIDADES DE SALVAMENTO NAME AND LOCATION OF THE RESCUE UNITS				
✂	<p>Centro Coordinador de Salvamento Puerto Montt – Comandante en Jefe de la IIIa. Brigada Aérea.</p> <p>Límite Norte: 37° 30' S. Límite Este: Límite político internacional con Argentina. Límite Sur: 48° 45' S. Límite Oeste: 90° 00' W.</p> <p>1.- Teléfono de emergencia: 138 TEL: (56-65) 2580042 / 2580043 AFTN: SCTEYCYX FREQ: 13.286 KHZ O/R, 121.5 MHZ H24. Dirección Postal: Base Aérea El Tepual Casilla 17D Puerto Montt - Chile Correo electrónico: rcc.mon@fach.mil.cl</p>			
	<p>2.- Sub-centro de Salvamento: Ninguno</p> <p>OBS: Frecuencia HF para misiones SAR, se atienden previa coordinación vía AFTN.</p>			
3.-	BRIGADAS DE SALVAMENTO			
	Nombre	Lugar	Instalaciones	Observaciones
	1	2	3	4
✂	Puerto Montt	AP El Tepual	*ELR HEL - M MRG MRU PRU ** RV **RB	*OPS desde SCEL **Activación coordinación con Servicio de Salvamento Marítimo.

NOMBRE Y EMPLAZAMIENTO DE LAS UNIDADES DE SALVAMENTO NAME AND LOCATION OF THE RESCUE UNITS				
✂	<p>Centro Coordinador de Salvamento Punta Arenas – Comandante en Jefe de la IVa. Brigada Aérea.</p> <p>Límite Norte: 48° 45' S. Límite Este: Límite político internacional con Argentina Lat. 58° 21' S y Long. 53° W hasta el Polo Sur. Límite Oeste: 90° 00' W.</p> <p>1.- Teléfono de emergencia: 138 TEL/FAX: (56-61) 2272144 AFTN: SCCIYXYX FREQ: 13.286 KHZ O/R, 121.5 MHZ H24 Dirección Postal: Base Aérea de Chabunco Casilla 17-D Punta Arenas Correo electrónico: rcclutnas@fach.mil.cl</p>			
	<p>2.- Subcentro de Salvamento: Teniente Rodolfo Marsh Martín Base Aérea – Teniente Rodolfo Marsh Martín Grupo 19 de Exploración Antártica- Antártica Chilena TEL: (56) 224392914 AFTN: SCRMZPZX</p> <p>OBS: Frecuencia HF para misiones SAR, se atienden previa coordinación vía AFTN.</p>			
3.-	BRIGADAS DE SALVAMENTO			
	Nombre	Lugar	Instalaciones	Observaciones
	1	2	3	4
	Punta Arenas	AP Pdte. Carlos Ibáñez del Campo	*ELR HEL-L **RB **RV SRG PRU	*OPS desde SCEL **Activación coordinación con Servicio de Salvamento Marítimo.

3 b.- BRIGADA DE SALVAMENTO			
Nombre	Lugar	Instalaciones	Observaciones
1	2	3	4
Antártica Chilena	AD Tte. Rodolfo Marsh Martin	*ELR ***HEL - M **RB **RV SRG PRU	*OPS desde SCEL. **Activación coordinación con Servicio de Salvamento Marítimo. *** Solo disponible de octubre a marzo

ABREVIATURAS / ABBREVIATIONS	
ELR	Radio de acción extra grande 1.500MN / 2.780KM <i>Extra large action radius 1,500MN / 2,780KM</i>
HEL - L	Helicóptero liviano, radio de acción para fines de búsqueda hasta 100 NM / 180KM, capacidad para evacuar de 1 a 5 personas. <i>Light helicopter, search radius up to 100 NM / 180KM, evacuation capacity 1 to 5 people.</i>
HEL - M	Helicóptero liviano, radio de acción a efectos de salvamento, de 100 a 200MN / 180 a 360 KM y capacidad para evacuar de 6 a 15 personas. <i>Light helicopter, action radius for rescue purposes, 100 to 200MN / 180 to 360 KM and evacuation capacity 6 to 15 people.</i>
HEL - H	Helicóptero pesado, radio de acción a efectos de salvamento de 200NM / 360 KM y capacidad para evacuar más de 15 personas. <i>Heavy helicopter, action radius for rescue purposes of 200NM / 360 KM and evacuation capacity more than 15 people.</i>
SRG	Radio de acción corto 150MN / 270 KM <i>Short action radius 150MN / 270 KM</i>
MRG	Radio de acción medio 400MN / 740 KM <i>Average action radius 400MN / 740 KM</i>
MRU	Unidad de salvamento de montaña. <i>Mountain rescue unit.</i>
PRU	Unidad de salvamento de paracaídas " PARASAR" <i>Parachute rescue unit "PARASAR".</i>
RB	Bote de salvamento – embarcación de corto radio de acción de uso costero y/o fluvial de aproximadamente 14 KT o mayor. <i>Lifeboat - short-range coastal and/or inland vessel of approximately 14 KT or larger</i>
RV	Buque de salvamento – embarcación de gran radio de acción para navegación en alta mar. <i>Rescue vessel - a vessel with a large action radius for navigation at sea.</i>

4. Acuerdos SAR

Chile es signatario del acuerdo multilateral de Búsqueda y Salvamento del 16 de mayo de 1973, acuerdo que involucra a los Estados Americanos contratantes del Convenio de Aviación Civil Internacional, cuyo propósito es de amplia cooperación para la provisión del Servicio de Búsqueda y Salvamento en América, ya sea ofrecida o solicitada. Este acuerdo se basa en las disposiciones pertinentes de los Anexos 9,11 y 12 del Convenio de Aviación Civil Internacional y de los Procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea, Reglamento del Aire, Servicios de Tránsito Aéreo (Doc. 4444) y de los Procedimientos Suplementarios Regionales de la OACI (Doc.7030).

4.1 Procedimientos y señales utilizadas por las aeronaves de salvamento

4.1.1 Procedimientos

Los Procedimientos para los pilotos al mando de una aeronave alertada para o por la observación de un accidente, o como interceptores de llamados y/o mensajes son los descritos en el Anexo 12, Capítulo 5 párrafo 5.10.1.

4.1.2 Comunicaciones

Las transmisiones y recepciones de mensajes de auxilio dentro de las áreas de Búsqueda y Salvamento, son manejadas de acuerdo a lo indicado en el Anexo 10 Volumen II Capítulo 5.3.

Las comunicaciones durante las operaciones de búsqueda y salvamento, son usadas de acuerdo al Código y Abreviaturas de la OACI - Doc. 8400.

La información concerniente a posiciones, distintivos de llamadas y horas de operación de las Estaciones Aeronáuticas, están publicadas en la AIP-CHILE.

Los Centros de Alerta primario del país, mantienen escucha permanente en la frecuencia de emergencia 121.5 Mhz.

Las aeronaves de Búsqueda y Salvamento que participan en una operación de este tipo, usarán su código normal de identificación o el que señale el Centro Coordinador de Búsqueda y Salvamento.

La frecuencia 121.5 Mhz sólo se usará para solicitar socorro o el contacto entre la aeronave accidentada y las de búsqueda y salvamento a lo señalado en el Doc. 7030.

Las frecuencias entre aeronaves de búsqueda y salvamento, serán la que designe el Centro Coordinador de Salvamento.

Señales de Búsqueda y Salvamento.

Las señales de búsqueda y salvamento para ser usadas, son aquellas prescritas en el Anexo 12 Capítulo 5 párrafos 5.10.1 y 5.10.2, las que se detallan en el Apéndice "A".

4. SAR Agreements

Chile is a signatory of the multilateral agreement on Search and Rescue signed on May 16, 1973, this agreement involves the American States contracting to the Convention on International Civil Aviation and its purpose is to achieve broad cooperation to provide Search and Rescue Service in the Americas, whether offered or requested. This agreement is based on the relevant dispositions of Annexes 9, 11 and 12 of the Convention on International Civil Aviation and Procedures for Air Navigation Services, Air Regulations, Air Traffic Services (Doc. 4444) and the ICAO Regional Supplementary Procedures (Doc.7030).

4.1 Procedures and signals used by rescue aircraft

4.1.1 Procedures

Procedures for pilots in command of an aircraft alerted for or by observation of an accident, or as call and/or message interceptors are as described in Annex 12, Chapter 5 paragraph 5.10.1.

4.1.2 Communications

The transmission and reception of distress messages within the Search and Rescue areas are handled following Annex 10 Volume II Chapter 5.3.

Communications during search and rescue operations are used according to ICAO Abbreviations and Codes - Doc. 8400.

Information concerning location, call signs and hours of operation of the Aeronautical Stations are published in the AIP-CHILE.

Primary warning centers of the country maintain a permanent listening watch on the emergency frequency 121.5 Mhz.

Search and Rescue aircraft participating in an operation of this type will use their normal identification code or the one indicated by the Search and Rescue Coordination Center.

Frequency 121.5 MHz will only be used for distress calls or for contact between the accidented aircraft and the search and rescue aircraft as indicated in Doc. 7030.

Frequencies between search and rescue aircraft will be designated by the Rescue Coordination Center.

Search and Rescue Signals.

The search and rescue signals to be used are those listed in Annex 12 Chapter 5 paragraphs 5.10.1 and 5.10.2, which are detailed in Appendix "A"

Apéndice A /Appendix A

Código de señales visuales de tierra-aire *Ground - air visual codes for use by survivors*
utilizables por los sobrevivientes

N°	Mensaje <i>Message</i>	Símbolo <i>Symbol</i>
1	Necesitamos ayuda <i>Require assistance</i>	V
2	Necesitamos ayuda médica <i>Require medical assistance</i>	X
3	No o negativo <i>No or Negative</i>	N
4	Si o afirmativo <i>Yes or affirmative</i>	Y
5	Estamos avanzando en ésta dirección <i>Proceeding in this direction</i>	↑
6	Si tiene duda, use símbolo internacional <i>If in doubt, use international symbol</i>	SOS

Código de señales tierra-aire para uso de las *Ground air-visual code used by rescue unit*
patrullas de salvamento

N°	Mensaje <i>Message</i>	Símbolo <i>Symbol</i>
1	Operación terminada <i>Operation complete</i>	LLL
2	Hemos hallado a todos los ocupantes <i>We have found all personnel</i>	LL
3	Hemos hallado sólo algunos ocupantes <i>We have found some personnel</i>	⦚
4	No podemos continuar, regresamos a la base <i>We are no able to continue, returning to base</i>	XX
5	Nos hemos dividido en dos grupos. Cada uno se dirige en el sentido indicado <i>Have divided into two. Each proceeding in direction indicated</i>	≠≠
6	Se ha recibido información de que la aeronave está en esta dirección <i>Information received that aircraft is in this direction</i>	→ →
7	No hemos hallado nada, continuamos la búsqueda <i>Nothing found, we will continue search</i>	NN

5. Sistema COSPAS / SARSAT Chile

A partir del año 1986 el Estado de Chile es parte del Programa Internacional de Rastreo Satelital COSPAS-SARSAT (C/S), para la detección y localización de Balizas de Emergencias (ELT, EPIRB y PLB). Desde el año 1996 Chile es proveedor del Segmento Terrestre del Sistema C/S, a través del Centro Control de Misiones Chile (CHMCC), el cual cuenta con tres Terminales de Usuario Local (LUT) ubicados en Santiago, Punta Arenas e Isla de Pascua y un GEOLUT también ubicado en Santiago, logrando tener cobertura sobre todo el territorio nacional, Bolivia, Paraguay y Uruguay a cuyos países les proporciona información de alerta satelital, a través de sus respectivos Punto de Contacto SAR (SPOC).

Desde el año 2009 el Sistema Internacional de Rastreo Satelital COSPAS-SARSAT proporciona información de alerta de las balizas de emergencia en la frecuencia 406 MHz.

NOTA : A contar del año 2019, el Centro de Control de Misiones Chile (CHMCC) se encuentra implementando el nuevo Sistema de Rastreo Satelital "MEOSAR", el cual se estima que entre en operación a fines del año 2021.

IMPORTANTE: A partir del mes de marzo del año 2022, el Centro de Control de Misiones Chile (CHMCC) es declarado con operatividad completa en el nuevo Sistema de Rastreo Satelital MEOSAR, por el consejo de Cospas-Sarsat.

5. COSPAS / SARSAT Chile System

Since 1986 the State of Chile is part of the International Satellite-Aided Tracking Program COSPAS-SARSAT (C/S), for the detection and location of Emergency Beacons (ELT, EPIRB and PLB). Since 1996 Chile has been a provider of the Ground Segment of the C/S System, through the Chile Mission Control Center (CHMCC), which has three Local User Terminals (LUT) located in Santiago, Punta Arenas and Easter Island and a GEOLUT also located in Santiago, allowing to have coverage over the entire national territory, Bolivia, Paraguay and Uruguay to whose countries it provides satellite alert information, through their respective SAR Point of Contact (SPOC).

Since 2009, the International Satellite-Aided Tracking System COSPAS-SARSAT has been providing alert information from emergency beacons on the 406 MHz frequency.

NOTE : As of 2019, the Chilean Mission Control Center (CHMCC) is implementing the new Satellite-Aided Tracking System "MEOSAR", which is expected to be operational by the end of 2021.

IMPORTANT: As of March 2022, the Chilean Mission Control Center (CHMCC) is deemed fully operational in the new MEOSAR Satellite-Aided Tracking System by the Cospas-Sarsat board.

Programa Internacional COSPAS-SARSAT Chile para la detección y localización de balizas de emergencias (ELT/EPIRB/PLB) en la frecuencia 406 MHZ.	COSPAS-SARSAT Chile International Program for the detection and location of emergency beacons (ELT/EPIRB/PLB) in the 406 MHz frequency.
1.-	<p>Centro de Control de Misiones de Chile (CHMCC) TEL: (56) 229764042 / 229764041 AFTN: SCTIZSZX Celular de servicio H24 : +56 998748911 Correo electrónico: chmcc@fach.mil.cl ; chmccsar@gmail.com Dirección Postal: Pedro Aguirre Cerda N° 5500, Cerrillos – Edificio Arturo Merino Benítez, Santiago – Chile</p>

Abreviaturas/ Acronym

C/S	Sistema de Rastreo Satelital COSPAS /SARSAT / Satellite Tracking System COSPAS/SARSAT
CHMCC	Centro de Control de Misiones Chile / Chile Mission Control Center
ELT	Baliza de emergencia Aviación / Emergency Locator Transmitters
EPIRB	Baliza de emergencia Marítima / Emergency Position Indicating Radio Beacon
MEOSAR	Medium Earth Orbit Search and Rescue.
MRCC	Servicio de Búsqueda y Salvamento Marítimo / Maritime Search and Rescue Service
PLB	Baliza de emergencia personal / Personal Locator Beacon
RCC	Centro Coordinador de Salvamento / Rescue Coordination Center
RSC	Subcentro Coordinador de Salvamento / Rescue Coordination Subcenter
SPOC	Punto de Contacto SAR / SAR Point-of-Contact
SRR	Región de Búsqueda y Salvamento / Search and Rescue Region

GEN 4.1

Tasas de Aeropuertos

1. Generalidades

Las tarifas se encuentran actualizadas en el sitio web Institucional en Tarifario M. Nacional, Tarifario Internacional M. Dólar.

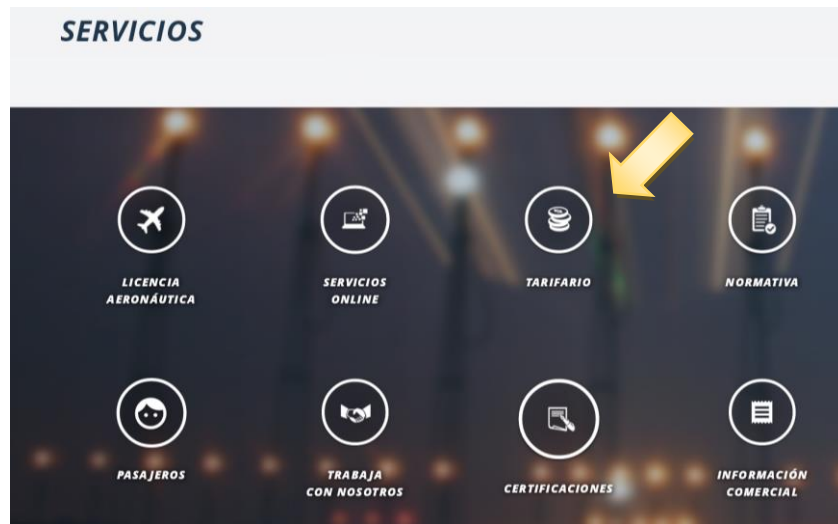
Disponibles en el siguiente link: <https://www.dgac.gob.cl/ver-tarifario/>

Airport Fees

1. Generalities

Rates are updated on the Institutional website at Tarifario M. Nacional (National currency rates), Tarifario Internacional M. Dólar (International currency rates - Dollar).

Available in the following link: <https://www.dgac.gob.cl/ver-tarifario/>



////

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMETE
INTENTIONALLY LEFT BLANK

GEN 4.2

Derechos por el uso de servicios de navegación aérea

1. Generalidades

1.1 El uso de los Aeródromos Públicos de dominio fiscal y de los servicios de ayuda y protección a la navegación aérea estará afecto al pago de las tasas aeronáuticas que determine el **Reglamento Tasas y Derechos Aeronáuticos – DAR 50**.

1.2 Estará también afecto al pago de estas mismas tasas, el uso de los Aeródromos Públicos de dominio municipal o particular, respecto de los cuales la Junta de Aeronáutica Civil determine que la Dirección General de Aeronáutica Civil proporcione el servicio de control de tránsito aéreo.

1.3 Corresponderá a la Dirección General de Aeronáutica Civil otorgar concesiones o celebrar arrendamientos u otra clase de contratos en los aeródromos sometidos a su administración, como asimismo, en los terrenos que le sean destinados. Las condiciones generales, derechos, rentas mínimas y plazos máximos para el otorgamiento de las concesiones y la celebración de los contratos, serán las que se señalan en el presente Reglamento.

1.4 Las certificaciones, diligencias y actuaciones de la Dirección General de Aeronáutica Civil, como asimismo, los servicios especiales que ella preste, se gravarán con los derechos aeronáuticos señalados en el presente Reglamento.

1.5 La única entidad facultada para cobrar y percibir las tasas y derechos aeronáuticos que impone este Reglamento es la Dirección General de Aeronáutica Civil.

1.6 Los derechos por el uso de servicios de navegación aérea se encuentran actualizados en el sitio web www.dgac.gob.cl, en Tarifario M. Nacional, Tarifario Internacional M. Dólar.

////

///

Air navigation services charges

1. Generalities

1.1 The use of the Public Aerodromes of fiscal domain and of the services of aid and protection to the navigation will be subject to the payment of the aeronautical fees determined by the Aeronautical Fees and Charges Regulation - DAR 50.

1.2 The use of Public Aerodromes of municipal or private domain, for which the General Directorate of Civil Aviation shall provide air traffic control services as determined by the Civil Aviation Board, shall also be subject to the payment of these same fees.

1.3 The Directorate General of Civil Aviation shall be responsible for granting concessions, leases or other types of contracts at the aerodromes subject to its administration, as well as on the land assigned to them. The general conditions, fees, minimum rents and maximum terms for the granting of concessions and the execution of contracts shall be those established in these Regulations.

1.4 The certifications, proceedings and actions of the Directorate General of Civil Aviation, as well as the special services rendered by it, shall be subject to the aeronautical fees set forth in these Regulations.

1.5 The only entity enabled to collect and receive the aeronautical fees and charges imposed by these Regulations is the Directorate General of Civil Aviation.

1.6 Fees for the use of air navigation services are updated on the website www.dgac.gob.cl, under Tarifario M. Nacional (National currency rates), Tarifario Internacional M. Dólar (International currency rates - Dollar).

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMTE
INTENTIONALLY LEFT BLANK

LISTA DE VERIFICACIÓN DE PÁGINAS VIGENTES
CHECK LIST OF PAGES IN FORCE

PARTE 2 ENR / PART 2 ENR

ENR 0	
ENR 0.4-1/2 ENR 0.4-3/4	
ENR 0.6-1/2	28 NOV 2024
ENR 0.6-3/#	28 NOV 2024
ENR 1	
ENR 1.1-1/2 ENR 1.1-3/4 ENR 1.1-5/#	28 NOV 2024 28 NOV 2024 28 NOV 2024
ENR 1.2-1/2 ENR 1.2-3/#	28 NOV 2024 28 NOV 2024
ENR 1.3-1/2 ENR 1.3-3/4	28 NOV 2024 28 NOV 2024
ENR 1.4-1/# ENR 1.4-3/4	28 NOV 2024 28 NOV 2024
ENR 1.5-1/#	28 NOV 2024
ENR 1.6-1/2 ENR 1.6-3/4 ENR 1.6-5/6 ENR 1.6-7/8	28 NOV 2024 28 NOV 2024 28 NOV 2024 28 NOV 2024
ENR 1.7-1/2 ENR 1.7-3/4	28 NOV 2024 28 NOV 2024
ENR 1.8-1/#	12 DEC 2013
ENR 1.9-1/2 ENR 1.9-3/4 ENR 1.9-5/6 ENR 1.9-7/8 ENR 1.9-9/10 ENR 1.9-11/12 ENR 1.9-13/14 ENR 1.9-15/16 ENR 1.9-17/18 ENR 1.9-19/20 ENR 1.9-21/22	30 NOV 2023 30 NOV 2023 30 NOV 2023 16 MAY 2024 16 MAY 2024 30 NOV 2023 30 NOV 2023 16 MAY 2024 16 MAY 2024 16 MAY 2024 16 MAY 2024 30 NOV 2023
ENR 1.10-1/2 ENR 1.10-3/4 ENR 1.10-5/6 ENR 1.10-7/#	28 NOV 2024 28 NOV 2024 28 NOV 2024 28 NOV 2024
ENR 1.11-1/2 ENR 1.11-3/#	16 MAY 2024 16 MAY 2024
ENR 1.12-1/2 ENR 1.12-3/4 ENR 1.12-5/6 ENR 1.12-7/8 ENR 1.12-9/10 ENR 1.12-11/12 ENR 1.12-13/14	28 NOV 2024 28 NOV 2024 28 NOV 2024 28 NOV 2024 28 NOV 2024 28 NOV 2024 28 NOV 2024
ENR 1.13-1/2	28 NOV 2024
ENR 1.14-1/2 ENR 1.14-3/4 ENR 1.14-5/6 ENR 1.14-7/8	28 NOV 2024 28 NOV 2024 28 NOV 2024 28 NOV 2024
ENR 1.15-1/2 ENR 1.15-3/4 ENR 1.15-5/6 ENR 1.15-7/8 ENR 1.15-9/10 ENR 1.15-11/12 ENR 1.15-13/14 ENR 1.15-15/16 ENR 1.15-17/# ENR 1.15-19/20 ENR 1.15-21/22 ENR 1.15-23/24 ENR 1.15-25/26	28 NOV 2024 28 NOV 2024 28 NOV 2024 28 NOV 2024 28 NOV 2024 28 NOV 2024 28 NOV 2024 28 NOV 2024 28 NOV 2024 28 NOV 2024 28 NOV 2024 28 NOV 2024 28 NOV 2024

LISTA DE VERIFICACIÓN DE PÁGINAS VIGENTES
CHECK LIST OF PAGES IN FORCE

ENR 2	
ENR 2.1-1/2	16 MAY 2024
ENR 2.1-3/4	28 NOV 2024
ENR 2.1-5/6	20 APR 2023
ENR 2.1-7/8	16 MAY 2024
ENR 2.1-9/10	16 MAY 2024
ENR 2.1-11/12	08 AUG 2024
ENR 2.1-13/14	01 DEC 2022
ENR 2.1-15/16	28 NOV 2024
ENR 2.1-17/18	12 AUG 2021
ENR 2.1-19/20	08 DEC 2016
ENR 2.1-21/22	30 NOV 2023
ENR 2.2-1/2	28 NOV 2024
ENR 3	
ENR 3.0-1/2	20 APR 2023
ENR 3.1-1.A/2.A	30 NOV 2023
ENR 3.1-1.B/2.B	30 NOV 2023
ENR 3.1-1.G/#	30 NOV 2023
ENR 3.1-1.R/#	30 NOV 2023
ENR 3.1-1.V/2.V	30 NOV 2023
ENR 3.1-3.V/4.V	30 NOV 2023
ENR 3.1-5.V/6.V	30 NOV 2023
ENR 3.1-7.V/8.V	30 NOV 2023
ENR 3.1-9.V/10.V	30 NOV 2023
ENR 3.1-11.V/12.V	30 NOV 2023
ENR 3.1-1.W/2.W	16 MAY 2024
ENR 3.1-1.UV/2.UV	30 NOV 2023
ENR 3.1-3.UV/4.UV	16 MAY 2024
ENR 3.1-5.UV/6.UV	30 NOV 2023
ENR 3.1-7.UV/#	30 NOV 2023
ENR 3.1-1.UW/#	16 MAY 2024
ENR 3.2-1.L/2.L	30 NOV 2023
ENR 3.2-3.L/4.L	30 NOV 2023
ENR 3.2-5.L/6.L	30 NOV 2023
ENR 3.2-1.M/#	30 NOV 2023
ENR 3.2-1.N/#	30 NOV 2023
ENR 3.2-1.Q/2.Q	28 NOV 2024
ENR 3.2-3.Q/4.Q	28 NOV 2024
ENR 3.2-5.Q/6.Q	28 NOV 2024
ENR 3.2-7.Q/8.Q	28 NOV 2024
ENR 3.2-9.Q/10.Q	28 NOV 2024
ENR 3.2-11.Q/12.Q	28 NOV 2024
ENR 3.2-13.Q/14.Q	28 NOV 2024
ENR 3.2-15.Q/#	28 NOV 2024
ENR 3.2-1.T/2.T	16 MAY 2024
ENR 3.2-3.T/4.T	30 NOV 2023
ENR 3.2-5.T/6.T	30 NOV 2023
ENR 3.2-7.T/8.T	30 NOV 2023
ENR 3.2-9.T/10.T	30 NOV 2023
ENR 3.2-11.T/12.T	30 NOV 2023
ENR 3.2-13.T/14.T	30 NOV 2023
ENR 3.2-15.T/16.T	30 NOV 2023
ENR 3.2-17.T/18.T	30 NOV 2023
ENR 3.2-19.T/20.T	30 NOV 2023
ENR 3.2-21.T/22.T	30 NOV 2023
ENR 3.2-23.T/#	30 NOV 2023

LISTA DE VERIFICACIÓN DE PÁGINAS VIGENTES
CHECK LIST OF PAGES IN FORCE

ENR 3 (continuación)	
ENR 3.2-1.UL/2.UL ENR 3.2-3.UL/4.UL ENR 3.2-5.UL/6.UL ENR 3.2-7.UL/8.UL ENR 3.2-9.UL/10.UL ENR 3.2-11.UL/12.UL ENR 3.2-13.UL/#	30 NOV 2023 30 NOV 2023 30 NOV 2023 30 NOV 2023 30 NOV 2023 30 NOV 2023 30 NOV 2023
ENR 3.2-1.UM/2.UM ENR 3.2-3.UM/#	30 NOV 2023 30 NOV 2023
ENR 3.2-1.UN/#	30 NOV 2023
ENR 3.2-1 UP/#	30 NOV 2023
ENR 3.2-1.UQ/2.UQ ENR 3.2-3.UQ/4.UQ ENR 3.2-5.UQ/6.UQ ENR 3.2-7.UQ/8.UQ ENR 3.2-9.UQ/10.UQ ENR 3.2-11.UQ/12.UQ ENR 3.2-13.UQ/14.UQ ENR 3.2-15.UQ/#	28 NOV 2024 28 NOV 2024 28 NOV 2024 28 NOV 2024 28 NOV 2024 28 NOV 2024 28 NOV 2024 28 NOV 2024
ENR 3.2-1.UT/2.UT ENR 3.2-3.UT/4.UT ENR 3.2-5.UT/6.UT ENR 3.2-7.UT/8.UT ENR 3.2-9.UT/10.UT ENR 3.2-11.UT/12.UT ENR 3.2-13.UT/14.UT ENR 3.2-15.UT/16.UT ENR 3.2-17.UT/18.UT	16 MAY 2024 08 AUG 2024 30 NOV 2023 16 MAY 2024 30 NOV 2023 30 NOV 2023 30 NOV 2023 30 NOV 2023 30 NOV 2023
ENR 3.3-1/#	20 APR 2023
ENR 3.4-1/#	20 APR 2023
ENR 4	
ENR 4.1-1/2 ENR 4.1-3/4 ENR 4.1-5/6 ENR 4.1-7/8 ENR 4.1-9/10 ENR 4.1-11/12 ENR 4.1-13/14 ENR 4.1-15/16 ENR 4.1-17/# ENR 4.1-19/20	28 NOV 2024 28 NOV 2024 08 AUG 2024 28 NOV 2024 28 NOV 2024 08 AUG 2024 08 AUG 2024 28 NOV 2024 11 AUG 2022 16 MAY 2024
ENR 4.2-1/#	12 DEC 2013
ENR 4.3-1/#	08 AUG 2024
ENR 4.4-1/#	21 APR 2022
ENR 4.5-1/#	03 MAR 2016

LISTA DE VERIFICACIÓN DE PÁGINAS VIGENTES
CHECK LIST OF PAGES IN FORCE

ENR 5	
ENR 5.1-1/2	08 DEC 2016
ENR 5.1-3/#	13 AUG 2020
ENR 5.1-5/6	01 DEC 2022
ENR 5.1-7/#	30 NOV 2023
ENR 5.1-9/10	01 DEC 2022
ENR 5.1-11/12	10 AUG 2022
ENR 5.1-13/14	10 AUG 2022
ENR 5.1-15/#	01 DEC 2022
ENR 5.1-17/18	01 DEC 2022
ENR 5.1-19/#	01 DEC 2022
ENR 5.2-1/#	12 DEC 2013
ENR 5.3-1/#	13 AUG 2020
ENR 5.3-3/4	11 AUG 2022
ENR 5.3-5/6	10 AUG 2023
ENR 5.3-7/#	13 AUG 2020
ENR 5.4-1/#	12 DEC 2013
ENR 5.5-1/2	28 NOV 2024
ENR 5.5-3/4	28 NOV 2024
ENR 5.5-5/6	28 NOV 2024
ENR 5.5-7/8	28 NOV 2024
ENR 5.5-9/10	28 NOV 2024
ENR 5.6-1/#	12 DEC 2013
ENR 6	
ENR 6.1/#	21 APR 2022
ENR 7	
ENR 7.1/2	16 MAY 2024
ENR 7.3/#	15 AUG 2019
ENR 7.5/6	16 MAY 2024
ENR 7.7/8	16 MAY 2024
ENR 7.9//10	16 MAY 2024
ENR 7.11/12	16 MAY 2024
ENR 7.13/14	20 APR 2023
ENR 7.15/16	15 AUG 2019
ENR 7.17/18	28 NOV 2024
ENR 7.19/20	28 NOV 2024
ENR 7.21/22	21 APR 2022
ENR 7.23/#	21 APR 2022

PARTE 2 – EN RUTA (ENR)

Part 2 – En Route (ENR)

Prefacio — No aplicable	ENR 0.1	<i>Preface – Not Applicable</i>	ENR 0.1
Registro de modificaciones al AIP - No aplicable	ENR 0.2	<i>Record of AIP amendments – Not applicable</i>	ENR 0.2
Registro de suplementos al AIP - No aplicable	ENR 0.3	<i>Record of AIP Supplements – Not applicable</i>	ENR 0.3
Lista de verificación de páginas ENR	ENR 0.4	<i>ENR Pages Checklist</i>	ENR 0.4
Lista de modificaciones manuales al AIP - No aplicable	ENR 0.5	<i>List of hand amendments to the AIP - Not applicable</i>	ENR 0.5
Indice Parte 2	ENR 0.6	<i>Table of contents to Part 2</i>	ENR 0.6

ENR 1 - REGLAS GENERALES

Reglas generales	ENR 1.1-1
Reglas de vuelo visual	ENR 1.2-1
Reglas de vuelo por instrumentos	ENR 1.3-1
Clasificación del espacio aéreo	ENR 1.4-1
Procedimientos de espera, aproximación y salida	ENR 1.5-1
Servicios de Tránsito Aéreo y Procedimiento Radar	ENR 1.6-1
Procedimiento para el reglaje altimétrico	ENR 1.7-1
Procedimientos suplementarios regionales (DOC 7030)	ENR 1.8-1
Organización de la afluencia del tránsito aéreo (ATFM)	ENR 1.9-1
Planes de vuelo	ENR 1.10-1
Dirección de los mensajes de Plan de vuelo	ENR 1.11-1
Identificación e interceptación de aeronaves civiles	ENR 1.12-1
Interferencia ilícita	ENR 1.13-1
Incidentes de tránsito aéreo	ENR 1.14-1

ENR 1 – GENERAL RULES

<i>General Rules</i>	ENR 1.1-1
<i>Visual flight rules</i>	ENR 1.2-1
<i>Instrument flight rules</i>	ENR 1.3-1
<i>Airspace classification</i>	ENR 1.4-1
<i>Holding, approach and departure procedures</i>	ENR 1.5-1
<i>Air Traffic Services and Radar Procedures</i>	ENR 1.6-1
<i>Altimeter setting Procedures</i>	ENR 1.7-1
<i>Regional supplement procedures (DOC 7030)</i>	ENR 1.8-1
<i>Air traffic flow management (ATFM)</i>	ENR 1.9-1
<i>Flight Plan</i>	ENR 1.10-1
<i>Addressing of flight plan messages</i>	ENR 1.11-1
<i>Identification and interception of civil aircraft</i>	ENR 1.12-1
<i>Unlawful interference</i>	ENR 1.13-1
<i>Air traffic incidents</i>	ENR 1.14-1

**ENR 2 - ESPACIO AÉREO DE LOS SERVICIOS DE
TRÁNSITO AÉREO**

Espacio aéreo ATS - FIR	ENR 2.1.-1
Otros Espacios Aéreos Regulados	ENR 2.2.1

ENR 2 - Air traffic service airspace

<i>ATS airspaces – FIR</i>	ENR 2.1.-1
<i>Other Regulated Airspace</i>	ENR 2.2-1

ENR 3 RUTAS ATS

Rutas de Navegación Convencional	ENR 3.1
Rutas de Navegación de Área	ENR 3.2
Otras rutas	ENR 3.3
Espera en ruta	ENR 3.4

ENR 4 - RADIOAYUDAS Y SERVICIOS AERONÁUTICOS

Radioayudas, sistemas de navegación y servicios aeronáuticos	ENR 4.1-1
Sistemas especiales de navegación	ENR 4.2-1
Puntos de notificación ATS / MET	ENR 4.3-1
Designadores en clave para puntos significativos	ENR 4.4-1
Luces aeronáuticas de superficie – en ruta	ENR 4.5-1

ENR 5 - ZONAS PROHIBIDAS, RESTRINGIDAS Y PELIGROSAS

Avisos para la navegación - Zonas prohibidas (SC-P)	ENR 5.1-5
Avisos para la navegación - Zonas restringidas (SC-R)	ENR 5.1-7
Avisos para la navegación - Zonas peligrosas (SC-D)	ENR 5.1-15
Zonas de maniobras e instrucción militares	ENR 5.2-1
Actividades peligrosas	ENR 5.3-1
Obstáculos para la navegación aérea	ENR 5.4-1
Actividades aéreas, deportivas, de recreo e índole peligrosa	ENR 5.5-1
Vuelos migratorios de aves y zona de con fauna sensible	ENR 5.6-1

ENR 3 - ATS routes

<i>Conventional Navigation Routes</i>	<i>ENR 3.1</i>
<i>Area Navigation Routes</i>	<i>ENR 3.2</i>
<i>Other routes</i>	<i>ENR 3.3</i>
<i>En-route holding</i>	<i>ENR 3.4</i>

ENR 4 –Radio navigations AIDS and Aeronautical Services

<i>Radionavigation aids and aeronautical services</i>	<i>ENR 4.1-1</i>
<i>Special navigation systems</i>	<i>ENR 4.2-1</i>
<i>ATS / MET designators for significant points</i>	<i>ENR 4.3-1</i>
<i>Code designators for significant points.</i>	<i>ENR 4.4-1</i>
<i>Aeronautical ground lights – en route</i>	<i>ENR 4.5-1</i>

ENR 5 - Prohibited, Restricted And Dangerous Areas

<i>Navigation warnings - Prohibited areas (SC-P)</i>	<i>ENR 5.1-5</i>
<i>Navigation warnings - Restricted areas (SC-R)</i>	<i>ENR 5.1-7</i>
<i>Navigation warnings Danger areas (SC-D)</i>	<i>ENR 5.1-15</i>
<i>Military exercises and training areas</i>	<i>ENR 5.2-1</i>
<i>Dangerous activities</i>	<i>ENR 5.3-1</i>
<i>Air navigation obstacles en-route</i>	<i>ENR 5.4-1</i>
<i>Aerial, sporting, recreational activities and dangerous nature</i>	<i>ENR 5.5-1</i>
<i>Bird migration and areas with sensitive fauna</i>	<i>ENR 5.6-1</i>

ENR 6 - CARTAS DE NAVEGACIÓN EN RUTA

Cartas de navegación en ruta ENR 6.1

ENR 6 - En Route Charts

En-route navigation charts ENR 6.1

ENR 7 - RUTAS VISUALES

Rutas visuales ENR 7.1

ENR 7 - Visuals Routes

Routes visuals ENR 7.1

////

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE
INTENTIONALLY LEFT BLANK

ENR 1.1

REGLAS GENERALES

1. Generalidades

Las reglas generales sobre navegación aérea aplicadas en Chile están de acuerdo en líneas generales con las contenidas en los Anexos 2 y 11 de la OACI, así como los Procedimientos Suplementarios Regionales, Doc 7030 de OACI.

Estas reglas están publicadas en el Reglamento del Aire DAR 91 y Reglamentos de los Servicios de Tránsito Aéreo DAR 11 y Procedimientos de los Servicios de Tránsito Aéreo de Chile DAP 11.

2. Aplicación Reglas del Aire (DAR 91)

Las reglas del aire se aplicarán a las aeronaves Chilenas sujetas a las normas de la circulación aérea general, cualquiera que sea el espacio aéreo o el territorio en el que se encuentren, siempre que no se oponga a las normas dictadas por el Estado que tenga jurisdicción sobre él.

Asimismo, se aplicarán a las aeronaves extranjeras en circulación general que se encuentren en espacio aéreo o territorio de soberanía Chilena o en espacio aéreo asignado a Chile, de conformidad con acuerdos regionales de navegación aérea.

3. Cumplimiento Reglas del Aire (DAN 91)

La operación de aeronaves, tanto en vuelo como en el área de maniobras de los aeródromos, se ajustará a las reglas generales y, además, durante el vuelo:

- a) a las reglas de vuelo visual (VFR), o
- b) a las reglas de vuelo por instrumentos (IFR).

4. Separación Vertical Mínima Reducida (RVSM)

Los requisitos del RVSM están publicados en:

DAP 11 00 versión vigente
DAP 06 20 versión vigente.

GENERAL RULES

1. Generalities

The general air navigation rules applied in Chile are in general agreement with those contained in ICAO Annexes 2 and 11, as well as the Regional Supplementary Procedures, ICAO Doc 7030.

These rules are published in Air Regulations DAR 91 and Air Traffic Services Regulations DAR 11 and Chilean Air Traffic Services Procedures DAP 11.

2. Application of Air regulations (DAR 91)

Air Regulations shall apply to Chilean aircraft subject general air traffic regulations, regardless of the airspace or territory in which they are located, as long as they do not oppose the rules dictated by the State having jurisdiction over it.

In the same manner and in accordance with regional air navigation agreements, they shall apply to foreign aircraft in general circulation that are in airspace or territory under Chilean sovereignty or in airspace assigned to Chile.

3. Compliance with Air regulations (DAN 91)

The operation of aircraft, both in flight and in the maneuvering area of aerodromes, shall conform to the general rules and, additionally, during flight:

- a) to visual flight rules (VFR), or*
- b) to instrument flight rules (IFR).*

4. Reduced Vertical Separation Minimum (RVSM)

RVSM requirements are published in:

*DAP 11 00 current version
DAP 06 20 current version*

5. Presentación Plan de Vuelo

5.1 Se presentará plan de vuelo para un vuelo al que haya de suministrarse servicios de tránsito aéreo, por los menos treinta (30) minutos antes de la salida, o, si se presenta durante el vuelo, en un momento en que exista la seguridad de que la dependencia apropiada de los servicios de tránsito aéreo lo recibirá por los menos diez (10) minutos antes de la hora en que se calcule que la aeronave llegará:

- a) al punto previsto de entrada en un área de control, o
- b) al punto de cruce con una aerovía.

6. Plan de Contingencia acordado entre Argentina y Chile

6.1 Con fecha 14 febrero 2008 se acordó un Plan de Contingencia relacionado con los mensajes de Plan de Vuelo (no se contempla la utilización de RPL)

7. Operaciones PBN

7.1. La DAN 160 OPERACIONES PBN, establece los requerimientos operacionales, de aeronavegabilidad e instrucción, requeridos para operar una o más de las siguientes Especificaciones de Navegación en un vuelo IFR:

- a) RNAV 10 (ex RNP 10)
- b) RNAV 5
- c) RNAV 1 y RNAV 2
- d) RNP 4
- e) RNP 2 (Continental – Oceánica)
- f) RNP 1
- g) RNP APCH, incluyendo LNAV y LNAV/VNAV (Baro-VNAV)
- h) A-RNP (Advanced RNP)
- i) RNP AR

7.2. Toda la información de detalle relativa a las operaciones PBN, se describe en el documento DAN 160 Operaciones PBN, el cual se encuentra en:

<https://www.dgac.gob.cl/wp-content/uploads/2021/05/DAN-160.pdf>

5. Flight Plan Presentation

5.1. For flights that require air traffic services a flight plan shall be filed at least thirty (30) minutes prior to departure, or, if filed in-flight, at a time when it is certain to be received by the appropriate air traffic services unit at least ten (10) minutes prior to the estimated time of arrival of the aircraft:

- a) to the intended point of entry into a control area, or
- b) to the point of intersection with an airway.

6. Contingency Plan agreed between Argentina and Chile

6.1. On February 14, 2008, a Contingency Plan related to Flight Plan messages was agreed upon (the use of RPL is not contemplated).

7. PBN Operations

7.1. DAN 160 PBN OPERATIONS establishes the operational, airworthiness and instructional requirements to operate one or more of the following Navigation Specifications in an IFR flight:

- a) RNAV 10 (ex RNP 10)
- b) RNAV 5
- c) RNAV 1 and RNAV 2
- d) RNP 4
- e) RNP 2 (Continental – Oceanic)
- f) RNP 1
- g) RNP APCH, including LNAV and LNAV/VNAV (Baro-VNAV)
- h) A-RNP (Advanced RNP)
- i) RNP AR

7.2. All detailed information related to PBN operations is included in document DAN 160 PBN Operations, available at:

<https://www.dgac.gob.cl/wp-content/uploads/2021/05/DAN-160.pdf>

8. Procedimientos para Rutas RNAV 10 (RNP 10)

Se aplica RNAV 10 (RNP 10), en las rutas RNAV paralelas AWY UL 780 entre SULNA INT y SORTA INT y AWY UL302 entre ATEDA INT e IREMI INT.

8.1. Aprobación RNP

- a) El Estado del operador emitirá la aprobación RNP.
- b) El proceso de aprobación RNP podría basarse en el Orden 8400 12 C de la Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos (FAA) y las disposiciones elaboradas por la Dirección General de Aeronáutica Civil de Chile (DGAC).
- c) Los operadores nacionales contactarán con la Dirección de Seguridad Operacional – Subdirección de Aeronavegabilidad de la DGAC, para solicitar la aprobación RNAV 10 (RNP 10). Otros operadores deberán consultar a la Autoridad Aeronáutica de su Estado.

8.2. Procedimientos ATS

- a) Las aeronaves que utilicen estas rutas deberán contar con la aprobación RNAV 10 (RNP 10).
- b) Se utilizará un mínimo de separación longitudinal de 10 minutos / 80 NM RNAV entre aeronaves al mismo nivel de vuelo asegurado por la técnica de número MACH (MNT).

9. Procedimientos para Rutas RNAV 5

- 9.1. Las rutas declaradas como RNAV 5 y, comprendidas en el espacio aéreo nacional, podrán ser voladas exclusivamente por explotadores con aeronaves que cuenten con una autorización operacional emitida por su Autoridad de Aviación Civil para operaciones RNAV 5, que considere los sensores GNSS y/o INS/IRS, según se especifica en la AIP-Chile Volumen I.

8. Procedures for RNAV 10 Routes (RNP 10) RNAV 10

(RNP 10) is applied on the parallel RNAV routes AWY UL 780 between SULNA INT and SORTA INT and AWY UL302 between ATEDA INT and IREMI INT.

8.1. RNP Approval

- a) The State of the operator will issue the RNP approval.*
- b) The RNP approval process could be based on the United States Federal Aviation Administration (FAA) Order 8400 12 C and the provisions developed by the Directorate General of Civil Aeronautics of Chile (DGAC).*
- c) National operators will contact the Directorate of Operational Safety – Subdirectorate of Airworthiness of the DGAC, to request the RNAV 10 (RNP 10) approval. Other operators should consult the Aeronautical Authority of their State.*

8.2. ATS Procedures

- a) Aircraft using these routes must be RNAV 10 (RNP 10) approved.*
- b) A minimum longitudinal separation of 10 minutes / 80 NM RNAV between aircraft at the same flight level shall be used, ensured by the MACH number technique (MNT).*

9. Procedures for RNAV 5 Routes

- 9.1. Routes declared as RNAV 5 and included in national airspace may be flown exclusively by operators with aircraft that have an operational authorization issued by their Civil Aviation Authority for RNAV 5 operations, which considers GNSS and/or INS/IRS sensors, as specified in AIP-Chile Volume I.*

- ☞ **10. Procedimientos para RNP 2**
- 10.1. Para operaciones con especificaciones RNP 2, deben ser indicadas en Casilla 18 del FPL, a continuación de NAV/. Ejemplo: NAV/ RNP2 y disponer de las siguientes capacidades en la Casilla 10A del FPL: GOLF, ROMEO y ZULU.**
- ☞ **11. Procedimientos para A-RNP**
- 11.1. Para operaciones con especificaciones A-RNP, deben ser indicadas en Casilla 18 del FPL, a continuación de NAV/. Ejemplo: NAV/ ARNP y disponer de las siguientes capacidades en la Casilla 10A del FPL: GOLF, ROMEO y ZULU.**
- 12. Encaminamiento de los vuelos en rutas Oceánicas entre Santiago-Chile y Lima-Perú**
- 12.1. Se establecen (15 JUL 2013) los Procedimientos de los Servicios de Tránsito Aéreo para el encaminamiento de los vuelos en rutas Oceánicas entre Santiago de Chile y Lima, Perú.
- 13. Método y Procedimientos de Gestión del Proceso de toma de decisiones en colaboración (CDM)**
- 13.1 Se establecen (18 septiembre 2014) los Métodos y Procedimientos de Gestión del Proceso de Toma de Decisiones en colaboración (CDM) que son aplicados en Chile para lograr la participación de todas las partes involucradas con el ATFM.
- 14. Plan de Contingencia ATS**
- 14.1. El Plan de Contingencia ATS ha sido elaborado en base a las directivas aprobadas por el Consejo de la OACI contenidas en el Manual de Planificación de los Servicios de Tránsito Aéreo (Doc.9426, Parte II, Sección I, Capítulo 1) y el Anexo 11 Servicios de Tránsito Aéreo, con la asistencia de la Oficina Regional Sudamericana para su armonización a nivel regional.
- 10. Procedures for RNP 2*
- 10.1. For operations with RNP 2 specifications, they must be indicated in Box 18 of the FPL, following NAV/. Example: NAV/ RNP2 and have the following capabilities in Box 10A of the FPL: GOLF, ROMEO and ZULU.*
- 11. Procedures for A-RNP*
- 11.1. For operations with A-RNP specifications, they must be indicated in Box 18 of the FPL, following NAV/. Example: NAV/ ARNP and have the following capabilities in Box 10A of the FPL: GOLF, ROMEO and ZULU.*
- 12. Routing of flights on oceanic routes between Santiago-Chile and Lima-Peru.*
- 12.1. The Air Traffic Services Procedures for the routing of flights on Oceanic routes between Santiago, Chile and Lima, Peru were established in July 15, 2013.*
- 13. Collaborative Decision-Making (CDM) Process Management Method and Procedures*
- 13.1. Collaborative Decision-Making (CDM) Process Management Methods and Procedures were established on September 18, 2014 and are applied in Chile to achieve the participation of all parties involved with the ATFM.*
- 14. ATS Contingency Plan*
- 14.1. The ATS Contingency Plan has been elaborated based on the directives approved by the ICAO Council contained in the Air Traffic Services Planning Manual (Doc.9426, Part II, Section I, Chapter 1) and Annex 11 Air Traffic Services, with the assistance of the South American Regional Office for its harmonization at regional level.*

///

///



15 Operaciones de Aeronaves Pilotadas a Distancia (RPA)

15. *Remotely Piloted Aircraft (RPA) Operations*

15.1 Las disposiciones de la Norma Aeronáutica DAN 151, se aplicarán sin perjuicio de lo dispuesto por la Norma Aeronáutica DAN 91 "Reglas de Aire" en lo que sea pertinente y específicamente a toda persona natural o jurídica que realice o pretenda realizar operaciones con un RPA sobre áreas pobladas en asunto de interés público.

15.1. *The provisions of Aeronautical Standard DAN 151 shall apply without prejudice to the provisions of Aeronautical Standard DAN 91 "Rules of the Air" as applicable and specifically to any natural or legal person who conducts or intends to conduct operations with an RPA over populated areas in the public interest.*

///

///



DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE
INTENTIONALLY LEFT BLANK

ENR 1.2 REGLAS DE VUELO VISUAL

ENR 1.2 VISUAL FLIGHT RULES

1. Los vuelos VFR se realizarán de forma que la aeronave vuele en condiciones de visibilidad y distancia de las nubes iguales o superiores a las indicadas en la Tabla 1.

1. *VFR flights shall be conducted in a way that the aircraft flies in conditions of visibility and distance from clouds equal to or greater than what is indicated in Table 1.*

2. Excepto, cuando lo autorice la dependencia de control de tránsito aéreo correspondiente, en vuelos VFR no se despegará ni se aterrizará en ningún aeródromo dentro de la zona de control (CTR), ni se entrará en la zona de tránsito de aeródromo (ATZ) o en el circuito de tránsito de dicho aeródromo sí:

2. *Unless it is authorized by the corresponding air traffic control unit, VFR flights shall not take off from or land at any aerodrome within the control zone (CTR), nor shall they enter the Aerodrome Transit Zone (ATZ) or the Aerodrome Transit Circuit (ATC) of said aerodrome:*

- a) el techo de nubes sea inferior a 450 metros (1500 pies), o
- b) la visibilidad en tierra sea inferior a 5 kilómetros.

- a) *the cloud ceiling is less than 450 meters (1500 feet), or*
- b) *visibility on land is less than 5 kilometers.*

3. Los vuelos VFR, entre el fin del crepúsculo civil vespertino (FCCV) y el comienzo del crepúsculo civil matutino (CCCM), o durante todo otro período que pueda prescribir la autoridad aeronáutica competente, se realizarán de conformidad con las condiciones prescritas por dicha autoridad.

3. *VFR flights, between the end of evening civil twilight (FCCV) and the beginning of morning civil twilight (CCCM), or during any other period prescribed by the competent aeronautical authority, shall be conducted in accordance with the conditions prescribed by said authority.*

4. A menos que la autoridad ATS competente los autorice, no se realizarán vuelos VFR:

4. *Unless authorized by the competent ATS authority, no VFR flights will be conducted:*

- a) por encima de FL 195;
- b) por encima de FL 245 en la FIR Isla de Pascua.

- a) *above FL 195;*
- b) *above FL 245 in the Easter Island FIR.*

Tabla 1/ table 1			
Clase Espacio Aéreo <i>Airspace Class</i>	B	C - D - E	G
Bajo FL200 ó FL250 en FIR Isla de Pascua / <i>Under FL200 ó FL250 in Easter Island FIR</i>			
Visibilidad en vuelo <i>In-flight visibility</i>	8 km	8 km	8 km
Distancia de nubes <i>Distance from clouds</i>	Libre/free	1 500 m horizontal 300 m vertical	1 500 m horizontal 300 m vertical
Bajo FL100 / <i>Under FL100</i>			
Visibilidad en vuelo <i>In-flight visibility</i>	5 km	5 km	5 km
Distancia de nubes <i>Distance from clouds</i>	Libre / free	1 500 m horizontal 300 m vertical	1 500 m horizontal 300 m vertical
A/O Bajo 600 m(2000 FT AGL) / <i>A/O below 600m (2000 FT AGL)</i>			
			2000m de visibilidad para aviones y 500m para helicópteros. libre de nubes y a la vista de tierra o agua / <i>2000m visibility for airplanes and 500m for helicopters. free of clouds and within sight of land or water</i>

5. No se permiten vuelos VFR en espacio aéreo Clase "A".
 6. Excepto, cuando sea necesario para el despegue o el aterrizaje, o cuando se tenga permiso de la autoridad aeronáutica competente, los vuelos VFR no se efectuarán:
 - a) sobre aglomeraciones de edificios en ciudades, pueblos o lugares habitados, o sobre una reunión de personas al aire libre a una altura menor de 300 m (1 000 pies) sobre el obstáculo más alto situado dentro de un radio de 600 m (2 000 pies) desde la aeronave.
 - b) en cualquier otra parte distinta de la especificada en párrafo a) anterior, a una altura de 150 m (500 pies) sobre tierra o agua.
 7. A no ser que se indique de otro modo, en las autorizaciones de control de tránsito aéreo, o por disposición de la autoridad ATS competente, los vuelos VFR en vuelo horizontal de crucero, cuando operen por encima de 900 m (3 000 pies) con respecto al terreno o agua, o de un plano de comparación más elevado según especifique la autoridad ATS competente, se efectuarán a un nivel de vuelo apropiado al curso magnético como se especifica en la tabla de niveles que figura en ENR 1.7-3.
 8. Los vuelos VFR observarán las disposiciones sobre autorizaciones que se indican a continuación:
 - a) cuando se realicen en el espacio aéreo Clase B, C y D;
 - b) cuando formen parte del tránsito de aeródromo en aeródromo controlado; o
 - c) cuando operen con carácter de vuelo VFR Especial.
5. *VFR flights are not allowed in Class "A" airspace.*
 6. *Except when necessary for takeoff or landing, or when permission is granted by the competent aeronautical authority, VFR flights will not be conducted:*
 - a) *over buildings agglomeration in cities, towns or inhabited places, or over an open-air gathering of people at a height of less than 300 m (1,000 ft) over the highest obstacle within 600 m (2,000 ft) radius of the aircraft.*
 - b) *in any part other than that specified in paragraph a), at a height of 150 m (500 ft) above land or water.*
 7. *Unless otherwise indicated in air traffic control clearances or by instruction of the competent ATS authority, VFR flights in horizontal cruise flight, when operating above 900 m (3 000 ft) with respect to the ground or water, or a higher plane of comparison as specified by the competent ATS authority, shall be conducted at a flight level appropriate to the magnetic course as specified in the table of levels included in ENR 1.7-3.*
 8. *VFR flights shall observe the following clearance dispositions:*
 - a) *when conducted in Class B, C and D airspace;*
 - b) *when they are part of aerodrome traffic at a controlled aerodrome; or*
 - c) *when operating as a Special VFR flight.*

9. Vuelo VFR Especial

9.1 Condiciones para operar vuelo VFR Especial solo se autorizan para ingresar o salir de Zonas de Control y en el período entre el CCCM y el FCCV.

- Visibilidad 2.000 m para aviones y 500 m para helicópteros.
- Techo de nubes, para la operación de aviones, no inferior a 350 m (1150 FT).

9.2 La aeronave en la Zona de Control deberá permanecer libre de nubes y a la vista de tierra o agua y deberá establecer y mantener comunicación en ambos sentidos con la de dependencia de Tránsito Aéreo pertinente.

9.3 La operación VFR Especial solo se aplicará a aeronaves cuya categoría de aproximación, en base a velocidad, sea A ó B.

9.4 Se proveerá separación entre estas operaciones y los vuelos IFR.

9. *Special VFR Flight*

9.1 *Conditions to operate Special VFR flight are only authorized to enter or leave Control Zones and in the period between the MCT and the ECT.*

- *Visibility 2,000 m for airplanes and 500 m for helicopters.*
- *Cloud ceiling, for aircraft operation, not below 350 m (1150 FT).*

9.2 *The aircraft in the Control Zone shall remain free of clouds and in sight of land or water and shall establish and maintain two-way communication with the relevant Air Traffic Unit.*

9.3 *Special VFR operation will only apply to aircraft whose approach category, based on speed, is A or B.*

9.4 *Separation will be provided between these operations and IFR flights.*

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE
INTENTIONALLY LEFT BLANK

ENR 1.3

REGLAS DE VUELO POR INSTRUMENTOS

1. Reglas aplicables a todos los vuelos IFR

1.1 Equipos de aeronaves

1.1.1 Las aeronaves estarán dotadas de instrumentos adecuados y de equipo de navegación apropiado a la ruta en que hayan de volar.

2. Niveles mínimos

2.1.1 Excepto cuando sea necesario para el despegue o el aterrizaje, o cuando lo autorice expresamente la autoridad aeronáutica, los vuelos IFR se efectuarán a un nivel que no sea inferior a una altura de 600 metros (2000 pies) por encima del obstáculo más alto situado dentro de un radio de 8 kilómetros de la posición estimada de la aeronave en vuelo.

3. Cambio de vuelo IFR a VFR

3.1 Toda aeronave que decida cambiar su vuelo de IFR a VFR, pasando de las reglas de vuelo por instrumentos a las de vuelo visual, notificará específicamente a la dependencia apropiada de los Servicios de Tránsito Aéreo, que se cancela el vuelo IFR y le comunicará los cambios que hayan de hacerse en su plan de vuelo vigente.

3.2 Cuando una aeronave que opera de acuerdo con las reglas de vuelo por instrumentos en IMC, encuentre condiciones meteorológicas de vuelo visual, no cancelará su vuelo IFR, a menos que se prevea que el vuelo continuará durante un período de tiempo razonable de ininterrumpidas condiciones meteorológicas de vuelo visual, y que se tenga el propósito de proseguir en tales condiciones.

INSTRUMENT FLIGHT RULES

1. Rules applicable to all IFR flights

1.1 Aircraft equipment

1.1.1 Aircraft shall be equipped with instruments and navigation equipment appropriate to the route on which they will fly.

2. Minimum levels

2.1.1 Except when necessary for takeoff or landing, or when expressly authorized by the aeronautical authority, IFR flights shall be conducted not lower than 600 meters (2000 feet) above the highest obstacle located within a 8 kms (5 miles) radius of the estimated position of the aircraft in flight.

3. Change from IFR to VFR flight

3.1 Any aircraft that decides to change its flight from IFR to VFR (instrument flight rules to visual flight rules), shall notify the appropriate Air Traffic Services unit that the IFR flight is cancelled and inform the changes to be made to its current flight plan.

3.2 When an aircraft operating in accordance with instrument flight rules in IMC encounters visual meteorological conditions, it shall not cancel its IFR flight unless it can anticipate that visual meteorological conditions will continue uninterrupted for a reasonable period of time, and the intention is to continue in such conditions.

4. Disposiciones aplicables a los vuelos IFR efectuados dentro del espacio aéreo controlado

- 4.1 Los vuelos IFR observarán las disposiciones Servicio del Control de Tránsito Aéreo cuando se efectúen en espacio aéreo controlado.
- 4.2 Sobre el nivel de vuelo 290 se podrá aplicar separación vertical de 300 m (1000 pies), en rutas previamente establecidas, siempre que las aeronaves estén debidamente certificadas para operar con separación vertical mínima reducida.
- 4.3 Un vuelo IFR que opere en vuelo de crucero en espacio aéreo controlado, o que esté autorizado para emplear técnicas de ascenso en crucero entre dos niveles o por encima de un nivel, utilizará niveles de crucero.
- 4.4 Las dependencias ATS apropiadas podrán autorizar, sobre el nivel de vuelo 410, otros niveles de vuelo no consignados, siempre y cuando se mantenga una separación de por lo menos 2000 pies entre aeronaves. La correlación entre niveles y derrota no se aplicará si así se indica en las autorizaciones de control de tránsito aéreo.

5.- Disposiciones aplicables a los vuelos IFR efectuados fuera del espacio aéreo controlado

5.1 Niveles de Crucero

- 5.1.1 Un vuelo IFR que opere en vuelo horizontal de crucero fuera del espacio aéreo controlado, se efectuará al nivel de crucero apropiado a su derrota, tal como se indica en:
- a) la tabla de niveles de crucero, excepto cuando la autoridad ATS competente especifique otra cosa respecto a los vuelos IFR que se efectúan a una altitud igual o inferior a 900 m (3 000 ft) sobre el nivel medio del mar;
- b) una tabla modificada de niveles de crucero cuando así se prescriba para vuelos por encima del FL 410.

4. *Dispositions applicable to IFR flights within controlled airspace*

- 4.1 *IFR flights shall observe the provisions of the Air Traffic Control Service when conducted in controlled airspace.*
- 4.2 *Above flight level 290, vertical separation of 300 m (1000 ft) may be applied on previously established routes, provided that aircraft are properly certified to operate with reduced vertical separation minimum.*
- 4.3 *An IFR flight operating in cruise flight in controlled airspace, or authorized to employ cruise climb techniques between two levels or above one level, will use cruise levels.*
- 4.4 *The appropriate ATS units may authorize, above flight level 410, other non-consigned flight levels, provided that a separation of at least 2000 feet is maintained between aircraft. The correlation between levels and track will not apply if so indicated in the air traffic control clearances.*

5.- *Provisions applicable to IFR flights performed outside of controlled airspace*

5.1 *Cruise Levels*

- 5.1.1 *An IFR flight operating in horizontal cruise flight outside controlled airspace shall be conducted at the cruise level appropriate to its path as indicated in:*
- a) *the cruise level table, except when otherwise specified by the competent ATS authority for IFR flights performed at an altitude equal to or below 900 m (3 000 ft) above mean sea level;*
- b) *a modified cruise level table when prescribed for flights above FL 410.*

5.2 Comunicaciones

5.2.1 Un vuelo IFR que se realice fuera del espacio aéreo controlado, pero dentro de áreas o a lo largo de rutas designadas por la autoridad aeronáutica, con mantendrá comunicaciones aeroterrestres vocales por el canal apropiado y establecerá, cuando sea necesario, comunicaciones en ambos sentidos con la dependencia de los servicios de tránsito aéreo que suministre servicio de información de vuelo.

5.3 Informes de posición

5.3.1 Los vuelos IFR que operen fuera del espacio aéreo controlado, notificarán los informes de posición, de acuerdo con lo requerido por la dependencia de los servicios de tránsito aéreo correspondiente.

6. Frecuencia de operación VHF

6.1 Frecuencia TIBA

6.1.1 Para efectos que los pilotos puedan transmitir informes y datos complementarios pertinentes y para poner sobre aviso a los pilotos de otras aeronaves que se encuentren en todo aeródromo no controlado y/o en sus proximidades, se utilizará la frecuencia VHF 118.2 MHz de Radiodifusión de Información de Vuelo sobre el Tránsito Aéreo (TIBA).

6.2 Frecuencia AFIS

6.2.1 Para los fines de aconsejar y facilitar información útil para la realización segura y eficaz de los vuelos a todas las aeronaves que se proponen aterrizar o despegar en aquellos aeródromos donde se facilite Servicios de Información de Vuelo de Aeródromos (AFIS), se utilizarán las siguientes frecuencias VHF:

- a) 126.7 MHz; o
- b) 127.7 MHz

5.2 Communications

5.2.1 *An IFR flight conducted outside controlled airspace, but within areas or along routes designated by the aeronautical authority, shall maintain voice air-ground communications on the appropriate channel and must establish, when needed, two-way communications with the air traffic services unit providing flight information service.*

5.3 Position reports

5.3.1 *IFR flights operating outside controlled airspace shall notify position reports as required by the relevant air traffic services unit.*

6. Operating frequency VHF

6.1 Frequency TIBA

6.1.1 *The VHF 118.2 MHz Traffic Information Broadcasts by Aircraft (TIBA) frequency will be used to enable pilots to transmit relevant reports and supplementary data and to alert pilots of other aircraft at and/or in the vicinity of any uncontrolled aerodrome.*

6.2 AFIS frequency

6.2.1 *The following VHF frequencies will be used to advise and to provide information useful for the safe and efficient conduct of flights to all aircraft intending to land or take off at those aerodromes where Aerodrome Flight Information Services (AFIS) are provided:*

- a) 126.7 MHz; or
- b) 127.7 MHz

7. Restricción y suspensión de las operaciones aéreas en un aeródromo

- 7.1 El Servicio de Control de Aeródromo o el Servicio de Control de Aproximación / Área, según corresponda, ante la solicitud de operación en condiciones meteorológicas inferiores a los mínimos VFR, VFR especial o IFR aplicables en el aeródromo de que se trate, o ante situaciones de operación de la aeronave misma que no competen al control de tránsito aéreo, o ante la suspensión de las operaciones por la autoridad competente en dicho lugar, informará al piloto de la restricción o prohibición existente.

7. Restriction and suspension of air operations at an aerodrome

- 7.1 The Aerodrome Control Service or the Approach/Area Control Service, as appropriate, shall inform the pilot of restrictions or prohibitions in force upon request for operation in weather conditions below the minimum VFR, special VFR or IFR applicable at the aerodrome in question, or in situations of operation of the aircraft itself that do not fall under the jurisdiction of air traffic control, or upon suspension of operations by the competent authority at that location.

ENR 1.4 CLASIFICACIÓN DEL ESPACIO AÉREO / AIRSPACE CLASSIFICATION

<p>El espacio aéreo ATS se clasificará de conformidad con lo indicado en ENR 1.4-3 y ENR 1.4-4</p>	<p><i>ATS airspace shall be classified in accordance with ENR 1.4-3 and ENR 1.4-4.</i></p>
<p>En forma genérica los espacios aéreos en sus respectivos límites comprendidos dentro de las FIR bajo jurisdicción de Chile, serán clasificados como sigue:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Las FIR de Antofagasta, Puerto Montt, Punta Arenas y Santiago GND-MSL/UNL Clase G, excepto AWY, TMA, CTR y UTA. Vuelo VFR sobre FL195 no autorizado. ➤ FIR de Isla de Pascua GND-MSL/UNL Clase G, excepto AWY, TMA, CTR y UTA. Vuelo VFR sobre FL245 no autorizado. ➤ Las TMA de 2.000 FT AGL-MSL/FL195 Clase E, sobre FL195 hasta FL 245 Clase A, excepto: ➤ # TMA Isla de Pascua 2.000 FT AGL-MSL / FL 245 Clase E. ➤ Las AWY inferiores en las FIR de Antofagasta, Puerto Montt, Punta Arenas y Santiago a FL195 e inferior y en la FIR Isla de Pascua a FL 245 e inferior Clase E. ➤ Las AWY inferiores sobre FL195 Clase A. ➤ Todas las AWY Superiores Clase A. ➤ # Todos los CTR Clase D. ➤ # En aquellos TMA ó CTR donde se establezca espacio aéreo Clase C, éste prevalecerá sobre lo antes indicado. 	<p><i>The airspaces in their respective limits comprised within the FIR under Chilean jurisdiction shall be generically classified as follows:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ <i>Antofagasta, Puerto Montt, Punta Arenas and Santiago FIRs GND-MSL/UNL Class G, except AWY, TMA, CTR and UTA. VFR flight over FL195 not authorized.</i> ➤ <i>Easter Island FIR GND-MSL/UNL Class G, except AWY, TMA, CTR and UTA. VFR flight over FL245 not authorized.</i> ➤ <i>TMA of 2,000 FT AGL-MSL/FL195 Class E, over FL195 up to FL 245 Class A, except:</i> ➤ <i># TMA Easter Island 2,000 FT AGL-MSL / FL 245 E Class.</i> ➤ <i>Lower AWYs in the Antofagasta, Puerto Montt, Punta Arenas and Santiago FIRs at FL195 and below and in the Easter Island FIR at FL 245 and below Class E.</i> ➤ <i>The lower AWYs on FL195 Class A.</i> ➤ <i>All Superior AWY Class A.</i> ➤ <i># All CTR Class D.</i> ➤ <i># In those TMAs or CTRs where Class C airspace is established, it will prevail over the above.</i>

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE
INTENTIONALLY LEFT BLANK

CLASES DE ESPACIO AEREO ATS EN CHILE SERVICIOS SUMINISTRADOS Y REQUISITOS DE VUELO ATS AIRSPACE CLASSES IN CHILE SERVICES PROVIDED AND FLIGHT REQUIREMENTS						
Clase	Tipo de Vuelo	Separación proporcionada	Servicios suministrados	Limitaciones de velocidad	Requisitos de Radiocomunicación	Sujeto a Autorización ATC
Class	Type of flight	Separation provided	Services provided	Speed limitations	Radiocommunication requirements	Subject to ATC clearance
A	Sólo IFR / Only IFR	Todas las aeronaves All aircraft	Servicio de Control de Tránsito Aéreo Air Traffic Control Service	No se aplica Not applicable	Continua en ambos sentidos Continuous in both directions	Si Yes
C	IFR	IFR de IFR IFR de VFR	Servicio de Control de Tránsito Aéreo Air Traffic Control Service	No se aplica Not applicable	Continua en ambos sentidos Continuous in both directions	Si Yes
	VFR	VFR de IFR	1) Servicio de Control de Tránsito Aéreo para la separación IFR. 1) Air Traffic Control Service for IFR separation. 2) Información de Tránsito VFR/VFR 2) VFR/VFR Traffic Information	250 KT IAS por debajo de 3050m (10000 FT) AMSL	Continua en ambos sentidos Continuous in both directions	Si Yes
D	IFR	IFR de IFR	Servicio de Control de Tránsito Aéreo; incluso información de tránsito sobre vuelos VFR. Air Traffic Control Service; including traffic information on VFR flights.	250 KT IAS por debajo de 3050m (10000 FT) AMSL	Continua en ambos sentidos Continuous in both directions	Si Yes
	VFR	Ninguna/ none	Información de tránsito entre vuelos IFR/ VFR y VFR/ VFR. Transit information between IFR/ VFR and VFR/ VFR flights	250 KT IAS por debajo de 3050m (10000 FT) AMSL	Continua en ambos sentidos Continuous in both directions	Si Yes

CLASES DE ESPACIO AEREO ATS EN CHILE SERVICIOS SUMINISTRADOS Y REQUISITOS DE VUELO						
Clase	Tipo de vuelo	Separación Proporciónada	Servicios Suministrados	Limitaciones de Velocidad	Requisitos de Radiocomunicación	Sujeto a autorización ATC
<i>Class</i>	<i>Type of flight</i>	<i>Separation provided</i>	<i>Services provided</i>	<i>Speed limitations</i>	<i>Radiocommunication requirements</i>	<i>Subject to ATC clearance</i>
E	IFR	IFR de IFR	Servicio de control de tránsito aéreo; incluso información de tránsito sobre vuelos VFR, en la medida de lo posible. <i>Air traffic control service, including VFR traffic information, to the extent possible.</i>	250 KT IAS por debajo de 3050m (10000 FT) AMSL	Continua en ambos sentidos <i>Continuous in both directions</i>	Si Yes
	VFR	Ninguna/ none	Información de tránsito en la medida de lo posible. <i>Transit information to the extent possible</i>	250 KT IAS por debajo de 3050m (10000 FT) AMSL	Continua en ambos sentidos <i>Continuous in both directions</i>	NO
G	IFR	Ninguna/ none	Servicio de información de Vuelo <i>Flight Information Service</i>	250 KT IAS por debajo de FL100	Continua en ambos sentidos <i>Continuous in both directions</i>	NO
	VFR	Ninguna/ none	Servicio de información de Vuelo <i>Flight Information Service</i>	250 KT IAS por debajo de FL100	Continua en ambos sentidos <i>Continuous in both directions</i>	NO

REF: DAN 11 AMDT JUL 2022

ENR 1.5

**PROCEDIMIENTOS DE ESPERA,
APROXIMACIÓN Y SALIDA**

*HOLDING, APPROACH AND DEPARTURE
PROCEDURES*

1. Generalidades

1. Generalities

1.1 Las disposiciones del presente capítulo son complementarias de las contenidas en el Procedimiento de los Servicios de Tránsito Aéreo (DAP 11 00)

1.1 The provisions of this chapter are complementary to those included in the Air Traffic Services Procedure (DAP 11 00).

Referencia:

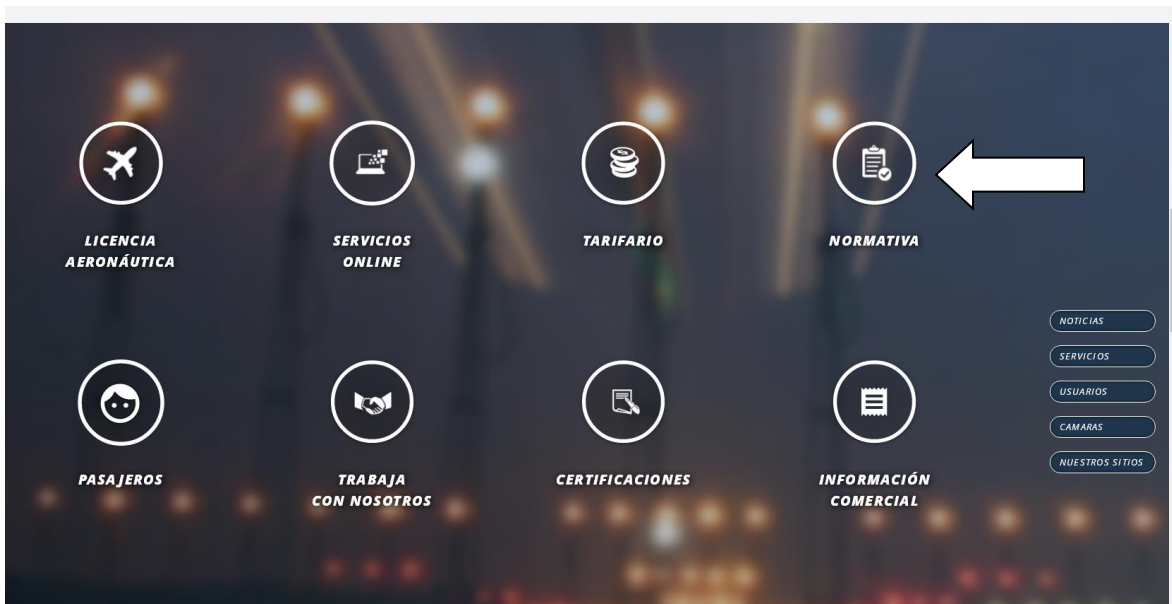
Reference:

DAP 11; Capítulo 6 “Separación en la Proximidad de los Aeródromos”.

DAP 11; Chapter 6 “Separation in the Proximity of Aerodromes”.

www.dgac.gob.cl

www.dgac.gob.cl



DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE
INTENTIONALLY LEFT BLANK

ENR 1.6

SERVICIOS DE TRANSITO AEREO Y
PROCEDIMIENTOS RADAR

AIR TRAFFIC SERVICES AND RADAR
PROCEDURES

ENR 1.6.1 RADAR PRIMARIO (PSR) Y
SECUNDARIO DE VIGILANCIA
(SSR)

ENR 1.6.1 PRIMARY RADAR (PSR) AND
SECONDARY RADAR SURVEILLANCE (SSR)

1. PROCEDIMIENTOS DE UTILIZACIÓN /

1. OPERATING PROCEDURES

Con las excepciones que se dispongan, el empleo del respondedor SSR es obligatorio para todas las aeronaves en vuelo:

With the exceptions established, the use of the SSR responder is mandatory for all aircraft in flight:

- a) Dentro del espacio aéreo clase A
- b) Dentro del espacio aéreo clase C
- c) Dentro del espacio aéreo clase D
- d) Dentro del espacio aéreo clase E

- a) *Within Class A airspace*
- b) *Within Class C airspace*
- c) *Within Class D airspace*
- d) *Within Class E airspace*

En caso de falta del respondedor, el piloto precisa un permiso de los Servicios de Tránsito Aéreo para volar en el espacio aéreo donde su uso es obligatorio.

If the responder is not available, the pilot requires the authorization from the Air Traffic Services to fly in the airspace where its use is mandatory.

Los respondedores SSR deberán disponer del modo 3A y tener capacidad para 4096 códigos de respuesta.

SSR responders are required to have Mode 3A and have a capacity for 4096 response codes.

Los pilotos harán funcionar sus respondedores SSR, seleccionarán los modos y códigos de conformidad con las instrucciones del Control de Tránsito Aéreo y los mantendrán hasta que se les indique lo contrario.

Pilots will operate their SSR responders, selecting modes and codes in accordance with Air Traffic Control instructions and keeping them until instructed otherwise.

Las aeronaves que se encuentren a punto de ingresar en las áreas de uso obligatorio de respondedores SSR y no se les haya asignado un código, lo activarán en modo A código 2000 en los siguientes espacios aéreos:

Aircraft that are about to enter mandatory SSR responder areas and have not been assigned an SSR code must activate it in mode A code 2000 in the following airspaces:

- Dentro de la FIR Antofagasta – Santiago - Puerto. Montt - Pta. Arenas a partir del MEA de las aerovías.

- Within the FIR Antofagasta – Santiago - Puerto. Montt - Pta. Arenas from the MEA of the airways.

- Dentro de las áreas terminales de: Arica, Iquique, Antofagasta, Santiago, Concepción, Temuco, Puerto Montt, Balmaceda, Punta Arenas.

- Within the terminal areas of: Arica, Iquique, Antofagasta, Santiago, Concepción, Temuco, Puerto Montt, Balmaceda, Punta Arenas.

2. PROCEDIMIENTOS DE EMERGENCIA

En caso de emergencia los pilotos de una aeronave activarán el modo 3A código 7700 siempre que la naturaleza de la emergencia sea tal que se estime que es lo más conveniente.

Si el piloto de una aeronave en situación de una emergencia ha sido instruido anteriormente por el ATC para que haga funcionar su respondedor SSR en un código específico, éste reglaje de clave debe mantenerse hasta que se indique lo contrario.

3. PROCEDIMIENTO EN CASO DE FALLA DE LAS RADIOCOMUNICACIONES /

En el caso de falla del receptor de radio de la aeronave, los pilotos seleccionarán el modo 3A, código 7600, y seguirán los procedimientos establecidos, el control subsiguiente de la aeronave se basará en dichos procedimientos.

4. PROCEDIMIENTO EN CASO DE INTERFERENCIA ILÍCITA.

En caso de interferencia ilícita, el piloto seleccionará el modo 3A, clave 7500 y seguirán los procedimientos establecidos, el control subsiguiente de la aeronave se basará en dichos procedimientos.

En todas las demás circunstancias el respondedor debe ajustarse al Modo 3A asignado por el ATC.

5. DEPENDENCIA ATS RADAR

Una dependencia ATS que cuenta con información radar funciona por lo general como parte integrante de la dependencia ATS y suministra servicio de tránsito aéreo radar a las aeronaves, en el máximo grado posible, a fin de satisfacer los requisitos operacionales. Factores como la cobertura radar, el volumen de trabajo de los controladores, la capacidad del equipo, etc., pueden afectar a estos servicios. El controlador radar determinará en cada caso, si puede suministrar servicio radar.

2. EMERGENCY PROCEDURES

In case of emergency the pilots of an aircraft must activate mode 3A code 7700 provided that the nature of the emergency is such that it is deemed necessary.

If the pilot of an aircraft in an emergency situation has been previously instructed by the ATC to operate his SSR responder on a specific code, this key setting must be maintained until otherwise instructed.

3. RADIO COMMUNICATION FAILURE PROCEDURES

If the radio receiver of the aircraft fails, pilots must select mode 3A, code 7600, and follow established procedures, subsequent control of the aircraft will be based on those procedures.

4. PROCEDURES UNLAWFUL INTERFERENCE

In the event of unlawful interference, the pilot must select mode 3A, key 7500 and follow established procedures, subsequent control of the aircraft will be based on those procedures.

In all other circumstances the responder must be set to Mode 3A assigned by ATC.

5. RADAR ATC UNIT

An ATS unit with radar information normally operates as an integral part of the ATS unit and provides radar air traffic service to aircraft, to the maximum extent possible, in order to meet operational requirements. Aspects such as radar coverage, controller workload, equipment capacity, etc., may affect these services. Provision of radar service will be determined on a case-by-case basis by the radar controller.

El piloto sabrá que se proporcionan los servicios de tránsito aéreo con procedimientos radar cuando el controlador utilice el siguiente distintivo de llamada:

" (nombre de la dependencia) radar"
Ej: Antofagasta RADAR

Cuando una aeronave a la que se suministra servicio de tránsito aéreo con procedimientos Radar, sea transferida a una dependencia no-radar, se informará al piloto con la siguiente expresión:

" (Identificación aeronave) Servicio Radar terminado.... "

EMPLEO DEL RADAR EN LOS SERVICIOS DE TRANSITO AEREO

El empleo del radar para proporcionar servicios de tránsito aéreo se hará de acuerdo con lo especificado en el DAP – 11 00, Procedimientos de los Servicios de Tránsito Aéreo.

La información obtenida en una presentación radar se utilizará para llevar a cabo las siguientes funciones:

- a) Mantener vigilancia sobre la marcha del tránsito aéreo a fin de proporcionar a la dependencia de control de tránsito aéreo correspondiente:
- i) Una mejor información de posición respecto a las aeronaves que están bajo control,
- ii) Información suplementaria respecto a otro tránsito,
- iii) Información sobre cualquier desviación importante de las aeronaves respecto a lo estipulado en las correspondientes autorizaciones del ATC, incluso las rutas autorizadas. Cuando la autoridad ATS competente haya prescrito tolerancias respecto a cuestiones tales como mantenimiento de la trayectoria, velocidad u hora, las desviaciones no se consideran significativas mientras no se excedan dichas tolerancias

The pilot will identify that air traffic services are provided with radar procedures when the controller uses the following call sign:

"(name of the unit) radar" Ex: Antofagasta RADAR

When an aircraft to which air traffic service is provided with Radar procedures is transferred to a non-radar unit, the pilot shall be informed with the following expression:

"(Aircraft identification) Radar Service completed "

USE OF RADAR IN AIR TRAFFIC SERVICES

The use of radar to provide air traffic services will be in accordance with that specified in DAP - 11 00, Air Traffic Services Procedures.

The information obtained in a radar presentation will be used to perform the following functions:

- a) *Maintain surveillance on the air traffic flow with the purpose to provide the corresponding air traffic control unit:*
- i) *Better information about position with regard to aircraft under control,*
- ii) *Supplementary information regarding other traffic,*
- iii) *Information on any significant deviation of aircraft from the corresponding ATC authorizations, including authorized routes. When the competent ATS authority has prescribed tolerances on matters such as course keeping, speed or time, deviations are not considered significant as long as such tolerances are not exceeded.*

- b) Determinar desviaciones significativas: Se consideran desviaciones significativas, en ruta, cuando la aeronave vaya a abandonar la AWY y cambie la clasificación de espacio aéreo
- c) Mantener comprobación radar del tránsito aéreo, con el fin de proporcionar a las aeronaves interesadas información sobre cualquier desviación importante respecto a lo estipulado en las correspondientes autorizaciones del ATC, incluso las rutas autorizadas, teniendo en cuenta las tolerancias indicadas en a) iii).
- d) Proporcionar guía vectorial radar a las aeronaves que salen a fin de facilitar la subida hasta el nivel de crucero.
- e) Proporcionar guía vectorial radar a las aeronaves en ruta para resolver posibles incompatibilidades de tránsito, ayudar a las aeronaves en su navegación hacia o desde una radioayuda o circunstancias similares.
- f) Proporcionar guía vectorial radar a las aeronaves que llegan para facilitar su descenso desde el nivel de crucero hasta una posición prescrita, a fin de preparar la aproximación.
- g) Específicamente en el Servicio de Control de Aproximación:
- Suministrar guía vectorial radar al tránsito de llegada hasta ayudas para la aproximación final o hasta un punto desde el cual puede hacerse una aproximación con radar de vigilancia o una aproximación visual.
 - Suministrar asistencia radar a las aproximaciones efectuadas con instalaciones que no sean radar, y advertir a las aeronaves acerca de desviaciones respecto a las trayectorias nominales de aproximación.
- b) *Determine significant deviations: Deviations, en-route, are considered significant when the aircraft is about to leave the AWY and the airspace classification changes.*
- c) *Maintain air traffic radar checks, in order to provide participating aircraft with information on any significant deviation from the relevant ATC clearances, including authorized routes, taking into account the tolerances indicated in a) iii).*
- d) *Provide radar guidance by vector to departing aircraft in order to facilitate climb to cruise level.*
- e) *Provide radar guidance by vector to en-route aircraft to resolve potential traffic incompatibilities, assist aircraft in navigating to or from a radio aid or similar circumstances.*
- f) *Provide radar guidance by vector to arriving aircraft to facilitate their descent from cruising level to a prescribed position in preparation for approach.*
- g) *Specifically in the Approach Control Service:*
- *Provide radar guidance by vector to inbound traffic to final approach aids or to a point from which a surveillance radar approach or visual approach can be made.*
 - *Provide radar assistance to approaches conducted with non-radar units and warn aircraft of deviations from nominal approach paths.*

h) La información radar obtenida en los sistemas de presentación radar de torres de control de aeródromo puede usarse para llevar a cabo las funciones de vigilancia sobre la marcha del tránsito aéreo de aeródromo a fin de obtener:

- Mejor información de posición respecto a las aeronaves que estén bajo control.
- Información suplementaria respecto a otro tránsito.

Dicha información se usará principalmente como complemento a la información de posición notificada por los pilotos en la fase de aproximación.

SERVICIO DE TRANSITO AEREO Y PROCEDIMIENTOS RADAR

1. Se proporciona servicio de tránsito aéreo mediante el uso de MSSR de Iquique, Antofagasta, Santiago, Concepción, Temuco, Puerto Montt y Punta Arenas entre latitud 18° 21' 00" S, límite Chile-Perú, Chile-Bolivia, Chile Argentina y latitud 55° 00' 00" S, dentro de la cobertura radar. Todas las aeronaves que proyecten volar los espacios aéreos Clase A, C, D y E allí contenidos, deberán disponer de respondedor SSR operativo en modo 3A y C, antes de ingresar activarán modo A código 2000, si no dispone de autorización ATC. Distintivos de llamada **Iquique Radar**, Santiago Radar, Puerto Montt Radar y Punta Arenas Radar, según corresponda.
2. Se proporciona servicio de tránsito aéreo mediante el uso de MSSR de Iquique, Antofagasta, Santiago, Concepción, Puerto Montt y Punta Arenas, en las respectivas áreas terminales desde 2000 pies AGL hasta FL245. Todas las aeronaves que proyecten volar los espacios aéreos Clase A, C, D y E allí contenidos, deberán disponer de respondedor SSR operativo en modo 3A y C, antes de ingresar activarán modo A código 2000, si no dispone de autorización ATC. Distintivos de llamada Iquique Radar, Antofagasta Radar, Santiago Radar, Puerto Montt Radar y Punta Arenas Radar, según corresponda.
3. Se proporciona servicio de tránsito aéreo mediante el uso del MSSR Concepción y del MSSR Temuco en las áreas terminales de Concepción y Temuco, desde GND hasta FL 450.

h) Radar information obtained from aerodrome control tower radar display systems can be used to perform aerodrome air traffic surveillance functions with the purpose to obtain:

- Better position information with regard to aircraft under control.
- Supplementary information regarding other traffic.

Said information will be mainly used to complement position information notified by pilots in the approach phase.

AIR TRAFFIC SERVICES AND RADAR PROCEDURES

1. Air traffic service is offered through the use of MSSR from Iquique, Antofagasta, Santiago, Concepcion, Temuco, Puerto Montt and Punta Arenas between latitude 18° 21' 00" S, Chile-Peru, Chile-Bolivia, Chile-Argentina and latitude 55° 00' 00" S, within radar coverage. All aircraft intending to fly the Class A, C, D and E airspaces contained therein, must have an operational SSR responder in mode 3A and C; if they do not have ATC clearance before entering, they must activate mode A code 2000. Call signals Iquique Radar, Santiago Radar, Puerto Montt Radar and Punta Arenas Radar, as appropriate.
2. Air traffic service is offered through the use of MSSR from Iquique, Antofagasta, Santiago, Concepción, Puerto Montt and Punta Arenas, in the respective terminal areas from 2000 ft AGL to FL245. All aircraft intending to fly the Class A, C, D and E airspaces contained therein, must have an operational SSR responder in mode 3A and C; if they do not have ATC clearance before entering, they must activate mode A code 2000. Call signals Iquique Radar, Antofagasta Radar, Santiago Radar, Puerto Montt Radar and Punta Arenas Radar, as appropriate.
3. Air traffic service is available through the use of the Concepcion MSSR and Temuco MSSR in the Concepción and Temuco terminal areas, from GND to FL 450.

Todas las aeronaves que proyecten volar los espacios aéreos Clase A, C y E allí contenidas, deberán disponer de respondedor SSR operativo en modo 3 A y C antes de ingresar activarán modo A código 2000, si no dispone de autorización ATC. Distintivos de llamada, Santiago Radar.

4. Se proporciona servicio de tránsito aéreo mediante el uso de PSR de Santiago, Puerto Montt y Punta Arenas, en las respectivas CTR desde GND hasta 3500 o 5000 FT, según corresponda. Todas las aeronaves que proyecten volar los espacios aéreos Clase D allí contenidos deberán disponer de respondedor SSR operativo en modo 3A y C, antes de ingresar activarán modo A código 2000, si no dispone de autorización ATC. Distintivos de llamada, Santiago Radar, Puerto Montt Radar y Punta Arenas Radar, según corresponda.

5. Se proporciona servicio de tránsito aéreo mediante el uso de PSR y SSR de Punta Arenas, en un radio de 250 NM a partir del MEA de las aerovías hasta FL 450 , 2000 pies AGL a FL 450 en TMA Punta Arenas y desde GND a FL 450 en CTR Punta Arenas. Todas las aeronaves que proyecten volar los espacios aéreos Clase A, C y E allí contenidos deberán disponer de respondedor SSR operativo en modo 3 A y C, antes de ingresar activarán modo A código 2000, si no dispone de autorización ATC. Distintivo de llamada, Punta Arenas Radar.

6. Criterio Operacional para confección de Cartas de Altitudes Mínima de Vigilancia ATC (ATCSMAC)

6.1 El criterio operacional utilizado para la confección del ATCSMAC es el siguiente:

- a) 1000 FT en un radio de 3 NM sobre el obstáculo más alto, dentro de 40 NM de la antena radar cuando se utilizan altitudes. Este valor se aumenta a 2000 FT cuando se utilizan Niveles de Vuelo.
- b) 2000 FT en un radio de 5 NM sobre el obstáculo más alto, fuera de la 40 NM de la antena radar; y
- c) 3000 FT en un radio de 5 NM sobre el obstáculo más alto, cuando se estime conveniente, teniendo en cuenta la topografía del terreno (montañoso), las variaciones notables de presión barométrica y bajas temperaturas.

///

All aircraft intending to fly the Class A, C, D and E airspaces contained therein, must have an operational SSR responder in mode 3A and C; if they do not have ATC clearance before entering, they must activate mode A code 2000. Call signals Iquique Radar, Antofagasta Radar, Santiago Radar, Puerto Montt Radar y Punta Arenas Radar, as appropriate.

4. Air traffic service is available through the use of the Concepcion MSSR and Temuco MSSR in the Concepción and Temuco terminal areas, from GND to FL 450. All aircraft intending to fly the Class A, C and E airspaces contained therein must have an operational SSR responder in mode 3A and C; if they do not have ATC clearance before entering, they must activate mode A code 2000. Call signals Santiago Radar.

5. Air traffic service is available through the use of PSR from Santiago, Puerto Montt and Punta Arenas, in the respective CTRs from GND to 3500 or 5000 FT, as appropriate. All aircraft intending to fly the Class D airspaces contained therein, must have an operational SSR responder in mode 3A and C; if they do not have ATC clearance before entering, they must activate mode A code 2000. Call signals Santiago Radar, Puerto Montt Radar y Punta Arenas Radar, as appropriate.

6. Operational criteria for the elaboration of ATC Surveillance Minimum Altitude Chart (ATCSMAC)

6.1 The operational criteria used for the elaboration of the ATCSMAC are as follows:

- a) 1000 FT within a 3 NM radius above the highest obstacle, within 40 NM of the radar antenna when altitudes are used. This value increases to 2000 FT when Flight Levels are used.
- b) 2000 FT within a 5 NM radius of the highest obstacle, outside the 40 NM of the radar antenna; and
- c) 3000 FT within a 5 NM radius above the highest obstacle, when deemed appropriate, taking into account the topography of the terrain (mountainous), significant barometric pressure variations and low temperatures.

ESTACIONES DE VIGILANCIA EN RUTA
EN ROUTE RADAR SURVEILLANCE

RADAR PRIMARIO / *PRIMARY RADAR*

UBICACIÓN <i>LOCATION</i>	ALCANCE NM <i>RANGE (NM)</i>	RPM <i>RPM</i>	DEPENDENCIA ATS RESPONSABLE <i>ATS UNIT RESPONSABILITY</i>
SANTIAGO	80	15	SANTIAGO ACC
PUERTO MONTT	80	15	PUERTO MONTT ACC
PUNTA ARENAS- Presidente Carlos Ibañez del Campo	80	12	PUNTA ARENAS ACC

RADAR SECUNDARIO / *SECONDARY RADAR*

UBICACIÓN <i>LOCATION</i>	ALCANCE NM <i>RANG (NM)</i>	RPM <i>RPM</i>	DEPENDENCIA ATS RESPONSABLE <i>ATS UNIT RESPONSABILITY</i>
MSSR IQUIQUE Cerro Carrasco	250	12	IQUIQUE ACC
MSSR ANTOFAGASTA Cerro Salar	250	12	ANTOFAGASTA APP
MSSR ATACAMA Cerro Salado	250	12	IQUIQUE ACC
MSSR CALAMA Cerro Barros Arana	250	12	IQUIQUE ACC
MSSR SANTIAGO Cerro Pajonales	250	12	SANTIAGO ACC
MSSR SANTIAGO Cerro Colorado	250	15	SANTIAGO ACC
MSSR SANTIAGO Yerbas Buenas	250	12	SANTIAGO ACC
MSSR CONCEPCIÓN Cerro Pinares	250	12	SANTIAGO ACC
MSSR PUERTO MONTT AP El Tepual	220	15	PUERTO MONTT ACC
MSSR PUERTO MONTT Cerro Divisadero	250	12	PUERTO MONTT ACC
MSSR PUNTA ARENAS AP Pdte. Carlos Ibañez del Campo.	250	12	PUNTA ARENAS ACC

ESTACIONES DE VIGILANCIA RADAR EN AREAS TERMINALES
TERMINAL AREA SURVEILLANCE RADAR STATIONS

UBICACION <i>LOCATION</i>	TIPO DE RADAR <i>RADAR TYPE</i>	ALCANCE NM <i>RANGE NM</i>	RPM <i>RPM</i>	DEPENDENCIA ATS RESPONSABLE <i>ATS UNIT RESPONSABILITY</i>
CERRO SALADO	MSSR	250	12	IQUIQUE ACC
IQUIQUE	MSSR	250	12	IQUIQUE ACC
SANTIAGO	PSR	80	15	SANTIAGO ACC
SANTIAGO	MSSR	250	15	SANTIAGO ACC
YERBAS BUENAS	MSSR	250	12	SANTIAGO ACC
CERRO PINARES	MSSR	250	15	CONCEPCIÓN APP
PUERTO MONTT	PSR	80	15	PUERTO MONTT ACC
PUERTO MONTT	MSSR	220	15	PUERTO MONTT ACC
PUNTA ARENAS	PSR	80	12	PUNTA ARENAS ACC
PUNTA ARENAS	MSSR	250	12	PUNTA ARENAS ACC

**ENR 1.7
PROCEDIMIENTO PARA EL REGLAJE
ALTIMÉTRICO****PROCEDURE FOR ALTIMETRIC
ADJUSTMENT****1. Introducción****1. Introduction**

1.1 Los procedimientos para el reglaje altimétrico que se describen a continuación están de acuerdo en líneas generales con los contenidos en el Doc. 8168 - OPS/611 de la OACI.

1.1 *The procedures for altimeter setting described below are in general agreement with those outlined in ICAO Doc. 8168 - OPS/611.*

1.1 La altitud de transición se indica en las cartas de salida normalizada por instrumentos.

1.1 *Transition altitude is indicated on the standard instrument departure charts.*

1.2 Los informes QNH y la información sobre la temperatura para uso en la determinación del margen vertical adecuado sobre el terreno, se suministran en las emisiones meteorológicas y se proporcionan a petición en las dependencias de los Servicios de Tránsito Aéreo. Los valores se dan en hectopascales.

1.2 *QNH reports and temperature information to be used in determining the appropriate vertical margin on the ground are provided in meteorological broadcasts and are available upon request from Air Traffic Services units. Values are given in hectopascals.*

2. Procedimientos básicos de reglaje de altímetro**2. Basic altimeter setting procedures**

2.1. Para cada aeródromo se especifica una altitud de transición. Ninguna altitud de transición es inferior a 450 m (1 500 FT), por encima de un aeródromo.

2.1. *A transition altitude is specified for each aerodrome. No transition altitude is below 450 m (1 500 FT), above an aerodrome.*

2.2 La posición vertical de una aeronave cuando se encuentra a la altitud de transición o por debajo de ella, se expresará en altitudes, mientras que el nivel de transición o por encima de él, se expresará en niveles de vuelo. Mientras pase por la capa, de transición la posición vertical se expresará en niveles de vuelo al ascender y en altitudes al descender.

2.2 *The vertical position of an aircraft when at or below the transition altitude must be expressed in altitudes, while transition level or above shall be expressed in flight levels. While passing through the transition layer, the vertical position will be expressed in flight levels when ascending and in altitudes when descending.*

2.3 El nivel de vuelo cero está situado en el nivel de presión atmosférica de 1013,2 HPa (29,92 pulgadas). Los niveles de vuelo consecutivos están separados por un intervalo de presión correspondiente a 500 FT (152.4 m) en la atmósfera tipo.

2.3 *Zero flight level is located at the atmospheric pressure level of 1013.2 HPa (29.92 inches). Consecutive flight levels are separated by a pressure interval corresponding to 500 FT (152.4 m) in the type atmosphere.*

2.4 Los niveles se numerarán de acuerdo a la tabla que figura en ENR 1.7-3 que indica la altura correspondiente en la atmósfera tipo.

2.4 *Levels shall be numbered according to the table in ENR 1.7-3 indicating the corresponding height in the standard atmosphere.*

3. Despegue y ascenso

3.1. En las autorizaciones de despegue y ascenso se facilitarán a las aeronaves el QNH para el ajuste de altímetro.

3.2 La posición vertical de una aeronave durante el ascenso, se expresará en altitudes hasta alcanzar la altitud de transición pasada la cual la posición vertical se expresará en niveles de vuelo.

4. Separación vertical en ruta

4.1 La separación vertical durante los vuelos de crucero se expresará en niveles de vuelo correspondientes a los niveles de crucero que aparecen en ENR 1.7.3.

5. Aproximación y aterrizaje

5.1 En las autorizaciones de aproximación y aterrizaje se facilitará la referencia QNH.

Nota: No se facilita la referencia de reglaje de altímetro QFE.

5.2 La posición vertical de las aeronaves se expresará en niveles de vuelo hasta cruzar el nivel de transición, por debajo del cual se referirá a altitudes. Para los casos en que los procedimientos indican Niveles de Vuelo (FL) mínimos de descenso, pero que circunstancialmente del Nivel de Transición sea superior a aquellos, dichos niveles mínimos deberán entenderse como altitudes.

3. Takeoff and climb

3.1. The QNH for the altimeter setting will be provided to the aircraft in the takeoff and climb clearances.

3.2 The vertical position of an aircraft during climb will be expressed in altitudes until the transition altitude is reached, after which the vertical position will be expressed in flight levels.

4. Vertical separation en route

4.1 Vertical separation during cruise flights shall be expressed in flight levels corresponding to the cruise levels given in ENR 1.7.3.

5. Approach and landings

5.1 The QNH reference shall be provided on the approach and landing clearances.

Note: The altimeter setting reference QFE is not provided.

5.2 The vertical position of aircraft will be expressed in flight levels until crossing the transition level, below which it will be expressed in altitudes. For cases in which the procedures indicate minimum Flight Levels (FL) of descent, but the Transition Level is higher than those, such minimum levels shall be understood as altitudes.

TABLAS DE NIVELES DE CRUCERO /
CRUISE LEVELS CHARTS

DERROTA											
De 030° a 209° (↓)						De 210° a 029° (↑)					
Vuelos IFR			Vuelos VFR			Vuelos IFR			Vuelos VFR		
FL	Pies	Metros	FL	Pies	Metros	FL	Pies	Metros	FL	Pies	Metros
010	1000	300				020	2000	600			
030	3000	900	035	3500	1050	040	4000	1200	045	4500	1350
050	5000	1500	055	5500	1700	060	6000	1850	065	6500	2000
070	7000	2150	075	7500	2300	080	8000	2450	085	8500	2600
090	9000	2750	095	9500	2900	100	10000	3050	105	10500	3200
110	11000	3350	115	11500	3500	120	12000	3650	125	12500	3800
130	13000	3950	135	13500	4100	140	14000	4250	145	14500	4400
150	15000	4550	155	15500	4700	160	16000	4900	165	16500	5050
170	17000	5200	175	17500	5350	180	18000	5500	185	18500	5650
190	19000	5800	195	19500	5950	200	20000	6100	205*	20500	6250
210	21000	6400	215*	21500	6550	220	22000	6700	225*	22500	6850
230	23000	7000	235*	23500	7150	240	24000	7300	245*	24500	7450
250	25000	7600				260	26000	7900			
270	27000	8250				280	28000	8550			
290	29000	8850				300	30000	9150			
310	31000	9450				320	32000	9750			
330	33000	10050				340	34000	10350			
350	35000	10650				360	36000	10950			
370	37000	11300				380	38000	11600			
390	39000	11900				400	40000	12200			
410	41000	12500				430	43000	13100			
450	45000	13700				490*	49000	14950			
530*	53000	16150				570*	57000	17350			

* Solo FIR Isla de Pascua

TABLA PARA LA DETERMINACION DEL NIVEL DE TRANSICION CON CAPA DE TRANSICION DE 1.000PIES
TABLE TO DETERMINE THE TRANSITION LEVEL WITH 1000 FEET TRANSITION LAYER

					De/from 942.2 a/to 959.4	De/from 959.5 a/to 977.1	De/from 977.2 a/to 995.0	De/from 995.1 a/to 1013.2	De/from 1013.3 a/to 1031.6	De/from 1031.7 a/to 1050.3
					De/from 945.6 a/to 963.0	De/from 963.1 a/to 980.7	De/from 980.8 a/to 998.6	De/from 998.7 a/to 1016.8	De/from 1016.9 a/to 1035.3	De/from 1035.4 a/to 1054.1
					De/from 949.1 a/to 966.5	De/from 966.6 a/to 984.2	De/from 984.3 a/to 1002.2	De/from 1002.3 a/to 1020.5	De/from 1026.6 a/to 1039.1	De/from 1039.2 a/to 1057.9
					De/from 952.6 a/to 970.0	De/from 970.1 a/to 987.8	De/from 987.9 a/to 1005.9	De/from 1006.0 a/to 1024.2	De/from 1024.3 a/to 1042.8	De/from 1042.9 a/to 1061.7
					De/from 956.1 a/to 973.5	De/from 973.6 a/to 991.4	De/from 991.5 a/to 1009.5	De/from 1009.6 a/to 1027.9	De/from 1028.0 a/to 1046.6	De/from 1046.7 a/to 1065.5
1500-450	1600-480	1700-510	1800-540	1900-570	45	40	35	30	25	20
2000-600	2100-630	2200-660	2300-690	2400-720	50	45	40	35	30	25
2500-750	2600-780	2700-810	2800-840	2900-870	55	50	45	40	35	30
3000-900	3100-930	3200-960	3300-990	3400-1020	60	55	50	45	40	35
3500-1050	3600-1080	3700-1110	3800-1140	3900-1170	65	60	55	50	45	40
4000-1200	4100-1230	4200-1260	4300-1290	4400-1320	70	65	60	55	50	45
4500-1350	4600-1380	4700-1410	4800-1440	4900-1470	75	70	65	60	55	50
5000-1500	5100-1530	5200-1560	5300-1590	5400-1620	80	75	70	65	60	55
5500-1650	5600-1680	5700-1710	5800-1740	5900-1770	85	80	75	70	65	60
6000-1800	6100-1830	6200-1860	6300-1890	6400-1920	90	85	80	75	70	65
6500-1950	6600-1980	6700-2010	6800-2040	6900-2070	95	90	85	80	75	70
7000-2100	7100-2130	7200-2160	7300-2190	7400-2220	100	95	90	85	80	75
7500-2250	7600-2280	7700-2310	7800-2340	7900-2370	105	100	95	90	85	80
8000-2400	8100-2430	8200-2460	8300-2490	8400-2520	110	105	100	95	90	85
8500-2550	8600-2580	8700-2610	8800-2640	8900-2670	115	110	105	100	95	90
9000-2700	9100-2730	9200-2760	9300-2790	9400-2820	120	115	110	105	100	95
9500-2850	9600-2880	9700-2910	9800-2940	9900-2970	125	120	115	110	105	100
10000-3000	10100-3030	10200-3060	10300-3090	10400-3120	130	125	120	115	110	105
10500-3150	10600-3180	10700-3210	10800-3240	10900-3270	135	130	125	120	115	110
11000-3300	11100-3330	11200-3360	11300-3390	11400-3420	140	135	130	125	120	115
11500-3450	11600-3480	11700-3510	11800-3540	11900-3570	145	140	135	130	125	120
17000-5100	17100-5130	17200-5160	17300-5190	17400-5220	200	195	190	185	180	175
17500-5250	17600-5280	17700-5310	17800-5340	17900-5370	205	200	195	190	185	180
18000-5400	18100-5430	18200-5460	18300-5490	18400-5520	210	205	200	195	190	185

NOTA 1: TA = ALTITUD DE TRANSICIÓN en pies - metros
NOTA 2: NIVEL DE TRANSICIÓN en FL.

ENR 1.8 **PROCEDIMIENTOS SUPLEMENTARIOS REGIONALES (DOC 7030)**
REGIONAL SUPPLEMENTARY PROCEDURES (DOC 7030)

EN PREPARACIÓN
TO BE DEVELOPMENT

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE
INTENTIONALLY LEFT BLANK

ENR 1.9

ENR 1.9

**ORGANIZACIÓN DE LA GESTIÓN
AFLUENCIA DEL TRÁNSITO AÉREO
(ATFM)**

AIR TRAFFIC FLOW MANAGEMENT (ATFM)

1. Generalidades

1. General

1.1. El Servicio de Gestión de Afluencia de Tránsito Aéreo, está a cargo de la Oficina ATFM dependiente del Subdepartamento de Tránsito Aéreo, de acuerdo con lo establecido en el DAP 11-136 y es proporcionado por la Dependencia de Gestión de Afluencia de Tránsito Aéreo (FMU), en todas las Regiones de Información de Vuelo (FIR) del país, interviniendo en los procesos de planificación ATM en las fases estratégica, pre-táctica y táctica de los diferentes sectores de espacio aéreo, aeródromos controlados de interés ATFM y vuelos que operen en los distintos FIR que así lo requieran.

1.1. *The Air Traffic Flow Management Service is in charge of ATFM Office under the Air Traffic Subdepartment, according to provisions established in DAP 11-136 and it's provided by the Air Traffic Flow Management Unit (FMU), in all Flight Information Regions (FIR) of the country, affecting the ATM planning process in the strategic, pre-tactical and tactical phases of all airspace sectors, controlled aerodromes of ATFM interest and flights operating in different FIRs that require it.*

1.2. El flujo de tráfico aéreo, capacidades de pistas y de sectores de control de tránsito aéreo serán monitoreados periódicamente, de modo de mantener un balance entre capacidad y demanda de tránsito aéreo, de acuerdo con las necesidades que defina la Autoridad ATS competente en la planificación ATM.

1.2. *Air traffic flow, runway capacities and air traffic control sector capacities will be monitored periodically, in order to maintain the balance between air traffic capacity and demand, according to the needs defined by the competent ATS Authority in ATM planning.*

2. Objetivos y principios del ATFM.

2. ATFM objectives and principles.

- a) Aumentar la seguridad operacional del sistema ATM garantizando la entrega de densidades de tránsito seguras y reduciendo al mínimo los aumentos de tránsito;
- b) Garantizar una afluencia óptima de tránsito aéreo en todas las fases de la operación de un vuelo equilibrando la demanda y la capacidad;
- c) Facilitar la colaboración entre las partes interesadas del sistema para alcanzar una afluencia eficiente del tránsito aéreo a través de múltiples volúmenes de espacio aéreo de una manera oportuna y flexible que respalde el logro de los objetivos de la actividad o la misión de los explotadores de aeronaves y que ofrezca opciones operacionales óptimas;

- a) *Increase operational safety of the ATM system by ensuring a safe traffic densities delivery and minimizing traffic surges;*
- b) *Ensure optimal air traffic flow in all phases of a flight operation by balancing demand and capacity;*
- c) *Facilitate collaboration among system stakeholders to achieve efficient air traffic flow through multiple volumes of airspace in a timely and flexible manner that supports the achievement of aircraft operator's business or mission objectives and provide optimal operational options*

- d) Equilibrar los requisitos legítimos, pero, en ocasiones, opuestos de todos los explotadores, promoviendo así el trato equitativo;
- e) Conciliar las limitaciones de recursos del sistema ATM con las prioridades económicas y ambientales;
- f) Facilitar, mediante la colaboración con todas las partes interesadas, la gestión de las limitaciones, ineficiencias y eventos imprevistos que afectan la capacidad del sistema para reducir al mínimo los impactos negativos de las interrupciones y las condiciones cambiantes; y,
- g) Facilitar el logro de un sistema ATM armonizado y sin discontinuidades mientras se garantiza la compatibilidad con los avances internacionales.
- d) *Balance the belonging, but sometimes conflicting, requirements of all operators, thus promoting equitable treatment;*
- e) *Reconcile the resource constraints of the ATM system with economics and environmental priorities;*
- f) *Facilitate, through collaboration with all stakeholders, the management of constraints, inefficiencies and unforeseen events that affect the system's ability to minimize negative impacts of disruptions and changing conditions; and,*
- g) *Facilitate the achievement of a harmonized and seamless ATM system while ensuring compatibility with international developments.*

3. Capacidades del sistema ATM

4. ATM system capabilities

3.1 Determinación de la Capacidad

3.1 Capacity determination

3.1.1 La capacidad de cualquier sistema ATM depende de muchos factores, incluidos la estructura de rutas ATS, la precisión de la navegación de las aeronaves que utilizan el espacio aéreo, los factores relacionados con las condiciones meteorológicas, y la carga de trabajo del controlador.

3.1.1 *The capacity of any ATM system depends on many factors, including the ATS route structure, the aircraft navigational accuracy using the airspace, weather-related factors, and ATCO workload.*

3.1.2 El número de aeronaves a las que se proporcione servicio de control de tránsito aéreo no excederá del que pueda tramitar en condiciones de seguridad la dependencia de control de tránsito aéreo interesada en las circunstancias reinantes. Para determinar el número máximo de vuelos a los que pueda brindarse Servicio de Control de Tránsito Aéreo en condiciones de seguridad, se deberá evaluar y declarar la capacidad del ATC respecto a áreas de control o sectores de control y aeródromos.

3.1.2 *The number of aircraft to be provided with Air Traffic Control Service shall not exceed the number that can be safely handled by the Air Traffic Control Unit concerned under the prevailing circumstances. To determine the maximum number of flights to which Air Traffic Control Service can be safely provided, ATC capacity shall be evaluated and declared to control areas, control sectors and aerodromes.*

3.1.3 La capacidad para efectos ATFM, normalmente es expresada como número máximo de aeronave que pueden ser aceptadas por un periodo determinado de tiempo dentro del espacio aéreo del sector de control o en el aeródromo en cuestión.

3.2 Capacidades del espacio aéreo (sector ATC).

3.2.1 La capacidad para un sector del espacio aéreo (terminal o en ruta) se define como un recuento de entradas (cantidad máxima de aeronaves que entran a un sector del espacio aéreo en un período dado) o un recuento de ocupación máxima durante un período de tiempo determinado (por ejemplo 15 minutos). La capacidad del espacio aéreo se basa en el número total de vuelos que puede gestionar un controlador en un sector.

3.3 Capacidades de pistas de un aeropuerto

3.3.1 Es necesario establecer las capacidades necesarias para las operaciones aeroportuarias en las que la demanda rebasa periódicamente el nivel de capacidad.

3.3.2 La capacidad de pistas de un aeropuerto se define habitualmente como el número total de movimientos que puede gestionar un aeropuerto durante un período de tiempo determinado, basado en:

- a) los regímenes de aceptación de llegadas y salidas;
- b) la(s) pista(s) utilizada(s) y el modo de las operaciones (llegadas/salidas mixtas o independientes);
- c) la separación necesaria;
- d) la velocidad de la(s) aeronaves(s);
- e) la configuración de la flota;
- f) el tiempo de ocupación de pista; y
- g) la infraestructura del aeródromo (por ejemplo, la disponibilidad de puestos de estacionamiento, la congestión en el área de movimientos).

3.1.3 *The capacity, for ATFM purposes, normally is expressed as the maximum number of aircraft that can be accepted for a given period of time within the control sector airspace or at the aerodrome in question.*

3.2 *Airspace capabilities (ATC sector)*

3.2.1 *The Capacity for an airspace sector (terminal or on-route) is defined as an entry count (maximum number of aircraft entering an airspace sector in a given period of time) or a maximum occupancy count over a given period of time (e.g. 15 minutes). Airspace capacity is based on the total number of flights an ATCO can manage in a sector.*

3.3 *Airport runway capacities*

3.3.1 *It is precise to periodically establish the necessary capacities for airport operations where demand exceeds the capacity level .*

3.3.2 *The runway capacity of an airport is usually defined as the total number of movements an airport can handle during a given period of time, based on:*

- a) *Arrival and departure acceptance regimes;*
- b) *Track(s) used and the mode of operations (mixed or independent arrivals/departures);*
- c) *The necessary separation;*
- d) *Aircraft speed on the final leg of the approach;*
- e) *Fleet configuration;*
- f) *Runway occupancy time; and*
- g) *Airfield infrastructure (e.g., parking stands availability, movement area congestion)*

4 Ejecución ATFM

4.1 La ejecución ATFM se realiza en tres fases, las no deben considerarse medidas específicas, sino un ciclo continuo de planificación, acción y examen plenamente integrado en los procesos de planificación ATM. La participación de las partes interesadas del ámbito operacional en cada fase reviste gran importancia.

4.2 Fase Estratégica

4.2.1 La fase ATFM estratégica abarca, por lo general, las medidas adoptadas más de una semana antes del día de operación. Gran parte de este trabajo se completa con dos meses de antelación o más.

4.2.2 En esta fase se aplican los resultados de las actividades de planificación ATM. Se aprovecha el mayor diálogo entre los explotadores (teniendo como base el itinerario validado por la DGAC) y los proveedores de capacidad (ATC y aeropuertos), para analizar las restricciones del espacio aéreo, de los aeropuertos y de los Servicios de Tránsito Aéreo, los cambios estacionales de las condiciones y fenómenos meteorológicos significativos. También se procura identificar cuanto antes, las discrepancias entre la demanda y la capacidad para definir de manera conjunta las soluciones posibles que tendrían el menor impacto sobre las afluencias de tránsito. Estas soluciones no son exclusivas y se pueden ajustar según la demanda prevista en esta fase.

4.3 Fase Pre-táctica

4.3.1 La fase ATFM pre-táctica dura, por lo general, de un día a una semana antes de las operaciones.

4. ATFM execution

4.1 *ATFM implementation is carried out in three phases, which should not be considered as specific actions, but as a continuous cycle of planning, action and review, fully integrated into the ATM planning processes. The involvement of operational stakeholders in each phase is of great importance.*

4.2 Strategic Phase

4.2.1 *The strategic ATFM phase encompasses actions taken more than a week prior to the day of operation. Much of this work is accomplished two months or more in advance.*

4.2.2 *In this phase, the results of ATM planning activities are applied. It takes advantage of the dialogue between operators (based on the DGAC approved itinerary) and capacity providers (ATC and airports) to analyze airspace, airport and Air Traffic Services constraints, seasonal conditions changes and significant meteorological phenomena. Efforts are also made to identify as soon as possible, discrepancies between demand and capacity to jointly define possible solutions that would have the least impact on traffic flows. These solutions are not exclusive and can be adjusted according to the demand forecast at this stage.*

4.3 Pre-tactical Phase

4.3.1 *The pre-tactic ATFM phase takes from one day to one week before operations*

- 4.3.2 Durante esta fase, se analiza la demanda de tránsito (basada en el itinerario autorizado por la DGAC) y se la compara con la capacidad prevista disponible. El plan, desarrollado durante la fase estratégica, se adapta y ajusta en consecuencia posteriormente.
- 4.3.3 El objetivo principal de la fase pre-táctica es optimizar la capacidad mediante una organización eficaz de los recursos (p. ej., gestión de la configuración del sector, uso de procedimientos de vuelo alternativos).
- 4.3.4 La metodología de trabajo se basa en un proceso colaborativo (CDM) establecido entre las partes interesadas (p. ej., ATFM, los ATC y los explotadores/Industria).
- 4.3.5 Entre las tareas que se deben realizar durante esta fase se pueden incluir:
- a) determinar la capacidad disponible en las diversas áreas sobre la base de la situación particular de ese día;
 - b) determinar o estimar la demanda;
 - c) estudiar el espacio aéreo o las afluencias que se prevé resulten afectadas (por FIR) y los aeródromos que se prevé estén saturados, calculando las tasas de aceptación que se han de aplicar de acuerdo con la capacidad del sistema;
 - d) realizar un análisis comparativo de demanda/capacidad;
 - e) preparar un resumen de las medidas ATFM que se propondrán y presentarlas a la comunidad ATFM para su análisis y debate en colaboración.
- 4.3.2 *During this phase, traffic demand (based on the DGAC-approved itinerary) is analyzed and compared to the planned capacity available. The planning, developed during the strategic phase, is then adapted, and adjusted according to the updated demand.*
- 4.3.3 *The main objective of the pre-tactical phase is to optimize capacity through efficient organization of resources (e.g., sector configuration management, use of alternative flight procedures).*
- 4.3.4 *The working methodology is based on a collaborative process (CDM) established between stakeholders (e.g., ATFM, ATCs and operators/industry).*
- 4.3.5 *Tasks to be performed during this phase may include:*
- a) *Determine the available capacity in the various areas based on the particular situation prevailing that day;*
 - b) *Determine or estimate demand;*
 - c) *Study the airspace or inflows expected to be affected (by FIR) and the aerodromes expected to be saturated, calculating the acceptance rates to be applied according to the system capacity;*
 - d) *Perform a comparative demand/capacity analysis;*
 - e) *Develop a summary of the ATFM measures to be proposed and present them to the ATFM community for collaborative analysis and discussion.*

- 4.3.6 El elemento final de esta fase es el Plan Diario de ATFM (PDA), que describe los recursos de capacidad necesarios y, si hace falta, las medidas para gestionar el tránsito. El plan se basa en las hipótesis elaboradas en la fase estratégica, adaptadas a la situación prevista. Cabe notar que los límites temporales de la fase pre-táctica pueden variar, dado que dependen de la precisión de los pronósticos, la naturaleza de las operaciones dentro del espacio aéreo y las capacidades de las distintas partes interesadas, por lo que se recomienda que el PDA cubra, como mínimo, un período de 24 horas.
- 4.3.6 *The final element of this phase is the ATFM Daily Plan (ADP), which describes the capacity resources required and, if necessary, the measures to manage the traffic. The plan is based on the assumptions developed in the strategic phase, adapted to the anticipated situation. It should be noted that the time limits of the pre-tactical phase may change, as they depend on the accuracy of forecasts, the nature of operations within the airspace and the capabilities of the various stakeholders, so it is recommended that the ADP should cover, as minimum, a 24- hour period.*
- 4.3.7 Las intenciones operacionales de los explotadores deben ser congruentes con el PDA (elaborado durante la fase estratégica y ajustada durante la fase pre-táctica).
- 4.3.7 *Operators' operational intentions must be congruent with the PDA (elaborated during the strategic phase and adjusted during the pre-tactical phase).*
- 4.3.8 Una vez completado el proceso, se darán a conocer las medidas de gestión acordadas, incluidas las medidas ATFM, usando un mensaje que se puede distribuir usando las diversas redes de comunicaciones aeronáuticas u otros medios de comunicación adecuados, como Internet, el correo electrónico, etc.
- 4.3.8 *Once the process is completed, the agreed management measures, including ATFM measures, will be made known using a message that can be distributed using the various aeronautical communications networks or other appropriate means of communication, such as Internet, e-mail, etc.*
- 4.4 Fase Táctica**
- 4.4 *Tactical Phase*
- 4.4.1 Durante la etapa ATFM táctica, se adoptan soluciones y medidas el día de la operación. Las afluencias de tránsito y las capacidades se gestionan en tiempo real. Se enmienda el PDA teniendo debidamente en cuenta cualquier evento que pueda afectarlo.
- 4.4.1 *During the tactical ATFM phase, solutions and measures are adopted on the day of the operation. Traffic flows and capacities are managed in real time. The ADP is amended with due consideration of any event that may affect it.*
- 4.4.2 La fase táctica tiene como objetivo garantizar que:
- 4.4.2 *The tactical phase aims to ensure that*

- a) las medidas adoptadas durante las fases estratégica y pre-táctica realmente se ocupen de los desequilibrios demanda/capacidad;
- b) las medidas aplicadas sean absolutamente necesarias y que se eviten/erradiquen las innecesarias;
- c) se maximice la capacidad sin poner en peligro la seguridad operacional; y
- d) las medidas se apliquen teniendo en cuenta la equidad y la optimización del sistema en general.

4.4.3 El suministro de información precisa y fidedigna es sumamente importante en esta fase, dado que el objetivo es mitigar el impacto de cualquier evento usando pronósticos de corto plazo.

4.4.4 La planificación proactiva y la gestión táctica requieren el uso de toda la información disponible. Es de suma importancia evaluar constantemente el impacto de las medidas ATFM y ajustarlas, en colaboración, usando la información recibida de las diversas partes interesadas.

5. Suministro del Servicio ATFM

5.1 Dependencia de Gestión de Afluencia de Tránsito Aéreo (FMU)

5.1.1 La Oficina ATFM, asume las funciones de FMU a nivel nacional, con el propósito de brindar el Servicio ATFM a un conjunto específico de dependencias ATS garantizando la interfaz necesaria en el ámbito de sus tres fases (estratégico, pre-táctica y táctica). Es, además, responsable de la divulgación de información y de las interacciones con las dependencias FMP (Puesto de Gestión de Afluencia) para efectos de coordinación nacional, intrarregional e interregional, supervisando y coordinando las actividades aéreas que se desarrollan en las distintas FIR del país, prestando servicio a un grupo de FMP y/o a un grupo de ACCs/APP que no cuenten con un FMP, llevando a cabo varias funciones, las que pueden incluir:

- a) *The measures adopted during the strategic and pre-tactical phases really address demand/capacity imbalances;*
- b) *The measures applied are absolutely necessary and that unnecessary measures are avoided/eradicated;*
- c) *Capacity is maximized without compromising operational safety; and*
- d) *The measures are implemented with equity and overall system optimization in mind.*

4.4.3 *The provision of accurate and reliable information is extremely important in this phase, since the objective is to mitigate the impact of any event using short-term forecasts.*

4.4.4 *Proactive planning and tactical management require the use of all available information. It is a matter of necessity to constantly assess the impact of ATFM measures and to adjust them, in collaboration, using the information received from the several stakeholders*

5. ATFM Service Supply

5.1 Air Traffic Flow Management Unit (FMU)

5.1.1 *The ATFM Office assumes the functions of FMU at national level, providing ATFM Service to a specific set of ATS units, ensuring the necessary interface in the scope of its three phases (strategic, pre-tactical and tactical). It is also responsible for the information diffusion and interactions with FMP units (Flow Management Post) for national, intra-regional and inter-regional coordination purposes, supervising and coordinating the air activities taking place in different FIRs of the country, serving a group of FMPs and/or a group of ACCs/APPs that do not have an FMP, carrying out several functions, which may include:*

- a) la coordinación de la gestión del tránsito aéreo (nacional/internacional)
 - b) la organización de la planificación del tránsito;
 - c) Planificar, coordinar, promulgar y ejecutar las medidas ATFM con los Puestos de Gestión de Tránsito Aéreo (FMP), de modo de contribuir a una afluencia óptima de Tránsito Aéreo en todas las fases de la operación de un vuelo, equilibrando la demanda y la capacidad, en la fase estratégica y Pre-Táctica, tomando como referencia el itinerario de la industria validado o autorizado por la DGAC.
 - d) Elaborar reportes y estadísticas de las operaciones ATFM, de las demoras y de toda información relevante con propósitos operacionales.
 - e) Recibir y cursar a trámite a los reportes de incidentes ATFM.
 - f) Monitorear y coordinar con los distintos FMP o ACC/APP, la degradación de los sistemas ATM, analizando su impacto operacional y propiciando medidas mitigadoras. Para ello monitoreará el estado operacional de la infraestructura de navegación aérea, el estado de radioayudas, pistas y dotaciones ATC, etc.
 - g) Gestionar la demanda de tráfico hacia/desde aeródromos con restricciones de capacidad de carácter permanente publicadas por Notam o vigentes en el AIP Chile, analizando su impacto operacional y propiciando iniciativas que permitan cumplir con las capacidades declaradas para la correcta operación en dichos aeródromos. Observar las condiciones meteorológicas y analizar su impacto operacional en los aeródromos del área de su responsabilidad.
 - h) Determinar la eficacia y eficiencia de las medidas ATFM;
 - i) Trabajar colaborativamente (CDM) con las partes interesadas, en la búsqueda de soluciones a los problemas operacionales..
- a) *Coordinating air traffic management (national/international);*
 - b) *Traffic planning organization;*
 - c) *Planning, coordinating, promulgating and executing ATFM measures with the Flow Management Posts (FMP), so as to contribute to an optimal Air Traffic flow in all phases of a flight operation, balancing demand and capacity, in the strategic and pre-tactical phase, taking as a reference the itinerary authorized by the DGAC.*
 - d) *Preparing reports and statistics on ATFM operations, delays, and all relevant information for operational purposes.*
 - e) *Receiving and processing ATFM incident reports.*
 - f) *Monitoring and coordinating with the different FMP or ACC/APP, the degradation of ATM systems, analyzing their operational impact and promoting mitigating measures. To this end, it will observe the air navigation infrastructure operational status, radio aids status, runways, and ATC crews, etc.*
 - g) *Managing traffic demand to/from aerodromes with permanent capacity restrictions published by Notam or in force in the AIP, analyzing their operational impact and promoting initiatives to comply with declared capacities for the correct operation of such aerodromes. Observing the meteorological conditions and analyzing their operational impact on the aerodromes in its responsibility.*
 - h) *Determining the effectiveness and efficiency of ATFM measures;*
 - i) *Working collaboratively (CDM) with stakeholders in the searching for solutions to operational problems.*

5.1.2 Para efectos de análisis de capacidad y demanda, y durante el monitoreo de los aeródromos (Ref. Manual ATFM CAR/SAM), la densidad de tránsito de un aeródromo se ha de clasificar dentro de uno de los siguientes niveles:

● **Densidad Baja:** Cuando el número de movimientos durante la hora punta media no es superior a 15 por pista, o típicamente inferior a un total de 20 movimientos en el aeródromo.

● **Densidad Media:** Cuando el número de movimientos durante la hora punta media es del orden de 16 a 25 por pista, o típicamente entre 20 a 35 movimientos en el aeródromo.

● **Densidad Alta:** Cuando el número de movimientos durante la hora punta media es del orden de 26 o más por pista, o típicamente superior a un total de 35 movimientos en el aeródromo.

Nota: El número de movimientos durante la hora punta promedio, es la media aritmética del año, del número de movimientos durante la hora punta diaria (Arribos y Despegues).

5.2 Puesto de Gestión de Afluencia (FMP)

5.2.1 El FMP es un puesto establecido en dependencias ATC específicas, responsable de la ejecución ATFM, el monitoreo local de la densidad del tráfico aéreo y la Gestión de flujos de tránsito aéreo entre aeródromos dentro del área de responsabilidad, de las coordinaciones entre FMP adyacentes y/o de aquellas coordinaciones o funciones operacionales determinadas por la Dependencia de Gestión de Afluencia (FMU).

5.2.2 Se establecen los FMP Iquique, FMP Santiago, FMP Oceánico, FMP Puerto Montt y FMP Punta Arenas, todas en sus respectivos Centros de Control de Área (ACC). Del mismo modo, se establecen FMP en las Dependencias de Control de Aproximación de Antofagasta, Carriel Sur, Araucanía y en la Torre de Control del aeropuerto AMB.

5.1.2 For capacity and demand analysis purposes, and during aerodrome monitoring (Ref. ATFM CAR/SAM Manual), the traffic density of an aerodrome is to be classified within one of the following levels:

● **Low Density:** When the number of movements during the average peak hour is no more than 15 per runway, or typically less than a total of 20 movements at the airfield.

● **Medium Density:** When the number of movements during the average peak hour is in the order of 16 to 25 per runway, or typically between 20 to 35 movements on the airfield.

● **High Density:** When the number of movements during the average peak hour is in the order of 26 or more per runway, or typically greater than a total of 35 movements at the airfield.

Note: The number of movements during the average peak hour is the arithmetic mean of the number of movements during the daily peak hour (Arrivals and Takeoffs).

5.2 Flow Management Position (FMP)

5.2.1 The FMP is a position established in specific ATC units, responsible for ATFM execution, local air traffic density monitoring and Air Traffic Flow Management between aerodromes within the area of responsibility, coordinating between adjacent FMPs and/or those coordination or operational functions determined by the Flow Management Unit (FMU).

5.2.2 Iquique FMP, Santiago FMP, Oceanic FMP, Puerto Montt FMP and Punta Arenas FMP are all established in their respective Area Control Centers (ACC). Likewise, FMPs are established at the Approach Control Units of Antofagasta, Carriel Sur, Araucanía and at AMB Airport Control Tower.

5.2.3 El área de responsabilidad de cada FMP comprenderá el espacio aéreo delimitado por los límites laterales y verticales de la Región de Información de Vuelo (FIR) y/o Espacio Aéreo de sus respectivas jurisdicciones (ACC/APP).

5.2.3 *Each FMP responsibility area shall comprise the airspace bounded by the lateral and vertical limits of Flight Information Region (FIR) and/or Airspace of their respective jurisdictions (ACC/APP).*

5.2.4 El funcionamiento de los FMP antes señalados, quedan adscritos a la operación de sus respectivos ACC/APP y su activación permanente queda sujeta a requerimientos operacionales locales y/o cuando las circunstancias lo ameriten. Sin perjuicio de lo anterior, a falta de activación del FMP, serán los respectivos ACC los responsables del monitoreo de la densidad y demanda proyectada para sus respectivas áreas de responsabilidad, así como de las medidas locales de gestión de tráfico aéreo.

5.2.4 *FMPs proceeding is subject to the operation of their respective ACC/APP and their permanent activation is subject to local operational requirements and/or when circumstances warrant it. Notwithstanding the above, in the absence of FMP activation, the respective ACCs will be responsible for monitoring the projected density and demand for their respective responsibility areas, as well as local air traffic management measures.*

6. Iniciativas de Gestión ATFM (TMI)

6. *ATFM Management Initiatives (TMI)*

6.1 Las iniciativas (medidas) de Gestión ATFM constituyen decisiones importantes para gestionar la afluencia del tránsito aéreo. Si bien son muy eficientes como medio de gestión de la demanda de tránsito, pueden repercutir notablemente en los explotadores, y solo deberían implantarse y aplicarse en caso de necesidad para mantener la seguridad operacional y la eficiencia del sistema ATM, minimizando todo lo posible su incidencia en las operaciones de vuelo.

6.1 *ATFM initiatives (measures) are important decisions to manage air traffic flow. While they are very efficient as a means of managing traffic demand, they can have a significant impact on operators and should only be implemented and applied as necessary to maintain safety and efficiency of the ATM system, minimizing their impact on flight operations as much as possible.*

6.2 Algunos vuelos pueden estar exentos de medidas de Gestión ATFM o recibir prioridad respecto de otros vuelos. Las prioridades para arribos y/o despegues se encuentran definidas en el DAP 11-136, capítulo 3, numeral 3.1.

6.2 *Some flights may be exempted from ATFM measures or receive priority over other flights. Priorities for arrivals and/or takeoffs are defined in DAP 11-136, chapter 3, numeral 3.1.*

6.3 Tabla con medidas ATFM aplicadas durante la fase Táctica y Pre-táctica.

6.3 Table with ATFM measures applied during the Tactical and Pre-tactical phase.

MEDIDA ATFM ATFM MEASUREMENT	LIMITACIÓN LIMITATION			MECANISMO DE CONTROL CONTROL MECHANISM	FASE PHASE	REQUISITOS DE EFICACIA EFFICIENCY REQUIREMENTS
	LLEGADAS EROPORTUARIAS AIRPORT ARRIVALS	SALIDAS AEROPORTUARIAS AIRPORT DEPARTURES	ESPACIO AÉREO AIR SPACE			
Programa de Demora en Tierra Ground Delay Program (GDP)	X	X	X	CTOT	Pre-táctica y Táctica Pre-tactics and Tactics	Participación con respecto al porcentaje y la distancia. Participation with respect to percentage and distance
Cambio de RUTA Route Change			X	Cambio de trayectoria de vuelo para evitar la limitación. Change of flight path to avoid limitation	Pre-táctica y Táctica Pre-tactics and Tactics	Acceso al espacio aéreo y las rutas publicadas. Access to airspace and published routes
Parada en Tierra Ground Stop (GSt)	X			Evitar las salidas de aeródromos específicos para satisfacer los requisitos de carga táctica en un aeródromo de llegada. Avoiding specific airfield departures to meet tactical load requirements at an arrival airfield	Táctica tactics	
MIT/MINT	X		X	Separación basada en el tiempo o la distancia en un único flujo de tránsito Separation based on distance or time in a single transit flow	Táctica tactics	
Intervalos mínimos de salida Minimum departure intervals (MDI)	X		X	Separación basada en el tiempo en las salidas del mismo aeródromo Time-based separation of departures from the same aerodrome	Táctica tactics	
Equilibrio en un punto de referencia. Balance at a reference point	X		X	Cambio de trayectoria de vuelo que ha de evitarse Change of flight path to be avoided	Táctica tactics	
Topes de Nivel Level cap Scenarios			X	Cambio de trayectoria de vuelo que ha de evitarse Change of flight path to be avoided	Táctica tactics	

6.3.1 Descripción de medidas ATFM en las fases táctica y Pre-táctica.

a) **Programa de demora en tierra (GDP).** Medida ATFM Táctica o Pre-táctica relativa a un proceso ATM en el que las aeronaves permanecen en tierra con objeto de gestionar la capacidad y la demanda en un volumen de espacio aéreo específico o en un aeródromo determinado. En ese proceso, las horas de salida se asignan a los correspondientes turnos de entrada disponibles en el espacio aéreo restringido o los turnos de llegada/salida hacia/desde el aeródromo restringido. El GDP tiene como objetivo, entre otras cosas, minimizar las demoras aéreas. Se trata de un programa flexible y, en consecuencia, su forma puede variar en función de las necesidades del sistema ATM. Los GDP se elaboran mejor de forma colaborativa, a pesar de que generalmente son administrados y gestionados por una FMU o un centro ATFM nacional/internacional. Cuando se programa un GDP para que dure varias horas, la probabilidad de que sea necesario revisar los turnos aumenta, puesto que las condiciones podrían variar. Por lo tanto, debería implantarse un sistema para notificar a los explotadores y/o pilotos los turnos de salida, así como todo cambio en el GDP.

b) **Parada en tierra (GSt).** Medida ATFM táctica adoptada para hacer frente a una situación adversa imprevista. Se basa en la selección de aeronaves específicas para que permanezcan en tierra. A raíz de la gran repercusión en los explotadores de las paradas en tierra (principalmente debido a la falta de notificación), deberían estudiarse y aplicarse medidas ATFM alternativas antes de realizar una GSt, siempre y cuando el tiempo y las circunstancias lo permitan. La GSt también se denomina "medida ATFM de régimen cero". Se aplica habitualmente:

6.3.1 Description of ATFM measures in the Pre-tactical and Tactical phases.

a) *Ground Delay Program (GDP).*
Pre-tactical or tactical ATFM measure relating to an ATM process in which aircraft remain on the ground to manage capacity and demand in a specific volume of airspace or at a specific aerodrome. In that process, departure times are allocated to the corresponding available entry slots in the restricted airspace or arrival/departure slots to/from the restricted aerodrome. The GDP aims, among other things, to minimize air delays. It is a flexible program and, consequently, its form may vary depending on the needs of the ATM system. GDPs are best developed collaboratively, although they are generally administered and managed by an FMU or a national/international ATFM center. When a GDP is scheduled to last for several hours, the likelihood of needing to revise shifts increases as conditions may change. Therefore, a system should be in place to notify operators and/or pilots of departure shifts as well as any changes to the GDP.

b) *Ground Stop (GSt).*
Tactical ATFM measure adopted to deal with an unforeseen adverse situation. It is based on the selection of specific aircraft to remain on the ground. Due to the high impact on operators of ground stops (mainly due to lack of notification), alternative ATFM measures should be considered and implemented prior to conducting a GSt, time and circumstances permitting. GSt is also referred to as a "zero regime ATFM measure". It is commonly applied:

- en los casos en los que la capacidad de los aeródromos se ha reducido notablemente por fenómenos meteorológicos muy adversos o el cierre de pistas, por ejemplo, como consecuencia de accidentes/incidentes de aviación;
 - para evitar períodos prolongados de retención en vuelo y que un sector/centro alcance niveles cercanos a la saturación o se provoque un atasco en el aeródromo;
 - en el caso de que una instalación no pueda, total o parcialmente, prestar servicios de tránsito aéreo debido a circunstancias imprevistas; y
 - cuando las rutas no están disponibles por fenómenos meteorológicos extremos o catástrofes graves.
- c) **Minutos en cola (MINIT) y millas en cola (MIT).** Medidas ATFM de carácter tácticas, expresadas como el número de minutos o millas entre aeronaves sucesivas en un punto delimitador del espacio aéreo. La carga de trabajo relativa a su conformidad recae en el controlador de tránsito aéreo debido a posibles efectos de red ruta arriba. La aplicación periódica de MINIT o MIT puede denotar que deberían utilizarse otras medidas ATFM más apropiadas en su lugar.
- d) **Intervalos mínimos de salida (MDI).** Medidas ATFM de carácter tácticas, que se aplican estableciendo un régimen de afluencia de salida de tres minutos, por ejemplo, entre salidas sucesivas de un aeródromo determinado. Por lo general, los MDI se aplican durante períodos breves cuando un sector de salida se ocupa excesivamente, si la capacidad sectorial de sector de control se reduce súbitamente (en particular por fallas del equipo o condiciones meteorológicas), o para contribuir a ajustar la demanda en un aeródromo de llegada con desequilibrio entre demanda/capacidad a corto plazo.
- *in cases where aerodrome capacity has been significantly reduced due to severe weather events or runway closures, e.g., as a result of aviation accidents/incidents;*
 - *to avoid prolonged periods of in-flight holding and a sector/center reaching near saturation levels or causing airfield congestion;*
 - *if a facility is unable, in whole or in part, to provide air traffic services due to unforeseen circumstances; and*
 - *when routes are unavailable due to extreme weather events or major catastrophes.*
- c) **Minutes in trail (MINIT) and miles in trail (MIT).** *Tactical ATFM measures, expressed as the number of minutes or miles between successive aircraft at an airspace boundary point. The compliance workload falls on the air traffic controller due to possible "net up" effects. Periodic application of MINIT or MIT may denote that other more appropriate ATFM measures should be used instead.*
- d) **Minimum departure intervals (MDI).** *A tactical ATFM measure, implemented by establishing a three-minute departure flow regime, for example, between successive departures from a given aerodrome. Typically, MDI is applied for short periods when a departure sector becomes excessively busy, if sector control sector capacity is suddenly reduced (particularly due to equipment failure or weather conditions), or to help adjust demand at an arrival aerodrome that has some type of operational constraint that could lead to a short-term demand/capacity imbalance.*

- e) **Cambio de ruta.** Medidas ATFM (en horizontal o vertical), basadas en rutas tienen como objetivo suprimir una serie de vuelos programados para alcanzar un recurso ATM restringido. Por lo general, los cambios de ruta se organizan en casos hipotéticos y pueden ser obligatorios o servir de asesoramiento. Por lo general, se notifica un cambio de ruta para garantizar que la aeronave:
- se explota con arreglo a la afluencia de tránsito requerida;
 - se mantenga alejada del espacio aéreo restringido; y
 - evite zonas con condiciones meteorológicas conocidas cuyas características obliguen a las aeronaves a sortearlas.
- f) **Escenarios de toques de nivel.** Medida que puede abordarse mediante el establecimiento de restricciones del nivel de vuelo a fin de restringir el ascenso o el descenso.
- g) **Equilibrio en un punto de referencia.** Medida ATFM táctica, generalmente aplicada en vuelo, tiene como objetivo distribuir la demanda y evitar demoras. Se asigna a la aeronave un punto de referencia de llegada o de salida que difiere del señalado en el plan de vuelo. También puede aplicarse, por ejemplo, en períodos de condiciones meteorológicas convectivas en las que no puede efectuarse una llegada normalizada por instrumentos (STAR) o una salida normalizada por instrumentos (SID). La aplicación del equilibrio en un punto de referencia antes del vuelo permite a los explotadores mejorar la planificación del combustible y reducir la carga de trabajo ATM y del piloto.
- e) **Change of route.** An ATFM measure (horizontal or vertical), based on routes, that aims to suppress a series of scheduled flights to reach a constrained ATM resource. Rerouting is usually arranged on a case-by-case basis and may be mandatory or advisory. A rerouting is usually notified to ensure that aircraft:
- operate in a required traffic flow;
 - free airspace with restrictions or reservations;
 - Avoid areas with known meteorological conditions such that aircraft must navigate around them.
- f) **Level cap scenarios.** A measure that can be addressed by establishing flight level restrictions to restrict the ascent or descent of aircraft in a particular sector of airspace.
- g) **Balance at a reference point.** A tactical management measure (ATFM), generally applied in flight, is intended to distribute demand and avoid delays. The aircraft is assigned an arrival or departure reference point that differs from that indicated in the flight plan. It can also be applied, for example, in periods of convective weather conditions where a standard instrument arrival (STAR) or standard instrument departure (SID) cannot be performed. The application of balancing at a pre-flight reference point allows operators to improve fuel planning and reduce ATM and pilot workload.

7 Capacidades declaradas de Pistas de AP/AD en Chile.
7 *Declared capacities of AP/AD Runways in Chile*

Aeropuerto (AP)/ Airport Aeródromo (AD)/ Aerodrome	Pista Runway	Código/ Code		Capacidad declarada de Pista (horaria) / Declared runway capacity (hourly)		
		IATA	OACI	DEP	ARR	TOTAL
AP Arturo Merino Benítez/Santiago SCEL	17R	SCL	SCEL	14	15	29
	17L			14	15	29
	AMBAS			26	27	53
AP Chacalluta/Arica SCAR	02/20	ARI	SCAR	7	7	14
AP Diego Aracena/ Iquique SCDA	01/19	IQQ	SCDA	12	12	24
AP Andrés Sabella/Antofagasta SCFA	01/19	FAG	SCFA	13	14	27
AD El Loa/ Calama SCCF	10/28	CFL	SCCF	8	9	17
AD Desierto de Atacama/ Caldera SCAT	17/35	CPO	SCAT	8	8	16
AD La Florida/La Serena SCSE	12/30	SER	SCSE	11	12	23
AD Viña del Mar / Viña del Mar SCVM	05/23	KNA	SCVM	13	14	27
AD Carriel Sur/ Concepción SCIE	02/20	CCP	SCIE	13	13	26
AD Araucanía / Freire SCQP	01/19	ZCO	SCQP	11	12	23
AP El Tepual/ Puerto Montt SCTE	17/35	PMC	SCTE	14	14	28
AP Carlos Ibáñez del Campo/ Punta Arenas SCCI	01/19 07/25 12/30	PUQ	SCCI	12	12	23

8 Procedimiento de Actuación ante Contingencias que afecten gravemente la Capacidad

8.1 Cuando se observe que las medidas de gestión ATFM (TMI) especificadas anteriormente, no están surgiendo efecto para regular el desbalance entre la capacidad y la demanda (DCB) producto de degradaciones ATM (Personal ATC, sistemas de vigilancia y/o radio ayudas a la navegación, espacio aéreo), meteorología adversa, disminución de la capacidad de infraestructura aeroportuaria y, que esta condición se mantendrá por un periodo indeterminado de tiempo, el FMU aplicará nuevas medidas o prioridades para la autorización de los vuelos previstos, en coordinación con los FMP de los ACC involucrados, determinando un nuevo valor de capacidad (degradado) para mantener el equilibrio entre Demanda y Capacidad, con el propósito de permitir las operaciones de forma regulada durante el período que dura la contingencia. .

8.2 **Ante la disminución de capacidad ATM y/o por restricciones (degradación) decapacidad** de infraestructura aeroportuaria (terminales de pasajeros o estacionamiento) de carácter permanente o temporal, debidamente publicadas, **la FMU podrá asignar horarios de operación a todos los vuelos regulares y no regulares que tengan como destino o se originen en los aeródromos que presenten disminuciones importantes de capacidad** producto de contingencias, garantizando una prestación de Servicios ATS de acuerdo con los estándares y niveles de seguridad establecidos. Para tales efectos, la FMU podrá declarar al aeródromo que presente una disminución de su capacidad como **"Aeródromo Coordinado"**, entendiéndose para efectos de este procedimiento, a aquel aeródromo en donde la demanda de operaciones se prevé superará la capacidad en períodos determinados de tiempo, por lo que se hace necesaria la aplicación de procesos que permitan asignar una prioridad para la operación de los vuelos previstos, para luego serles asignadas y autorizadas horas específicas de operación (SLOT ATFM)..

8. Action Procedure for Contingencies Affecting the Capacity

8.1 *When it's observed that ATFM management measures (TMI) specified above, are not taking effect to regulate the imbalance between capacity and demand (DCB) resulting from ATM degradations (ATC personnel, surveillance systems and/or radio aids to navigation, airspace), adverse weather, decrease of airport infrastructure capacity and, that this condition will be maintained for an undetermined period of time, the FMU will apply new initiatives or priorities for the authorization of scheduled flights, in coordination with the FMPs of the ACCs involved, determining a new (degraded) capacity value to maintain balance between Demand and Capacity, to allow operations in a regulated manner during the period of the contingency.*

8.2 ***In the event of a decrease in capacity due to an ATM degradation and/or restrictions of an airport infrastructure (passenger terminals or parking at the apron), either permanent or temporary nature and duly published, the FMU may assign ATFM SLOT to all scheduled and non-scheduled flights that have as destination or are departing from aerodromes that present significant decreases in capacity*** due to contingencies, ensuring the provision of ATS Services in accordance with the established safety standards and levels. For such purposes, the FMU may declare the aerodrome that presents a decrease in its capacity as a **"Coordinated Aerodrome"**, meaning for the purposes of this procedure, that aerodrome where the demand for operations is expected to exceed the capacity in certain periods of time, so it is necessary to apply processes that allow assigning a priority for the operation of scheduled flights, to then be assigned and authorized specific hours of operation (ATFM SLOT).

8.3 La declaración de “**Aeródromo Coordinado**” por parte de la FMU será comunicada con una antelación mínima de 6 horas, mediante la emisión de un NOTAM o un AIC que condicionarán las operaciones de arribo y despegue a una asignación de franja horaria de operación (SLOTATFM), de manera de garantizar el intervalo (tiempo o distancia) establecido como restricción y para que los Servicios de Tránsito Aéreo y los Operadores puedan enfrentar planificada y colaborativamente la capacidad restringida o degradada en los aeródromos o espacios aéreos afectados. .

8.4 La determinación de la capacidad (degradada) de atención horaria utilizable para cada aeropuerto/aeródromo declarado como “coordinado”, está basada en los rangos variables de tiempo entre aeronaves que llegan y/o salen del mismo aeródromo y en relación con las restricciones informadas.

8.5 Se exceptuarán de la coordinación para la operación en AP/AD Coordinados, las aeronaves con estatus especiales tales como Aeronaves de Estado, Ambulancias Aéreas, SAR, extinción de incendios y/u otras que la Autoridad determine.

9 Período de Validez de un SLOT ATFM

9.1 Atendiendo las buenas prácticas internacionales al respecto, se determina que el período de validez de un **Horario de Operación Asignado** (SLOT ATFM) será de **05 minutos antes y hasta 10 minutos después de la hora asignada (EOBT)**.

9.2 La pérdida de SLOT ATFM por motivos de Meteorología adversa será tratada con prioridad para la asignación de un nuevo horario de operación, manteniendo el orden previamente asignado por la FMU ya sea por disponibilidad o de oportunidad.

9.3 La pérdida de un SLOT ATFM derivado de una situación distinta a lo descrito anteriormente (mantenimiento, chequeo sanitario u otro) en el AP/AD declarado como coordinado, podría derivar en la asignación de un horario de oportunidad (si existe), quedando sujeto a disponibilidad horaria en dicho aeródromo.

8.3 *The declaration of “**Coordinated Aerodrome**” by the FMU will be communicated at least 6 hours in advance, through the issuance of a NOTAM or an AIC that will condition the arrival and take-off operations to an operating slot allocation (ATFM SLOT), in order to guarantee the interval (time or distance) established as restriction and so that the Air Traffic Services and the Operators can face the restricted or degraded capacity in the affected aerodromes or airspaces in a planned and collaborative manner.*

8.4 *The determination of the usable (degraded) hourly capacity for each airport/aerodrome declared as “coordinated” is based on the variable time ranges between aircraft arriving and/or departing from the same aerodrome and in relation to the reported constraints.*

8.5 *Aircraft with special status such as State Aircraft, Air Ambulance, SAR, firefighting and/or others determined by the Authority are exempted from the coordination for operation in Coordinated Aerodromes.*

9. Validity Period of a ATFM SLOT

9.1 *In accordance with international best practices in this regard, it is determined that the validity period of an **Assigned Hours of Operation** (ATFM SLOT) will be from **05 minutes before and up to 10 minutes after the assigned time (EOBT)**.*

9.2 *The waste of an ATFM SLOT due to adverse weather will be treated with priority for the assignment of a new operating schedule, maintaining the previously assigned order by FMU either by availability or opportunity.*

9.3 *The waste of an ATFM SLOT due to maintenance, passenger health issues or other cases in aerodromes declared as “coordinated,” could result in the assignment of an opportunity schedule (if able), being subject to schedule availability at that airfield.*

9.4 La hora del FPL deberá coincidir con la hora de SLOT ATFM respecto de la puesta o retirada de calzados informada (asignado bajo CDM de manera estratégica entre Itinerarios DGAC y los equipos de itinerarios de las compañías), en la posición de estacionamiento de la aeronave, y será labor del operador aéreo tener en cuenta los tiempos de rodaje de las aeronaves, desde la plataforma de estacionamiento a la pista y viceversa.

9.5 Para efectos de este procedimiento, se define SLOT ATFM como un término genérico utilizado para referirse al período de tiempo asignado por la FMU o FMP, para que un explotador de aeronaves (AO) pueda hacer uso de un recurso de capacidad (aeropuerto o espacio aéreo) durante una hora autorizada.

10 Supervisión de las Operaciones

10.1 La FMU supervisará las operaciones en el aeropuerto declarado como coordinado, con objeto de detectar los casos en que las compañías aéreas u otros operadores de aeronaves operen intencionadamente a una hora y/o forma considerablemente distinta a la previamente acordada e informada.

10.2 Si la FMU detecta algún caso de este tipo, se pondrá en contacto con la compañía aérea u operador de aeronaves en cuestión para resolver la anomalía identificada. El uso indebido continuado podrá dar lugar a que la compañía aérea u otro operador de aeronaves reciba una prioridad inferior en los futuros ajustes de la programación.

10.3 El incumplimiento de las disposiciones y procedimientos aquí señalados derivará en la pérdida automática de:

- El o los SLOT ATFM ya asignados.
- La prioridad para la asignación de horarios de operación sucesivos, en el caso de operadores de más de un vuelo, hacia uno o más aeródromos coordinados.

9.4 *FPL time must match the ATFM SLOT time in connection with reported in-block or off-block time (assigned under CDM in a strategic manner between DGAC Itineraries and the companies itinerary teams), the aircraft parking position, and it will be the air operator's job to take into account the aircraft taxiing times, from parking apron to the runway and vice versa.*

9.5 *For the purposes of this procedure, **SLOT ATFM is defined as a generic term used to refer to the period of time allocated by the FMU or FMP for an aircraft operator (AO) to use a capacity resource (airport or airspace) during an authorized hour.***

10. Operations Supervision

10.1 *The FMU will monitor operations running at the declared coordinated airport to detect cases where airlines or other aircraft operators intentionally operate at a significantly different time and/or manner from that previously agreed and reported.*

10.2 *If FMU detects any such instances, it will contact the airline or aircraft operator in question to resolve the identified anomaly. Continued misuse may result in the airline or other aircraft operator receiving a lower priority in future schedule adjustments.*

10.3 *Failure to comply with the provisions and procedures set forth herein will result in the automatic loss of:*

- *The ATFM SLOT(s) already assigned.*
- *The priority for the assignment of successive operating schedules, in the case of operators of more than one flight, to one or more coordinated aerodromes.*

10.4 Si bien la asignación de un SLOT ATFM tiene como finalidad indicar el horario para que una aeronave se incorpore a un flujo de tráfico bajo condiciones determinadas, en las fases pre-táctica y táctica, será responsabilidad de las Dependencias de Control de Tránsito Aéreo a cargo del espacio aéreo y/o aeródromo con regulación de afluencia, cumplir con las restricciones (Tiempo/Distancia) que correspondan hacia aeródromos con limitaciones de capacidad, **por lo que podrán generar demoras adicionales o aplicar otro tipo de restricciones operacionales en la fase táctica del vuelo.**

*10.4 Although the assignment of a ATFM SLOT is intended to indicate the time for an aircraft to join a traffic flow under certain conditions, in the pre-tactical and tactical phases, it will be the responsibility of the Air Traffic Control Units in charge of the airspace and/or aerodrome with flow regulation, to comply with the restrictions (Time/Distance) that correspond to aerodromes with capacity limitations, so **they may generate additional delays or apply other types of operational restrictions in the tactical phase of the flight.***

10.5 En aquellos aeródromos, en que por restricciones aeroportuarias no sea posible permanecer más allá del tiempo necesario para el aterrizaje y el despegue, se definirá un tiempo máximo de permanencia o TAT (Turn Around Time) de acuerdo con la demanda prevista, información que será dada a conocer mediante la emisión de un NOTAM.

10.5 In those aerodromes where, due to airport restrictions, it is not possible to stay longer than the time necessary for landing and take-off, a maximum stay time or TAT (Turn Around Time) will be defined according to the expected demand, information that will be made known through the issuance of a NOTAM.

11 Otras Disposiciones

11. Other Provisions

11.1 El horario de funcionamiento de la Dependencia de Gestión de Afluencia de Tránsito Aéreo (FMU) es de lunes a jueves de 07:30 a 16:30 hora local, y los viernes de 07:30 a 15:30 horas, excepto fines de semana y días festivos

11.1 The hours of operation of the Air Traffic Flow Management Unit (FMU) are Monday through Thursday from 07:30 to 16:30 local time, and on Fridays from 07:30 to 15:30, except weekends and holidays.

11.2 Toda situación especial que involucre a vuelos en la fase táctica (día de operación) fuera de los horarios antes descritos, fines de semanas y feriados, deberán efectuarse directamente con el FMP/ACC correspondiente a los números que a continuación se indican:

11.2 Any special situation involving flights in the tactical phase (day of operation) outside the hours described above, weekends and holidays, must be made directly with the corresponding FMP/ACC at the numbers indicated below:

➤ Centro de Control de Área Iquique/FMP (ACCI)	Supervisor	+56 57 2461327
➤ Centro de Control de Área Santiago/FMP (ACCS)	Supervisor	+56 2 28364017
	Movil	+56 9 83935057
➤ Centro de Control de Área Océánico/FMP (ACCO)	Supervisor	+56 2 28364019
➤ Centro de Control de Área Pto.Montt/FMP (ACCM)	Supervisor	+56 65 2486234
➤ Centro de Control de Área Pta./FMP(ACCN)	Supervisor	+56 61 2745474

12 Mensajes ATFM (ANM)

12 ATFM Messages (ANM)

12.1 Con el propósito de informar de las medidas ATFM a las Dependencias ATC pertinentes por medio de mensajes de notificación ATFM (ANM), a continuación, se describe el formato a emplear entre el FMU y dependencia ATFM adyacentes y las respectivas dependencias ATC respecto de medidas ATFM:

12.1 For the purpose of reporting ATFM measures to the relevant ATC Units by means of ATFM Notification Messages (ANM), the following describes the format to be used between adjacent FMUs and ATFM Unit and the respective ATC Units with respect to ATFM measures:

Formato mensaje ATFM / ATFM message format:

SVC FMU ANM (FIR) AVISO SVC FMU ANM (FIR) NOTICE	:	(aammddhhhh UTC)
AREA AFECTADA AFFECTED AREA	:	(FIR) (límites verticales/horizontales) (FIR) (vertical/horizontal limits)
CONDICION CONDITION	:	(Nuevo-Actualización-reemplazo) (New-Upgrade-Replace)
REGULACION REGULATION	:	(FLW CTL- MINIT/MIT/MDI/GSt etc.)
VALIDO DESDE VALID FROM	:	(aammddhhhh UTC)
VALIDO HASTA VALID UNTIL	:	(aammddhhhh UTC)
MOTIVO REASON	:	(CNS/ATM especificar) (CNS/ATM specify)
OBS: RMK	:	(Breve descripción del motivo de la regulación.) (Brief description of the reason for the regulation).
ATFMX	:	(Tráficos exentos de regulaciones ATFM si corresponde) (Traffic exempted from ATFM regulations if applicable)

Ejemplo MINIT / Example MINIT:

SVC FMU ANM (SCFZ) AVISO SVC FMU ANM (SCFZ) NOTICE	:	2308192000
AREA AFECTADA AFFECTED AREA	:	SCFZ BTN FL250 TO FL450
CONDICION CONDITION	:	NUEVO NEW
REGULACION REGULATION	:	CONTROL DE AFLUENCIA MINIT 15 A TODO TRAFICO MINIT 15 FLOW CONTROL FOR ALL
VALIDO DESDE VALID FROM	:	(2308192030 UTC)
VALIDO HASTA VALID UNTIL	:	(2308192330 UTC)
MOTIVO REASON	:	FALLA RADAR/ FALLA COMUNICACIONES RADAR FAILURE/COMMUNICATIONS FAILURE
OBS: RMK	:	POR FALLA DE RADAR DE VIGILANCIA Y FALLA DE COMUNICACIONES EN FIR SCFZ, SE ESTABLECE 15 MINUTOS EN COLA (04 OPS/HR) A TODO TRAFICO QUE INGRESE/SOBREVUELE DICHA AREA. DUE TO SURVEILLANCE RADAR FAILURE AND COMMUNICATIONS FAILURE IN FIR SCFZ, 15 MINUTES QUEUING (04 OPS/HR) IS ESTABLISHED FOR ALL TRAFFIC ENTERING/OVERFLYING THIS AREA
ATFMX	:	NINGUNO NONE

Ejemplo MIT / Example MIT:

SVC FMU ANM (SCFZ) AVISO <i>SVC FMU ANM (SCFZ) NOTICE</i>	:	2308192000
AREA AFECTADA <i>AFFECTED AREA</i>	:	SCFZ BTN FL250 TO FL450
CONDICION <i>CONDITION</i>	:	REEMPLAZO <i>REPLACEMENT</i>
REGULACION <i>REGULATION</i>	:	CONTROL DE AFLUENCIA MIT 20 A TRAFICO VIA KONRI/KADAT. <i>TRAFFIC FLOW CONTROL MIT 20 TO TRAFFIC VIA KONRI/KADAT</i>
VALIDO DESDE <i>VALID FROM</i>	:	(2308192030 UTC)
VALIDO HASTA <i>VALID UNTIL</i>	:	(2308192330 UTC)
MOTIVO <i>REASON</i>	:	FALLA RADAR <i>RADAR FAILURE</i>
OBS: <i>RMK</i>	:	POR FALLA DE RADAR DE VIGILANCIA Y FALLA DE COMUNICACIONES EN FIR SCFZ, SE ESTABLECE 20 MILLAS EN COLA A TODO TRAFICO QUE SOBREVUELE DICHA AREA VIA AWY UL550/UM789 <i>DUE TO SURVEILLANCE RADAR FAILURE AND COMMUNICATIONS FAILURE IN FIR SCFZ, ALL TRAFFIC OVERFLYING THE AREA VIA AWY UL550/UM789 IS QUEUED 20 MILES.</i>
ATFMX	:	HUMANITARIOS/SAR/ VUELOS DE ESTADO <i>HUMANITARIAN/SAR/ STATE FLIGHTS</i>

Ejemplo MDI / Example MDI:

SVC FMU ANM (SCEZ) AVISO <i>SVC FMU ANM (SCEZ) NOTICE</i>	:	2308192000
AREA AFECTADA <i>AFFECTED AREA</i>	:	SCEZ BTN FL250 TO FL450
CONDICION <i>CONDITION</i>	:	NUEVO <i>NEW</i>
REGULACION <i>REGULATION</i>	:	CONTROL DE AFLUENCIA MDI 20 VIA ALBAL. <i>FLOW CONTROL MDI 20 VIA ALBAL</i>
VALIDO DESDE <i>VALID FROM</i>	:	(2308192030 UTC)
VALIDO HASTA <i>VALID UNTIL</i>	:	(2308192330 UTC)
MOTIVO <i>REASON</i>	:	CONTROL DE AFLUENCIA INGRESO A FIR MENDOZA <i>FLOW CONTROL AT FIR MENDOZA</i>
OBS: <i>RMK</i>	:	REGULACION PARA INGRESO A FIR EZE POR POR CONGESTION EN TMA BAIRES, SE ESTABLECE INTERVALO MINIMO DE DESPEGUE A TODO TRAFICO QUE DESPEGUE DESDE SCEL Y QUE TENGA COMO DESTINO SAEZ. <i>REGULATION FOR ENTRY TO FIR EZE DUE TO CONGESTION IN TMA BAIRES, MINIMUM TAKEOFF INTERVAL IS ESTABLISHED FOR ALL TRAFFIC TAKING OFF FROM SCEL AND WITH DESTINATION SAEZ.</i>
ATFMX	:	HUMANITARIOS/SAR/ VUELOS DE ESTADO <i>HUMANITARIAN/SAR/ STATE FLIGHTS</i>

Formato cancelación mensaje ATFM / ATFM message cancellation format:

SVC FMU ANM CNL SVC FMU ANM CNL	:	REF (indicar fecha y hora del mensaje que a que se hace referencia) REF (indicate date and time of the message to which reference is made)
AREA AFECTADA AFFECTED AREA	:	(FIR) (límites verticales/horizontales) (vertical/horizontal limits)
REGULACION CANCELADA REGULATION	:	(indicar medida ATFM que se cancela) (indicate ATFM measure to be cancelled)
OBS: RMK	:	(indicar condición operacional actual) (indicate current operational condition)

Ejemplo: Cancelación ANM / *Example: ANM Cancellation*

SVC FMU ANM CNL SVC FMU ANM CNL	:	2308192000
AREA AFECTADA AFFECTED AREA	:	SCEZ BTN FL250 TO FL450
REGULACION CANCELADA REGULATION	:	CONTROL DE AFLUENCIA MDI 20 VIA ALBAL FLOW CONTROL MDI 20 VIA ALBAL
OBS: RMK	:	OPERACION NORMAL NORMAL OPERATION

13 Información Adicional

13.1 Las partes interesadas y/o cualquier usuario en general pueden solicitar información adicional a través del siguiente contacto:

**DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA
CIVIL
DIRECCIÓN DE AERÓDROMOS Y
SERVICIOS AERONÁUTICOS
SUBDEPARTAMENTO SERVICIOS DE
TRÁNSITO AÉREO
OFICINA ATFM**

OFICINA ATFM
TEL (+56) 222904794
SUPERVISOR FMU
TEL (+56) 222904160 – 222904792
REDDIG
4014-404160-404792
AMHS
SCLPATFM

e-mail:
atfm-chile@dgac.gob.cl
fm-chile@dgac.gob.cl

13. Additional Information

13.1 *Interested parties and/or any user may request additional information through the following contact:*

**GENERAL DIRECTORATE OF CIVIL
AVIATION
DIRECTORATE OF AERODROMES AND
AERONAUTICAL SERVICES
AIR TRAFFIC SERVICES
SUBDEPARTMENT**

ATFM OFFICE
TEL (+56) 222904794
FMU SUPERVISOR
TEL (+56) 222904160 – 222904792
REDDIG
4014-404160-404792
AMHS
SCLPATFM

e-mail:
atfm-chile@dgac.gob.cl
fm-chile@dgac.gob.cl

///

ENR 1.10

PLANES DE VUELO

1. Generalidades

- 1.1 Cualquier vuelo que se inicie desde aeródromos donde **no** existan instalaciones operacionales permanentes de la Dirección General de Aeronáutica Civil, o que debido a la cercanía de éstos o en sus inmediaciones, puedan obtener contacto radiotelefónico lo antes posible después del despegue, presentará un plan de vuelo AFIL, con excepción de los vuelos VFR locales.
- 1.2 Se presentará un plan de vuelo a una Oficina de Notificación de los Servicios de Tránsito Aéreo (ARO), antes de la salida o se transmitirá durante el vuelo, a la dependencia de los servicios de tránsito aéreo, a menos que se hayan efectuado otros arreglos para la presentación de planes de vuelo repetitivos.
- 1.3 A menos que la autoridad ATS competente prescriba otra cosa, se presentará un plan de vuelo para un vuelo al que haya de suministrarse servicios de tránsito aéreo, por lo menos treinta (30) minutos antes de la salida, o, si se presenta durante el vuelo, en un momento en que exista la seguridad de que la dependencia apropiada de los servicios de tránsito aéreo lo recibirá por lo menos diez (10) minutos antes de la hora en que se calcule que la aeronave llegará:
- (1) Al punto previsto de entrada en un área de control; o
 - (2) Al punto de cruce con una aerovía.
- 1.4 La validez de los planes de vuelo será de dos (2) horas, respecto a sus horas estimadas de salida. Cumplidas las dos (2) horas, deberá presentarse un nuevo plan de vuelo

FLIGHT PLANS

1. Generalities

- 1.1 *Any flight starting from aerodromes where there are no permanent operational facilities of the Directorate General of Civil Aviation, or that because of the proximity of these or in their vicinity, can obtain radiotelephone contact as soon as possible after takeoff, shall file an AFIL flight plan, with the exception of local VFR flights.*
- 1.2 *Unless otherwise arranged for the filing of repetitive flight plans, a flight plan must be filed with an Air Traffic Services Reporting Office (ARO), prior to departure or transmitted during the flight, to the air traffic services unit.*
- 1.3 *Unless otherwise required by the corresponding ATS authority, a flight plan for a flight for which air traffic services are to be provided shall be filed at least thirty (30) minutes prior to departure, or, if filed in-flight, at a time when it is certain to be received by the appropriate air traffic services unit at least ten (10) minutes prior to the estimated time of arrival of the aircraft:*
- (1) to the intended point of entry into a control area, or*
 - (2) to the point of intersection with an airway.*
- 1.4 *The validity of the flight plans will be of two (2) hours, with respect to their estimated departure times. After the two (2) hours, a new flight plan must be submitted.*

- 1.5 El plan de vuelo se presentará antes de la salida, por un medio que quede constancia.
- 1.6 Cuando se haya presentado un plan de vuelo respecto a una parte distinta de la parte restante del vuelo hasta el punto de destino y el piloto decidiera cambiar este último, deberá después de haber cancelado su plan de vuelo original, presentar otro plan de vuelo hasta el nuevo destino.
- 1.7 Cuando no sea posible dar cumplimiento a lo establecido en los párrafos anteriores y el piloto al mando desee presentar un plan de vuelo hasta y desde el punto de destino (QRF), anotará en el formulario de plan de vuelo, como dato adicional en el casillero 18, a continuación del indicador RMK/, la fecha y hora de regreso prevista, debiendo eso sí garantizar su cumplimiento para evitar la utilización inoficiosa del Servicio de Alerta. Un plan de vuelo de esta naturaleza sólo se aceptará por escrito.
- 1.8 El contenido del plan de vuelo comprenderá:
- Identificación de la aeronave.
 - Reglas de vuelo y tipo de vuelo.
 - Número y tipo(s) de aeronave(s) y categoría de estela turbulenta.
 - Equipo.
 - Aeródromo de salida.
 - Hora prevista de fuera calzos.
 - Velocidad(es) de crucero.
 - Nivel (es) de crucero.
 - Ruta que ha de seguirse.
 - Aeródromo de destino o de llegada y duración total prevista.
 - Aeródromo(s) de alternativa.
 - Autonomía.
 - Número total e identidad de las personas a bordo.
 - Equipo de emergencia y de supervivencia.
 - Piloto al mando (número de licencia y teléfono de contacto)
 - Otros datos.
- 1.5 *The flight plan shall be filed prior to departure, in a manner that allows to leave a record.*
- 1.6 *When a flight plan has been filed for a different part of the remaining part of the flight to the destination and the pilot decides to change the destination, after having cancelled his/her original flight plan, the pilot must file another flight plan to the new destination.*
- 1.7 *When it is not possible to comply with the provisions of the preceding paragraphs and the pilot in command wishes to file a flight plan to and from the destination point (QRF), the pilot must enter in the flight plan form the expected return date and time, as additional data in box 18, after the RMK/ indicator, and he/she must ensure compliance to avoid unnecessary use of the Alert Service. A flight plan of this nature will only be accepted in writing.*
- 1.8 *The contents of the flight plan must include:*
- *Aircraft identification.*
 - *Flight rules and type of flight.*
 - *Number and type(s) of aircraft and category of wake turbulence.*
 - *Equipment.*
 - *Departure aerodrome.*
 - *Estimated time of departure.*
 - *Cruise velocity(ies).*
 - *Cruise level(s).*
 - *Route to be followed.*
 - *Destination or arrival aerodrome and total expected duration.*
 - *Alternative aerodrome(s).*
 - *Autonomy.*
 - *Total number and identity of people on board.*
 - *Emergency and survival equipment.*
 - *Pilot in command (license number and contact number)*
 - *Other data.*



1.9 Plan de vuelo Suplementario

Todos los aviones sobre 19 pasajeros o de peso máximo de despegue superior a 5 700 kilos operados en servicios de transporte aéreo regulares o no regulares, nacionales o internacionales, el explotador será el responsable de conservar en el aeródromo de salida o en otra ubicación convenida, la información del plan de vuelo suplementario, que figuran en la Casilla 19 del plan de vuelo de modo que, a solicitud de las dependencias ATS, puedan suministrarse al momento de requerir la información..

Los explotadores serán responsables ante la DGAC de tener actualizado el medio y forma de contacto para la obtención de la información.

1.10 Modo de completar el plan de vuelo:

- (1) Contendrá la información de toda la ruta o parte de la misma para la cual se haga el plan de vuelo, incluyendo además, detalles sobre el equipo de emergencia, supervivencia y otras informaciones, si es necesario
- (2) Además, la información correspondiente a "Otros datos", cuando esto sea prescrito por la autoridad ATS competente, o cuando la persona que presente el plan de vuelo lo considere necesario.
- (3) La información que se requiera para realizar vuelos locales o aquella que se presente o se transmita para obtener autorización de control de tránsito aéreo, respecto a una parte del vuelo, será sólo la necesaria hasta el límite de la autorización, salvo que la autoridad ATS competente, solicite información adicional.

1.11 Cambios en el plan de vuelo: Todos los cambios de un plan de vuelo presentado se notificarán lo antes posible a la dependencia correspondiente de los servicios de tránsito aéreo.

1.9 SUPPLEMENTARY FLIGHT PLAN

For all aircraft with a maximum takeoff weight of over 19 passengers or over 5,700 kilos operated on scheduled or non-scheduled, national or international air transport services, the operator shall be responsible for keeping the supplementary flight plan information, which appears in Box 19 of the flight plan, at the departure aerodrome or in another agreed location, so that, at the request of the ATS units, it can be supplied when the information is required.

Operators shall be responsible before the DGAC for keeping the means and form of contact up to date for obtaining the information.

1.10 How to complete the flight plan:

- (1) *It shall contain the information for the entire route or part of the route for which the flight plan is made, including details of emergency, survival and other equipment, if necessary.*
- (2) *In addition, it shall include information pertaining to "Other data", when this is required by the competent ATS authority, or when the person submitting the flight plan deems it necessary.*
- (3) *The information required for local flights or that required to be filed or transmitted for air traffic control clearance with respect to a portion of the flight shall be only that required up to the limit of the clearance, unless additional information is requested by the competent ATS authority.*

1.11 Flight Plan Changes: All changes to a filed flight plan shall be notified to the appropriate air traffic services unit as soon as possible.

1.12 Cancelación del plan de vuelo:

- (1) A menos que la autoridad ATS competente prescriba otra cosa, se dará aviso de llegada, personalmente o por radio, por enlace de datos, o cualquier otro medio disponible tan pronto como sea posible después del aterrizaje, a la correspondiente dependencia ATS del aeródromo de llegada, después de todo vuelo respecto al cual se haya presentado un plan de vuelo que considera la totalidad del vuelo o la parte restante hasta el aeródromo de destino.
- (2) Cuando no haya dependencia de los servicios de tránsito aéreo en el aeródromo de llegada, el aviso de llegada se dará a la dependencia más cercana de los servicios de tránsito aéreo, lo antes posible después de aterrizar, y por los medios más rápidos de que se disponga.
- (3) Cuando se sepa que, en el aeródromo de llegada, los medios de comunicación son inadecuados y que no se dispone en tierra de otros medios para despachar el mensaje de llegada, la aeronave transmitirá a la dependencia de los Servicios de Tránsito Aéreo apropiada, inmediatamente antes de aterrizar, si es posible, un mensaje similar al de un informe de llegada, cuando se requiera tal aviso. Normalmente, esta transmisión se hará a una estación aeronáutica que sirva a una dependencia de los servicios de tránsito aéreo.
- (4) Los informes de llegada contendrán:
 - (i) Identificación de la aeronave;
 - (ii) Aeródromo de salida;
 - (iii) Aeródromo de destino (cuando el aterrizaje no se efectúe en el aeródromo de destino)
 - (iv) Aeródromo de llegada; y
 - (v) Hora de llegada.

///

1.12 *Flight plan cancellation:*

- (1) *Unless otherwise required by the competent ATS authority, notice of arrival shall be given, in person or by radio, data link, or any other available means as soon as practicable after landing, to the appropriate ATS unit at the aerodrome of arrival, after every flight for which a flight plan has been filed considering the entire flight or the remaining portion to the destination aerodrome.*
- (2) *When there is no air traffic services unit at the aerodrome of arrival, notice of arrival shall be given to the nearest air traffic services unit, as soon as possible after landing, and by the fastest means available.*
- (3) *When it is known that the means of communication at the aerodrome of arrival are inadequate and no other means of dispatching the arrival message is available on the ground, and if such notice is required, the aircraft shall transmit to the appropriate Air Traffic Services unit, immediately prior to landing, if possible, a message similar to an arrival report. Normally, this transmission shall be directed to an aeronautical station serving an air traffic services unit.*
- (4) *Arrival reports must include:*
 - (i) *Aircraft identification.*
 - (ii) *Departure aerodrome.*
 - (iii) *Destination aerodrome (when landing is not performed at the destination aerodrome)*
 - (iv) *Arrival aerodrome.*
 - (v) *Arrival time.*

///

/

PROCEDIMIENTO PREFERENTES
PREFERENTIAL PROCEDURE

1.- SID/STAR preferente:

Procedimiento instrumental publicado, el cual, en la mayor parte del tiempo, es aplicado por el Control de Tránsito Aéreo.

1.- Preferential SID/STAR:

Published instrumental procedure which, most of the time, applied by the Air Traffic Control.

A. AEROPUERTO ARTURO MERINO BENÍTEZ – SCEL

SID preferentes desde SCEL RWY 17 L/R <i>Preferential SID from SCEL RWY 17 L/R</i>		
Ruta Route	Punto de Salida Exit point	SID RWY 17 L/R
UN527	GUVOL	GUVOLnB
UA307 – UL531 – A307	NEBEG	NEBEGnC
UM424	ALBAL	ALBALnC
U/T107 – U/Q805 – T133 – UM783	LINER	LINERnC
UM783 – T133	ANKON	LINERnC
U/Q805 MUPAV U/T122		LINERnC
U/Q803	ANGOD	ANGODnC
U/Q809	GELUS	GELUSnB
U/L348 – U/T200 U/V200	DGO	DGO n
U/T316 - U/T200 - U/V200	VTN	VTNn
U/L405 – U/L780 – U/T131 – U/Q802	DONTI	DONTInB
U/Q814	DILOK	DILOKnB

Nota:

- **Letra “n” minúscula:** “en donde “n” es el número indicador de validez del procedimiento, será un número de 1 a 9” (procedimiento publicado **AIP VOL II – PROC SID/STAR**).
- **Letra Mayúscula:** “Es el indicador de ruta y será una letra del alfabeto en mayúscula a continuación del número” (procedimiento publicado **AIP VOL II – PROC SID/STAR**)

Note:

- *Lower case letter "n": "where "n" is the validity indicator number of the procedure, it shall be a number from 1 to 9" (published procedure AIP VOL II - PROC SID/STAR).*
- *Capital Letter: "It is the route indicator and shall be a capital letter of the alphabet following the number" (published procedure AIP VOL II - PROC SID/STAR).*

SID preferentes desde SCEL RWY 35 L/R <i>Preferential SID from SCEL RWY 35 L/R</i>		
Ruta Route	Punto de Salida Exit point	SID RWY 35 L/R
UN527	GUVOL	GUVOLnA
UA307 – UL531 – A307	NEBEG	NEBEGnD
UM424	ALBAL	ALBALnD
T107 – U/Q805 – T133 – UM783	LINER	LINERnD
UM783 – T133	ANKON	LINERnD
U/Q805 MUPAV U/T122		LINERnD
U/Q803	ANDIX	LINERnD LINER T107 ANDIX
U/Q809	GELUS	GELUSnC
U/T101 LOKOL UL348	VTN	TENUTn TENUT VTN
U/T101 – UT316	VTN	TENUTn TENUT VTN
U/Q802 – V206	TENUT	TENUTn TENUT
U/Q814	DILOK	DILOKnA
V551	AMB	AMBn

STAR preferentes a SCEL RWY 17 L/R <i>Preferential STAR to SCEL RWY 17 L/R</i>		
Ruta Route	Punto de Entrada Entry point	STAR RWY 17 L/R
U/Q803 - U/Q815 - U/L302	SIMOK	SIMOKnB
U/V204 - U/V208		
UL322 – UM799 – UM529	ASIMO	ASIMOnD
UL405	UMKAL	UMKALnC
UA306		
UM783	ANKON	UT122 EROLO EROLOnA/D
U/B684		
U/Q802 – U/Q808 – U/Q810	EROLO	EROLOnA/D
U/L348 – U/T200	DGO	MAPOC EROLOnA/D
U/V200		
UT101 – UT316	VTN	OLMUE EROLOnF

STAR preferentes a SCEL RWY 35 L/R <i>Preferential STAR to SCEL RWY 35 L/R</i>		
Ruta <small>Route</small>	Punto de Entrada <small>Entry point</small>	STAR RWY 35 L/R
U/Q803 - U/Q815 - U/L302	SIMOK	SIMOKnD
U/V204 - U/V208		
UL322 – UM799 – UM529	ASIMO	ASIMOnC
UL405 UA306	UMKAL	UMKALnB
UM783 UB684 – B684	ANKON	UT122 EROLO EROLOnB
U/Q802 – U/Q808 – U/Q810	EROLO	EROLOnB
U/L348 – U/T200 U/V200	DGO	KODVO KODVOn
U/T316 - U/T200 - U/V200 - V203	VTN	SABLANA

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE
INTENTIONALLY LEFT BLANK

ENR 1.11 DIRECCIÓN DE LOS MENSAJE DE PLAN DE VUELO
ADDRESSING OF FLIGHT PLAN MESSAGES

1.1 Los mensajes de movimiento de relativos al tránsito vuelo de las FIR Antofagasta, FIR Isla de Pascua, FIR Puerto Montt, FIR Punta Arenas y FIR Santiago o a través de la misma se dirigirán como se indica a continuación, a fin de asegurar una correcta transmisión y entrega.

1.1 Flight movement messages relating to traffic into via the Antofagasta FIR, Easter Island FIR, Puerto Montt FIR , Punta Arenas FIR and Santiago FIR shall be addressed as stated below in order to warrant relay and delivery.

☞ 1.2 Mensajes de movimientos de salida

1.2 Departure Traffic Messages

Todos los mensajes de movimiento relativos a la salida de las aeronaves (tanto IFR como VFR) sólo se cursarán a la ARO correspondiente del aeropuerto/aeródromo de salida.

Flight movement messages relating to take off traffic (IFR and VFR) shall be addressed only to the respective departure airport/aerodrome ARO.

☞ 1.3 Mensajes de movimientos de llegada

1.2 Landing Traffic Messages

Los mensajes de movimiento relativo a la llegada de las aeronaves (tanto IFR como VFR) deben ser cursados a las siguientes dependencias, como se indican a continuación:

Flight movement messages relating to landing traffic (IFR and VFR) shall be addressing, as stated below, to:

☞ ➤ A todas las FIR correspondientes en los que la aeronave transitará, según sea el caso, a las siguientes direcciones:

➤ *Every corresponding FIR the transit will circulate at the following addresses:*

FIR Antofagasta -SCFZ	SCDAZRZX
FIR Santiago - SCEZ	SCELZRZX
FIR Isla Pascua - SCIZ	SCIPZRZX - SCELZOZY
FIR Puerto Montt - SCTZ	SCTEZRZX
FIR Punta Arenas -SCCZ	SCCIZRZX

- A la Torre de Control y ARO del aeródromo/aeropuerto respectivo, además a la ARO del aeródromo de alternativa correspondiente, de acuerdo a los siguientes indicadores de lugar:
- *The respective airport/aerodrome Control Tower and ARO, along with the alternative aerodrome ARO, according to the following:*

FIR	DIRECCIÓN DEL MENSAJE / MESSAGE ADDRESS
FIR ANTOFAGASTA	AP Chacalluta - SCAR (SCARZPZX – SCARZTZX)
	AP Diego Aracena – SCDA (SCDAZPZX – SCDAZTZX)
	AP Andres Sabella – SCFA (SCFAZPZX – SCFAZTZX)
	AD El Loa – SCCF (SCCFZPZX – SCCFZTZX)
	AD Desierto de Atacama – SCAT (SCATZPZX – SCATZTZX)
FIR SANTIAGO	AD La Florida – SCSE (SCSEZPZX – SCSEZTZX)
	AD Viña del Mar - SCVM (SCVMZPZX – SCVMZTZX)
	AP Arturo Merino Benítez – SCEL (SCELZPZX – SCELZTZX)
	AD Eulogio Sánchez – SCTB (SCTBZPZX – SCTBZTZX)
	AD Carriel Sur - SCIE (SCIEZPZX – SCIEZTZX)
FIR ISLA DE PASCUA	AP. Mataverí – SCIP (SCIPZPZX – SCIPZTZX)
FIR PUERTO MONTT	AD. La Araucanía – SCQP (SCQPZPZX – SCQPZTZX)
	AD. Pichoy - SCVD (SCVDZPZX – SCVDZTZX)
	AD. Carlos Hott Siebert – SCJO (SCJOZPZX – SCJOZTZX)
	AP. El Tepual – SCTE (SCTEZPZX – SCTEZTZX)
	AD. Mocopulli – SCPQ (SCPQZPZX – SCPQZTZX)
	AD. Teniente Vidal – SCCY (SCCYZPZX – SCCYZTZX)
	AP. Balmaceda – SCBA (SCBAZPZX – SCBAZTZX)
FIR PUNTA ARENAS	AD. Teniente Julio Gallardo – SCNT (SCNTZPZX – SCNTZTZX)
	AP. Carlos Ibáñez del Campo – SCCI (SCCIZPZX – SCCIZTZX)
	AD. Guardiamarina Zañartu – SCGZ (SCGZZPZX – SCGZZTZX)
	AD. Rodolfo Marsh – SCRM (SCRMZPZX – SCRMZTZX)

*Para más indicadores de lugar consultar AIP VOL I AD 3 / *Check AIP VOL I AD 3 for more location indicators*

➤ Para los vuelos con reglas visuales (VFR) se deberán cursar también a las Estaciones de Servicio de Vuelos (FSS) respectivas:

➤ *For flights with visual rules (VFR), the following must also be sent to the respective Flight Service Stations (FSS):*

FSS	DIRECCIÓN DEL MENSAJE / MESSAGE ADDRESS
FSS- ANTOFAGASTA RADIO	SCDAZRZX
FSS - SANTIAGO RADIO	SCELYSYX
FSS - PASCUA RADIO	SCELZOZY
FSS - PUERTO MONTT RADIO	SCTEYSYX
FSS - PUNTA ARENAS RADIO	SCCIZRZX

➤ Los mensajes referentes a aeronaves, que transitan en rutas oceánicas, deberán ser cursados igualmente al Centro de Control Oceánico, según las siguientes direcciones:

➤ *Messages referring to aircrafts flying oceanic routes shall be also addressed to Oceanic Control Area, according to the following:*

ACC	DIRECCIÓN DEL MENSAJE / MESSAGE ADDRESS
ACC OCEANICO	SCELZOZY
	SCELZOZI

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE
INTENTIONALLY LEFT BLANK

ENR 1.12

INTERCEPTACION DE AERONAVES CIVILES

1.1. GENERALIDADES

Los siguientes procedimientos, señales visuales y empleo de la radiocomunicación se aplicarán sobre el territorio y aguas territoriales de Chile en el caso de interceptación de aeronaves civiles.

La palabra interceptación, en este contexto, no incluye los servicios de interceptación y escolta proporcionados a solicitud de una aeronave en peligro de acuerdo con el Manual de Búsqueda y Salvamento Doc. 7333 de la OACI.

Son de aplicación igualmente las restantes disposiciones, recomendaciones y normas recogidas en los Anexos 2, 4, 6, 10, 11 y 15 de la OACI, PANS-RAC (Doc.4444) relativas a la interceptación de aeronaves civiles y Convenio de Chicago con especial referencia a cuanto determina al artículo 3 bis.

1.2. INTERCEPTACIÓN

- (a) Como la interceptación de aeronaves civiles representa en todos los casos un peligro posible, ésta debería evitarse y únicamente emprenderse como último recurso. Si se emprende, la interceptación debería limitarse a determinar la identidad de la aeronave, a menos que sea necesario hacerla regresar a su derrota planeada, dirigirla más allá de los límites del espacio aéreo nacional, guiarla fuera de una zona prohibida, restringida o peligrosa o darle instrucciones para que aterrice en un aeródromo designado. Los vuelos de las aeronaves civiles no serán objeto de prácticas de interceptación.
- (b) A fin de eliminar o disminuir la necesidad de interceptar aeronaves civiles, es importante que:

CIVIL AIRCRAFT INTERCEPTION

1.1. GENERALITIES

The following procedures, visual signals and use of radio communication shall apply over the territory and territorial waters of Chile in the case of interception of civil aircraft.

The word interception, in this context, does not include interception and escort services provided upon request of an aircraft in distress in accordance with ICAO Search and Rescue Manual Doc. 7333.

The remaining dispositions, recommendations and standards contained in ICAO Annexes 2, 4, 6, 10, 11 and 15, PANS-RAC (Doc.4444) relating to the interception of civil aircraft and the Chicago Convention are also applicable, particularly the dispositions in Article 3bis.

1.2. INTERCEPTION

- (a) *Since interception of civil aircraft represents in all cases a possible danger, it should be avoided and only used as a last resort. If undertaken, interception should be limited to determining the identity of the aircraft, unless it is necessary to return the aircraft to its planned course, direct it beyond the limits of national airspace, guide it out of a prohibited, restricted or hazardous area or instruct it to land at a designated airfield. The flights of civil aircraft shall not be subject to interception practices.*
- (b) *In order to eliminate or diminish the need to intercept civil aircraft, it is important that:*

- (1) La dependencia militar correspondiente haga todo lo posible para asegurar la identificación de cualquier aeronave que pueda ser una aeronave civil y proporcionar a esa aeronave cualquier instrucción o aviso necesario, por medio de las dependencias de los servicios de tránsito aéreo correspondientes, para lo cual es esencial que existan medios rápidos y seguros de comunicaciones entre la dependencia militar correspondiente y las dependencias de los servicios de tránsito aéreo, y que se formulen acuerdos relativos a los intercambios de información entre esas dependencias sobre los vuelos de las aeronaves civiles, de acuerdo con las disposiciones del DAR 11.
- (2) Cuando las zonas prohibidas, restringidas o peligrosas se encuentren muy próximas a las rutas ATS publicadas, se tendrá en cuenta, al delimitar dichas zonas, la disponibilidad y la precisión total de los sistemas de navegación que utilizarán las aeronaves civiles y la posibilidad de que éstas se mantengan fuera de las zonas delimitadas;
- (3) Para eliminar o reducir los peligros inherentes a las interceptaciones, emprendidas como último recurso, debería hacerse todo lo posible para garantizar la coordinación entre las dependencias de tierra y los pilotos de que se trate. Por ello, es esencial que se tomen las medidas necesarias para asegurar que:
- (i) Todos los pilotos de aeronaves civiles estén al tanto de las medidas que deben tomar y de las señales visuales que han de utilizarse, según se indica en el Anexo "A".
- (1) *The relevant military unit make every possible effort to ensure the identification of any aircraft which may be a civil aircraft and to provide such aircraft with any necessary instructions or warnings through the corresponding air traffic services units. It is essential for this purpose that prompt and secure means of communications exist between the relevant military unit and the air traffic services units, and that arrangements are made for exchanges of information between these units on the flights of civil aircraft, in line with the disposition set in DAR 11.*
- (2) *Where prohibited, restricted or hazardous areas are in close proximity to published ATS routes, the availability and overall precision of the navigation systems to be used by civil aircraft and the possibility for civil aircraft to remain outside the delimited areas must be considered when delimiting such areas;*
- (3) *To eliminate or reduce the dangers inherent in interceptions, undertaken as a last resort, every effort should be made to guarantee coordination between ground units and pilots involved. Therefore, it is essential to take the necessary steps to ensure that:*
- (i) *All pilots of civil aircraft know about the actions to be taken and the visual signals to be used, as indicated in Annex "A".*

- (ii) Los explotadores o pilotos al mando de aeronaves civiles pongan en práctica las disposiciones relativas a la necesidad de que las aeronaves puedan comunicar en 121,5 MHz y disponga a bordo de los procedimientos de interceptación y de las señales visuales.
- (iii) Todo el personal de los servicios de tránsito aéreo esté perfectamente enterado de las medidas que deben tomar de conformidad con las disposiciones del DAR 11.
- (iv) Todos los pilotos al mando de las aeronaves interceptoras estén al tanto de las limitaciones generales de la performance de las aeronaves civiles y de la posibilidad de que la aeronave civil interceptada pueda encontrarse en estado de emergencia debido a dificultades de carácter técnico o interferencia ilícita.
- v) Se den instrucciones claras e inequívocas a la dependencia militar correspondiente, de las señales visuales aire a aire, los métodos de radiocomunicación con la aeronave interceptada y la abstención del empleo de las armas.
- vi) La dependencia militar correspondiente y las aeronaves interceptoras estén provistas de equipo de radiotelefonía compatible con las especificaciones técnicas del DAR 10, para que puedan comunicarse con la aeronave interceptada en la frecuencia de emergencia de 121,5 MHz.
- vii) Se disponga en la medida de lo posible, de instalaciones de radar secundario de vigilancia para que la dependencia militar correspondiente pueda identificar a las aeronaves civiles en zonas en las que estas, dado el caso, pudieran ser interceptadas. Estas instalaciones deberían permitir el reconocimiento de los códigos discretos de cuatro dígitos en modo A, incluso el reconocimiento inmediato de los códigos 7500, 7600 y 7700 en el modo A.
- (ii) *Civil aircraft operators or pilots in command implement the dispositions relating to the need for aircraft to be able to communicate on 121.5 MHz and have on-board interception procedures and visual signals.*
- (iii) *All air traffic services personnel have complete knowledge of the actions to be taken in accordance with the dispositions of DAR 11.*
- (iv) *All pilots in command of interceptor aircraft are well aware of the general limitations of civil aircraft performance and the possibility that the intercepted civil aircraft may be in a state of emergency due to technical difficulties or unlawful interference.*
- v) *Clear and unambiguous instructions are given to the relevant military unit, air-to-air visual signals, methods of radio communication with the intercepted aircraft and avoiding the use of weapons.*
- vi) *The relevant military unit and the intercepting aircraft are equipped with radiotelephony equipment compatible with the technical specifications of DAR 10, so that they can communicate with the intercepted aircraft on the emergency frequency of 121.5 MHz.*
- vii) *When possible, secondary surveillance radar facilities should be provided to enable the relevant military unit to identify civil aircraft in areas where they might be intercepted. These facilities should allow recognition of discrete four-digit A-mode codes, including immediate recognition of 7500, 7600 and 7700 A-mode codes.*

1.3. MANIOBRAS DE INTERCEPTACIÓN

(a) Debería establecerse un método normalizado para las maniobras de la aeronave que intercepte una aeronave civil, a fin de evitar todo riesgo a la aeronave interceptada. En este método se deberían tomar debidamente en cuenta las limitaciones de performance de las aeronaves civiles, la necesidad de que se evite volar tan cerca de la aeronave interceptada que pueda haber peligro de colisión, y de que se evite cruzar la trayectoria de vuelo de la aeronave o ejecutar cualquier otra maniobra de tal modo que la estela turbulenta pueda ser peligrosa, especialmente si la aeronave interceptada es liviana.

(b) Las aeronaves equipadas con sistemas anticolidión de a bordo (ACAS), que estén siendo interceptadas, pueden percibir la aeronave interceptora como una amenaza de colisión e iniciar una maniobra de prevención en respuesta a un aviso de resolución ACAS. Dicha maniobra podría ser mal interpretada por el interceptor como indicación de intenciones no amistosas. Por consiguiente, es importante que los pilotos de las aeronaves interceptoras equipadas con transpondedor de radar secundario de vigilancia (SSR) supriman la transmisión de información de presión/altitud (en respuestas en modo C o en el campo AC de las respuestas en Modo S), dentro de una distancia de por lo menos 37 km (20 NM) de la aeronave interceptada. Esto evitará que el ACAS de la aeronave interceptada use avisos de resolución con respecto a la interceptora, mientras que quedará disponible la información de avisos de tránsito del ACAS.

c) Para las maniobras de la aeronave interceptora cuyo objetivo sea identificar visualmente una aeronave civil procederá del modo siguiente:

1.3. INTERCEPTION MANEUVERS

(a) *A standardized method should be established for the maneuvers of an aircraft intercepting a civil aircraft in order to avoid risks to the intercepted aircraft. This method should take into account the performance limitations of civil aircraft, the need to avoid flying so close to the intercepted aircraft that there may be a danger of collision, and to avoid crossing the flight path of the aircraft or performing any other maneuver in such a way that the wake turbulence may be dangerous, especially if the intercepted aircraft is light.*

(b) *Intercepted aircraft equipped with Airborne Collision Avoidance System (ACAS), may perceive the intercepting aircraft as a collision threat and initiate an avoidance maneuver in response to an ACAS resolution advisory. Such a maneuver could be misinterpreted by the interceptor as indicating malicious intentions. It is therefore important that pilots of interceptor aircraft equipped with secondary surveillance radar (SSR) transponders suppress the transmission of pressure/altitude information (in Mode C responses or in the AC field of Mode S responses) within a distance of at least 37 km (20 NM) of the intercepted aircraft. This will prevent the ACAS of the intercepted aircraft from using resolution advisories with respect to the interceptor, while ACAS traffic advisory information will remain available.*

c) *In the case of maneuvers of the interceptor aircraft whose purpose is to visually identify a civil aircraft, they must proceed as follows:*

(1) Fase I

El piloto de la aeronave interceptora deberá aproximarse a la aeronave interceptada por detrás. La aeronave interceptora principal, o la única aeronave interceptora deberá normalmente situarse a la izquierda (a babor), ligeramente por encima y por delante de la aeronave interceptada, dentro del campo de visión del piloto de ésta e inicialmente a no menos de 300 m de la aeronave. Cualquier otra aeronave participante deberá quedar bien apartada de la aeronave interceptada, preferiblemente por encima y por detrás. Una vez establecidas la velocidad y la posición, la aeronave debería, si fuera necesario, proseguir con la Fase II del procedimiento.

(2) Fase II

El piloto de la aeronave interceptora principal, o la única aeronave interceptora, deberá comenzar a aproximarse lentamente a la aeronave interceptada, al mismo nivel, sin aproximarse más de lo absolutamente necesario, para obtener la información que se necesita. El piloto de la aeronave interceptora principal, o la única aeronave interceptora, deben tomar precauciones para evitar el sobresalto de la tripulación de vuelo o de los pasajeros de la aeronave interceptada, teniendo siempre presente que las maniobras consideradas como normales para una aeronave interceptora pueden ser consideradas como peligrosas para los pasajeros y la tripulación de una aeronave civil. Cualquier otra aeronave participante deberá continuar bien apartada de la aeronave interceptada. Una vez completada la identificación, la aeronave interceptora deberá retirarse de la proximidad de la aeronave interceptada, como se indica en la Fase III

(3) Fase III

El piloto de la aeronave interceptora principal, o la única aeronave, deben cambiar de dirección lentamente desde la aeronave interceptada, ejecutando un picado poco pronunciado. Toda otra aeronave participante deberá permanecer bien apartada de la aeronave interceptada y reunirse con la aeronave interceptora principal.

(1) Phase I

The pilot of the intercepting aircraft should approach the intercepted aircraft from behind. The primary interceptor aircraft, or the sole interceptor aircraft should normally be positioned to the left (port side), slightly above and ahead of the intercepted aircraft, within the field of vision of the pilot and initially not less than 300 m from the aircraft. Any other participating aircraft should be separated from the intercepted aircraft, preferably above and behind. Once the speed and position have been established, the aircraft should, if necessary, proceed to Phase II of the procedure.

(2) Phase II

To obtain the information needed, the pilot of the primary interceptor aircraft, or the sole interceptor aircraft, should begin to slowly approach the intercepted aircraft, at the same level, getting no closer than absolutely necessary. The pilot of the primary interceptor aircraft, or the sole interceptor aircraft, should take precautions to avoid startling the flight crew or passengers of the intercepted aircraft, always bearing in mind that maneuvers considered normal for an interceptor aircraft may be considered dangerous to the passengers and crew of a civil aircraft. Any other participating aircraft should continue at a safe distance of the intercepted aircraft. Upon completion of the identification, the intercepting aircraft should withdraw from the proximity of the intercepted aircraft as indicated in Phase III

(3) Phase III

The pilot of the primary interceptor aircraft, or the sole aircraft, should change direction slowly from the intercepted aircraft, executing a shallow dive. All other participating aircraft should remain at a safe distance from the intercepted aircraft and rejoin the primary intercepting aircraft.

1.4. MANIOBRAS PARA GUÍA DE LA NAVEGACIÓN

- (a) Si después de las maniobras de identificación de las Fases I y II anteriores, se considera necesario intervenir en la navegación de la aeronave interceptada, el piloto de la aeronave interceptora principal, o la única aeronave interceptora, deberá normalmente situarse a la izquierda (a babor), ligeramente por encima y por delante de la aeronave interceptada, para permitir que el piloto al mando de ésta última vea las señales visuales dadas.
- (b) Es indispensable que el piloto al mando de la aeronave interceptora esté seguro de que el piloto al mando de la otra aeronave se ha dado cuenta de que está siendo interceptada y ha reconocido las señales enviadas. Si, después de reiterados intentos de atraer la atención del piloto al mando de la aeronave interceptada utilizando la señal de la Serie 1 del Anexo "A", los esfuerzos resultan infructuosos, pueden utilizarse para este fin otros medios de señalización, incluso como último recurso el efecto visual del postquemador a reserva de que no se plantee una situación peligrosa para la aeronave interceptada.
- (c) Ocasionalmente las condiciones meteorológicas o topográficas pueden obligar al piloto de la aeronave interceptora principal, o a la única aeronave interceptora, a colocarse a la derecha (a estribor), ligeramente por encima y por delante de la aeronave interceptada. En esos casos, el piloto al mando de la aeronave interceptora debe poner mucho cuidado en que el piloto al mando de la aeronave interceptada la tenga a la vista en todo momento.

1.4. MANEUVERS FOR NAVIGATIONAL GUIDANCE

- (a) *If, after the identification maneuvers of Phases I and II above, it is deemed necessary to intervene in the navigation of the intercepted aircraft, the pilot of the primary intercepting aircraft, or the sole intercepting aircraft, should position the aircraft to the left (port), slightly above and ahead of the intercepted aircraft, to enable the pilot-in-command of the latter to see the visual signals given.*
- (b) *It is essential that the pilot in command of the intercepting aircraft is certain that the pilot in command of the other aircraft has realized that it is being intercepted and has acknowledged the signals sent. If after repeated attempts to attract the attention of the pilot in command of the intercepted aircraft using the Annex "A" Series 1 signal, the efforts prove unsuccessful, other means of signaling may be used for this purpose, including as a last resort the visual effect of the afterburner provided that it does not entail a dangerous situation for the intercepted aircraft.*
- (c) *Occasionally, weather or topographical conditions may force the pilot of the primary intercepting aircraft, or the sole intercepting aircraft, to position himself/herself to the right (starboard), slightly above and ahead of the intercepted aircraft. In such cases, the pilot-in-command of the interceptor aircraft must take great care to ensure that the pilot-in-command of the intercepted aircraft has the aircraft in sight at all times.*

1.5. GUIADO DE UNA AERONAVE INTERCEPTADA

- a) El piloto de la aeronave interceptora deberá proporcionarse por radiotelefonía a la aeronave interceptada la guía de navegación y la información correspondiente, siempre que pueda establecerse contacto por radio.
- b) Cuando se proporcione guía de navegación a una aeronave interceptada, debe procurarse que la visibilidad no sea inferior a la correspondiente a condiciones meteorológicas de vuelo visual y que las maniobras exigidas a dicha aeronave no constituyan peligros que se sumen a los ya existentes en caso que se haya disminuido su rendimiento operacional.
- c) En el caso excepcional en el que se exija a una aeronave interceptada que aterrice en el territorio que sobrevuela, debe cuidarse de que:
 - 1) el aeródromo designado sea adecuado para el aterrizaje sin peligro del tipo de aeronave de que se trate, especialmente si el aeródromo no se utiliza normalmente para las operaciones de transporte aéreo civil;
 - 2) el terreno que le rodee sea adecuado para las maniobras de circuito, aproximación y aproximación frustrada;
 - 3) la aeronave interceptada tenga suficiente combustible para llegar al aeródromo;
 - 4) si la aeronave interceptada es una aeronave de transporte civil, el aeródromo tenga una pista cuya longitud sea equivalente por lo menos a 2.500 m al nivel medio del mar y cuya resistencia sea suficiente para soportar la aeronave; y
 - 5) siempre que sea posible, el aeródromo designado sea uno de los descritos detalladamente en la correspondiente publicación de información aeronáutica.
- d) Cuando se exija a una aeronave civil que aterrice en un aeródromo que no le sea familiar, es indispensable otorgarle tiempo suficiente de modo que se prepare para el aterrizaje, teniendo presente que el piloto al mando de la aeronave civil es el único que puede juzgar la seguridad de la operación de aterrizaje en relación con la longitud de la pista y la masa de la aeronave en ese momento.

1.5. GUIDANCE OF AN INTERCEPTED AIRCRAFT

- a) *The pilot of the intercepting aircraft must offer the intercepted aircraft navigation guidance and relevant information by radiotelephony, provided that radio contact can be established.*
- b) *When navigation guidance is provided to an intercepted aircraft, care must be taken to ensure that the visibility is not less than that corresponding to visual meteorological conditions and that the maneuvers required of such aircraft do not constitute additional dangers in the event that its operational performance has been diminished.*
- c) *In the exceptional case in which an intercepted aircraft is required to land in the territory overflown, they must ensure that:*
 - 1) *the designated aerodrome is suitable for the safe landing of the type of aircraft involved, especially if the aerodrome is not normally used for civil air transport operations;*
 - 2) *the surrounding terrain is suitable for circling, approach and missed approach maneuvers;*
 - 3) *the intercepted aircraft has sufficient fuel to reach the aerodrome;*
 - 4) *if the intercepted aircraft is a civil transport aircraft, the aerodrome has a runway of a length equivalent to at least 2,500 m at mean sea level and with sufficient resistance to support the aircraft; and*
 - 5) *whenever possible, the designated aerodrome is one of those described in detail in the relevant aeronautical information publication*
- d) *When a civil aircraft is required to land at an unfamiliar aerodrome, it is essential to allow sufficient time to prepare for landing, bearing in mind that the pilot in command of the civil aircraft is the sole judge of the safety of the landing operation in relation to the length of the runway and the mass of the aircraft at that time.*

- e) Es particularmente importante que se proporcione por radiotelefonía a la aeronave interceptada toda la información necesaria para facilitar una aproximación y aterrizaje seguros
- e) *It is particularly important that the intercepted aircraft receives by radiotelephone all necessary information to facilitate a safe approach and landing.*
- 1.6. **MEDIDAS QUE HA DE ADOPTAR LA AERONAVE INTERCEPTADA**
- 1.6. **ACTIONS TO BE TAKEN BY THE INTERCEPTED AIRCRAFT**
- a) Una aeronave que sea interceptada por otra aeronave:
- a) *An aircraft that is intercepted by another aircraft shall comply with the following:*
- 1) Seguirá inmediatamente las instrucciones dadas por el piloto de la aeronave interceptora, interpretando y respondiendo a las señales visuales de conformidad con las especificaciones del Anexo "A";
- 1) *it must immediately follow the instructions given by the pilot of the intercepting aircraft, interpreting and responding to visual signals in accordance with the specifications detailed in Annex "A";*
- 2) El piloto notificará inmediatamente, si es posible, a la dependencia de los servicios de tránsito aéreo apropiada;
- 2) *the pilot shall immediately notify, if possible, the concerned air traffic services unit;*
- 3) El piloto tratará inmediatamente de comunicarse por radio con la aeronave interceptora o con la dependencia militar correspondiente, efectuando una llamada general en la frecuencia de emergencia de 121,5 MHz, indicando la identidad de la aeronave interceptada y la índole del vuelo y, si no se ha establecido contacto y es posible, repitiendo esta llamada en la frecuencia de emergencia de 243 MHz; y
- 3) *the pilot shall immediately attempt to communicate by radio with the intercepting aircraft or the relevant military unit by making a general call on the 121.5 MHz emergency frequency, indicating the identity of the intercepted aircraft and the nature of the flight and, if no contact has been established and it is possible, repeat this call on the 243 MHz emergency frequency; and*
- 4) Si está equipada con respondedor SSR, seleccionará inmediatamente el Código 7700, en modo A, a no ser que reciba otras instrucciones de la dependencia de los servicios de tránsito aéreo apropiada.
- 4) *If equipped with SSR responder, immediately select Code 7700, mode A, unless otherwise instructed by the appropriate air traffic services unit.*
- b) Si alguna instrucción recibida por radio de cualquier fuente estuviera en conflicto con las instrucciones dadas por la aeronave interceptora mediante señales visuales, la aeronave interceptada requerirá aclaración inmediata mientras continúa cumpliendo con las instrucciones visuales dadas por la aeronave interceptora.
- b) *If any instruction received by radio from any source contradicts the instructions given by the intercepting aircraft by means of visual signals, the intercepted aircraft shall require immediate clarification while continuing to comply with the visual instructions given by the intercepting aircraft.*

- c) Si alguna instrucción recibida por radio de cualquier fuente estuviera en conflicto con las instrucciones dadas por radio por la aeronave interceptora, la aeronave interceptora requerirá aclaración inmediata mientras continúa cumpliendo con las instrucciones dadas por radio por la aeronave interceptora.

1.7. SEÑALES VISUALES AIRE/AIRE

Las señales visuales que han de utilizar los pilotos de la aeronave interceptora y la interceptada, son las establecidas en el Anexo OACI. Es esencial que los pilotos involucrados estrictamente estas señales e interpreten correctamente las señales dadas por la otra aeronave, y que el piloto de la aeronave interceptora ponga especial atención a cualquier señal dada por el piloto de la aeronave interceptada, para indicar que se encuentra en situación de peligro o emergencia.

1.8. RADIOCOMUNICACIÓN ENTRE LA DEPENDENCIA MILITAR CORRESPONDIENTE O LA AERONAVE INTERCEPTORA Y LA AERONAVE INTERCEPTADA

- a) Cuando se realiza una interceptación, la dependencia militar correspondiente y el piloto de la aeronave interceptora, deberían:
- 1) En primer lugar, tratar de establecer comunicación en ambos sentidos con la aeronave interceptada en un idioma común, en la frecuencia de emergencia 121.5 MHz, utilizando los distintivos de llamada "CONTROL DE INTERCEPTACIÓN", "INTERCEPTOR" (distintivo de llamada), y "AERONAVE INTERCEPTADA", respectivamente; y
 - 2) Si esto no diera resultado, tratar de establecer comunicación en ambos sentidos con la aeronave interceptada en cualquier frecuencia, o frecuencias, que pudiera haber prescrito la autoridad ATS apropiada, o de establecer contacto por mediación de la dependencia ATS apropiada.

- c) *If any instruction received by radio from any source contradicts the instructions given by radio by the intercepting aircraft, the intercepting aircraft shall require immediate clarification while continuing to comply with the instructions given by radio by the intercepting aircraft.*

1.7. AIR/AIR VISUAL SIGNALS

The visual signals to be used by the pilots of the intercepting and intercepted aircraft are those set out in the ICAO Annex. It is essential that the pilots involved strictly follow these signals and correctly interpret the signals given by the other aircraft, and that the pilot of the intercepting aircraft pays special attention to any signal given by the pilot of the intercepted aircraft indicating that it is in a dangerous or emergency situation.

1.8. RADIO COMMUNICATION BETWEEN THE MILITARY UNIT INVOLVED OR THE INTERCEPTING AIRCRAFT AND THE INTERCEPTED AIRCRAFT

- a) *When an interception is made, the relevant military unit and the pilot of the intercepting aircraft should:*
- 1) *First, attempt to establish two-way communication with the intercepted aircraft on the emergency frequency 121.5 MHz in a common language using the call signs "INTERCEPTION CONTROL", "INTERCEPTOR" (call sign), and "INTERCEPTED AIRCRAFT", respectively; and*
 - 2) *If this is unsuccessful, attempt to establish two-way communication with the intercepted aircraft on any frequency, or frequencies, that may have been indicated by the appropriate ATS authority, or to establish contact through the appropriate ATS unit.*

b) Si durante la interceptación se hubiera establecido contacto por radio, pero no fuera posible comunicarse en un idioma común, se intentará proporcionar las instrucciones, acusar recibo de las instrucciones y transmitir toda otra información indispensable mediante las frases y pronunciaciones para uso de aeronaves Interceptoras e Interceptadas, transmitiendo dos veces cada frase.

1.9. ABSTENCIÓN DEL USO DE ARMAS

El uso de balas trazadoras para llamar la atención entraña un riesgo, y se espera que se adopten medidas para evitar su uso a fin de no poner en peligro la vida de las personas a bordo o la seguridad de la aeronave.

1.10. COORDINACIÓN ENTRE LA DEPENDENCIA MILITAR CORRESPONDIENTE Y LAS DEPENDENCIAS DE LOS SERVICIOS DE SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO

La dependencia de los servicios de tránsito aéreo debe mantener una estrecha coordinación con la dependencia militar durante todas las fases de la interceptación de una aeronave que sea, o pudiera ser, una aeronave civil, a fin de que se mantenga bien informada a la dependencia de los servicios de tránsito aéreo de los acontecimientos, así como de las medidas que se exigen al piloto de la aeronave interceptada, según corresponda a la situación.

1.11. RADIOCOMUNICACION DURANTE LA INTERCEPTACION

Si durante la interceptación se hubiera establecido contacto por radio, pero no fuera posible comunicarse en un idioma común, se intentará proporcionar las instrucciones, acusar recibo de las instrucciones y transmitir toda otra información indispensable mediante las frases y pronunciaciones que figuran en la tabla siguiente, transmitiendo dos veces cada frase.

b) *If radio contact has been established during the interception, but it is not possible to communicate in a common language, an attempt shall be made to provide instructions, acknowledge receipt of instructions and transmit all other essential information by means of the phrases and pronunciations for use by Intercepting and Intercepted aircraft, transmitting each phrase twice.*

1.9. REFRAINING FROM THE USE OF WEAPONS

The use of tracer bullets to attract attention represents a risk, thus it is expected that measures will be taken to avoid their use so as not to endanger the lives of persons on board or the safety of the aircraft.

1.10. COORDINATION BETWEEN THE CORRESPONDING MILITARY UNIT AND THE AIR TRAFFIC SERVICES UNITS

The air traffic services unit should keep close coordination with the military unit during all phases of the interception of an aircraft that is, or may be, a civil aircraft, so that the air traffic services unit is kept well informed of developments, as well as of the actions required of the pilot of the intercepted aircraft, as appropriate to the situation.

1.11. RADIO COMMUNICATION DURING INTERCEPTION

If radio contact has been established during the interception, but it is not possible to communicate in a common language, an attempt shall be made to provide instructions, acknowledge receipt of instructions and transmit all other essential information by means of the phrases and pronunciations set in the table below, each phrase being transmitted twice.

1.11.1. Frases para uso de aeronaves INTERCEPTORAS: *Phrases for use by INTERCEPTOR aircraft*

FRASE	PRONUNCIACIÓN	SIGNIFICADO
CALL SIGN	<u>KOL</u> - SAIN	¿Cuál es su distintivo de llamada? <i>¿What is your call sign?</i>
FOLLOW	<u>FOL</u> OU	Sígame <i>Follow me</i>
DESCEND	<u>DIS</u> SEND	Descienda para aterrizar <i>Descend to land</i>
PROCEED	PRO <u>SI</u> ID	Puede proseguir <i>May proceed</i>

Frases para uso de aeronaves INTERCEPTADAS:

FRASE	PRONUNCIACIÓN	SIGNIFICADO
CALL SIGN	<u>KOL</u> – SAIN	Mi distintivo de llamada es <i>My call sign is</i>
WILCO	UI <u>L</u> – CO	Cumpliré instrucciones <i>Will comply with instructions</i>
CAN NOT	<u>CAN</u> – NOT	Imposible cumplir <i>Impossible to comply</i>
REPEAT	RI – <u>PIT</u>	Repita instrucciones <i>Repeat instructions</i>
AM LOST	<u>AM LOST</u>	Posición desconocida <i>Unknown position</i>
MAYDAY	MEIDEI	Me encuentro en peligro <i>I'm in danger</i>
(3) HIJACK	JAI – <u>CHAK</u>	He sido objeto de apoderamiento ilícito <i>I have been subjected to unlawful seizure</i>
LAND	LAND (lugar)	Permiso para aterrizar (lugar) <i>Permission to land (place)</i>
DESCEND	<u>DIS</u> SEND	Permiso para descender <i>Permission to descend</i>
<p>Nota. El distintivo de llamada que deberá darse es el que se utiliza en las comunicaciones radiotelefónicas con los servicios de tránsito aéreo y corresponde a la identificación de la aeronave consignada en el plan de vuelo</p>		<p><i>Note. The call sign to be given is the one used in radiotelephone communications with air traffic services which corresponds to the aircraft identification registered in the flight plan.</i></p>

SEÑALES QUE SE HAN DE UTILIZAR EN CASO DE INTERCEPTACIÓN
SIGNALS TO BE USED IN THE EVENT OF AN INTERCEPTION

(a) SEÑALES INICIADAS POR LA AERONAVE INTERCEPTORA Y RESPUESTA DE LA AERONAVE INTERCEPTADA SIGNALS INITIATED BY THE INTERCEPTING AIRCRAFT AND RESPONSE OF THE INTERCEPTING AIRCRAFT				
Serie	Señales de la Aeronave INTERCEPTORA <i>INTERCEPTING aircraft signals</i>	Significado <i>Meaning</i>	Respuesta de la aeronave INTERCEPTADA <i>INTERCEPTED aircraft response</i>	Significado <i>Meaning</i>
1	<p>DIA o NOCHE – Alabear la aeronave y encender y apagar las luces de navegación a intervalos irregulares (y luces de aterrizaje en el caso de un helicóptero) desde una posición ligeramente por encima y por delante y, normalmente a la izquierda de la aeronave interceptada (o a la derecha si la aeronave es un helicóptero) y, después de recibir la respuesta, efectuar un viraje horizontal lento, normalmente hacia la izquierda (o a la derecha en el caso de un helicóptero), hacia el rumbo deseado. <i>DAY or NIGHT - Bank the aircraft and turn on and off the navigation lights at irregular intervals (and landing lights in the case of a helicopter) from a position slightly above and ahead and, normally to the left of the intercepted aircraft (or to the right if the aircraft is a helicopter) and, after receiving the response, make a slow horizontal turn, normally to the left (or to the right in the case of a helicopter), to the desired course</i></p> <p>NOCHE (igual al día) y, además, encender y apagar las luces de navegación a intervalos irregulares. <i>NIGHT (same as day) and, in addition, turn navigation lights on and off at irregular intervals.</i></p> <p>Las condiciones meteorológicas o del terreno pueden obligar a la aeronave interceptora a invertir las posiciones y el sentido del viraje citado anteriormente. <i>Weather or terrain conditions may force the intercepting aircraft to invert positions and direction of the above turn.</i></p> <p>Si la aeronave interceptada no puede mantener la velocidad de la aeronave interceptora, se prevé que esta última efectúe una serie de circuitos de espera en hipódromo y alabe cada vez que pase a la aeronave interceptada. <i>If the intercepted aircraft is unable to maintain the speed of the intercepting aircraft, the intercepting aircraft is expected to make a series of holding racetracks circuits and to bank each time it passes the intercepted aircraft.</i></p>	<p>Usted ha sido interceptado. Sigame. <i>You have been intercepted. Follow me.</i></p>	<p>DIA o NOCHE - Alabear la aeronave interceptora, encender y apagar las luces de navegación a intervalos irregulares y seguir a la aeronave interceptora. <i>DAY or NIGHT - Bank the intercepting aircraft, turn navigation lights on and off at irregular intervals and follow the intercepting aircraft.</i></p>	<p>Comprendido o cumpliré. <i>Understood, I will comply.</i></p>

(a) SEÑALES INICIADAS POR LA AERONAVE INTERCEPTORA Y RESPUESTA DE LA AERONAVE INTERCEPTADA <i>SIGNALS INITIATED BY THE INTERCEPTING AIRCRAFT AND RESPONSE OF THE INTERCEPTING AIRCRAFT</i>				
Serie	Señales de la Aeronave INTERCEPTORA <i>INTERCEPTING aircraft signals</i>	Significado <i>Meaning</i>	Respuesta de la aeronave INTERCEPTADA <i>INTERCEPTED aircraft response</i>	Significado <i>Meaning</i>
2	<p>DIA o NOCHE - Alejarse bruscamente de la aeronave interceptada, haciendo un viraje ascendente de 90° o más, sin cruzar la línea de vuelo de la aeronave interceptada.</p> <p><i>DAY or NIGHT - Turn sharply away from the intercepted aircraft, making an upward turn of 90° or more, without crossing the flight line of the intercepted aircraft.</i></p>	<p>Prosiga. <i>Continue.</i></p>	<p>DIA o NOCHE - Alabear la aeronave. <i>DAY or NIGHT - Bank the aircraft.</i></p>	<p>Comprendido lo cumpliré. <i>Understood, I will comply.</i></p>
3	<p>DIA o NOCHE.- Desplegar el tren de aterrizaje (si es replegable) llevando continuamente encendidos los faros de aterrizaje y sobrevolar la pista en servicio o, si la aeronave interceptada es un helicóptero, sobrevolar la zona de aterrizaje de helicópteros. En el caso de helicópteros, el helicóptero interceptor hace una aproximación para el aterrizaje y permanece en vuelo estacionario cerca de la zona de aterrizaje.</p> <p><i>DAY or NIGHT - Deploy the landing gear (if retractable) with the landing lights continuously on, and fly over the runway in service or, if the intercepted aircraft is a helicopter, overfly the helicopter landing zone. In the case of helicopters, the intercepting helicopter makes an approach for landing and remains in hover near the landing zone.</i></p>	<p>Aterrice en este aeródromo. <i>Land at this aerodrome</i></p>	<p>DIA o NOCHE - Desplegar el tren de aterrizaje (si es replegable) llevando continuamente encendidos los faros de aterrizaje, seguir a la aeronave interceptora y, si después de sobrevolar la pista en servicio o la zona de aterrizaje del helicóptero se considera que se puede aterrizar sin peligro, proceder al aterrizaje.</p> <p><i>DAY or NIGHT - Deploy landing gear (if retractable) with landing lights continuously on, follow the intercepting aircraft and, if after overflying the service runway or helicopter landing area it is considered safe to land, proceed to landing.</i></p>	<p>Comprendido, lo cumpliré. <i>Understood, I will comply</i></p>
4	<p>DIA o NOCHE - Replegar el tren de aterrizaje (de ser replegable) encender y apagar los faros de aterrizaje sobrevolando la pista en servicio o la zona de aterrizaje de helicópteros a una altura de más de 300 m (1 000 pies) pero sin exceder de 600 m (2 000 pies) [en el caso de un helicóptero, a una altura de más de 50 m (170 FT) pero sin exceder de 100 m (330 FT)] sobre el nivel del aeródromo, y continuar volando en circuito sobre la pista en servicio o la zona de aterrizaje de helicópteros. Si no está en condiciones de encender y apagar los faros de aterrizaje, encienda y apague cualesquiera otras luces disponibles.</p> <p><i>DAY or NIGHT - Retract the landing gear (if retractable) switch the landing lights on and off while flying over the service runway or helicopter landing area at a height of more than 300 m (1 000 ft) but less than 600 m (2 000 ft) [in the case of a helicopter, at a height of more than 50 m (170 FT) but less than 100 m (330 FT)] above aerodrome level, and continue to fly a circuit over the service runway or helicopter landing area. If you are unable to switch the landing lights on and off, use any other available light.</i></p>	<p>El aeródromo que usted ha designado es inadecuado. <i>The aerodrome you have designated is unsuitable.</i></p>	<p>DIA o NOCHE - Si se desea que la aeronave interceptada siga a la aeronave interceptora hasta un aeródromo de alternativa, la aeronave interceptora repliega el tren de aterrizaje (de ser replegable) y utiliza las señales de la Serie 1, preescritas para las aeronaves interceptoras.</p> <p>Si se decide dejar en libertad a la aeronave interceptada, la aeronave interceptora utilizará las señales de la Serie 2 preescritas para las aeronaves interceptoras.</p> <p><i>DAY or NIGHT - If the objective is that the intercepted aircraft follow the intercepting aircraft to an alternate aerodrome, the intercepting aircraft retracts the landing gear (if retractable) and uses Series 1 signals, previously written for intercepting aircraft.</i></p> <p><i>If it is decided to release the intercepted aircraft, the intercepting aircraft will use the Series 2 signals pre-written for interceptor aircraft.</i></p>	<p>Comprendido sígame. <i>Understood, follow me.</i></p> <p>Comprendido prosiga. <i>Understood, continue.</i></p>

(b) SEÑALES INICIADAS POR LA AERONAVE INTERCEPTORA Y RESPUESTA DE LA AERONAVE INTERCEPTADA <i>SIGNALS INITIATED BY THE INTERCEPTING AIRCRAFT AND RESPONSE OF THE INTERCEPTING AIRCRAFT</i>				
Serie	Señales de la Aeronave INTERCEPTORA <i>INTERCEPTING aircraft signals</i>	Significado <i>Meaning</i>	Respuesta de la aeronave INTERCEPTADA <i>INTERCEPTED aircraft response</i>	Significado <i>Meaning</i>
5	DIA o NOCHE - Encender y apagar repetidamente todas las luces disponibles a intervalos regulares, pero de manera que se distinga de las luces de destellos. <i>DAY or NIGHT - Repeatedly turn all available lights on and off at regular intervals, in a manner distinguishable from flashing lights.</i>	Imposible cumplir. <i>Impossible to comply</i>	DIA o NOCHE - utilice las señales de la Serie 2, preescritas para las aeronaves interceptoras. <i>DAY or NIGHT - use Series 2 signals, previously written for interceptor aircraft.</i>	Comprendido. <i>Understood.</i>
6	DIA o NOCHE - Encender y apagar repetidamente todas las luces disponibles a intervalos irregulares. <i>DAY or NIGHT - Repeatedly turn all available lights on and off at regular intervals.</i>	En peligro. <i>In distress.</i>	DIA o NOCHE - Utilice las señales de la Serie 2, preescritas para las aeronaves interceptoras. <i>DAY or NIGHT - use Series 2 signals, previously written for interceptor aircraft.</i>	Comprendido. <i>Understood.</i>

ENR 1.13

INTERFERENCIA ILÍCITA

- a) Toda aeronave que esté siendo objeto de actos de interferencia ilícita hará lo posible para notificar a la dependencia ATS pertinente este hecho, toda circunstancia significativa relacionada con el mismo y cualquier desviación del plan de vuelo actualizado que las circunstancias hagan necesaria, a fin de permitir a la dependencia ATS dar prioridad a la aeronave y reducir al mínimo los conflictos de tránsito que puedan surgir con otras aeronaves.
- (b) En todos los casos, las dependencias ATS harán lo posible para identificar cualquier indicación de tales actos de interferencia ilícita y prestarán atención prontamente a las solicitudes provenientes del piloto de la aeronave interferida. La información pertinente para ~~a~~ la realización segura del vuelo continuará transmitiéndose por parte de las dependencias ATS, y se tomarán las medidas necesarias para facilitar la realización de todas las fases del vuelo.
- (c) El piloto al mando adoptará todas medidas necesarias a fin de aterrizar la aeronave lo antes posible en el aeródromo apropiado más cercano o en un aeródromo asignado para ese propósito por la autoridad competente, a menos que la situación a bordo de la aeronave le dicte otro modo de proceder.
- (d) Si lo anterior no fuese factible, el piloto tratará de continuar el vuelo a lo largo de la derrota asignada y al nivel de crucero asignado, por lo menos hasta que pueda comunicarse con una dependencia ATS o esté dentro de la cobertura de algún sistema de vigilancia ATS.

UNLAWFUL INTERFERENCE

- a) Any aircraft being subjected to acts of unlawful interference shall use its best efforts to notify the relevant ATS unit of this fact, any significant circumstances related to it, and any deviation from the updated flight plan made necessary by the circumstances, in order to enable the ATS unit to prioritize the aircraft and minimize any traffic conflicts that may arise with other aircraft.
- (b) In all cases, ATS units shall make their best effort to identify any sign of such acts of unlawful interference and shall give timely attention to requests from the pilot of the interfering aircraft. Information relevant to the safe conduct of the flight must continue to be transmitted by the ATS units, and the necessary measures must be taken to facilitate the conduct of all phases of the flight.
- (c) The pilot in command must take all necessary measures in order to land the aircraft as soon as possible at the nearest suitable aerodrome or at an aerodrome assigned for that purpose by the competent authority, unless the situation on board the aircraft dictates otherwise.
- (d) If the above is not feasible, the pilot shall attempt to continue the flight along the assigned track and at the assigned cruise level, at least until he/she can communicate with an ATS unit or is within the coverage of any ATS surveillance system.

- (e) Cuando el piloto de una aeronave que sea objeto de un acto de interferencia ilícita, no pueda aterrizar y deba apartarse de la derrota y/o nivel de vuelo asignado, sin poder notificar estas acciones a las dependencias de los servicios de tránsito aéreo, el piloto al mando, de ser posible:
- (1) Tratará de difundir advertencias en la frecuencia VHF de emergencia y en otras frecuencias apropiadas, y de ser conveniente utilizará otros equipos como respondedores de a bordo o de enlaces de datos; y
 - (2) Continuará su vuelo a un nivel que difiera 300 metros (1 000 pies) de los niveles de vuelo utilizados normalmente por los vuelos IFR en la región, si la aeronave se encuentra por encima del nivel de vuelo 290, o 150 metros (500 pies), si se encuentra por debajo del nivel de vuelo 290. Aquellos vuelos que utilicen separación reducida de 300 metros (1 000 pies) sobre el nivel 290, mantendrán un nivel que difiera en 150 metros (500 pies).
- (e) When the pilot of an aircraft that is subjected to an act of unlawful interference is unable to land and must deviate from the assigned flight path and/or flight level, without being able to notify these actions to the air traffic services, the pilot in command shall, if possible:
- (1) Attempt to broadcast warnings on the emergency VHF frequency and other relevant frequencies, and if appropriate use other equipment such as on-board responders or data links; and
 - (2) Continue its flight at a level that differs 300 meters (1 000 feet) from flight levels normally used by IFR flights in the region, if the aircraft is above flight level 290, or 150 meters (500 feet), if below flight level 290. Flights using reduced separation of 300 meters (1 000 feet) above the 290 level will maintain a level differing by 150 meters (500 feet).

Referencia: DAN 91 Reglas de Vuelo

Link Sitio web:

<http://www.dgac.gob.cl/portalweb/dgac/normativas/reglamentacionAeronautica/normasDAN>

Reference: DAN 91 Flight Rules Web site link:
<http://www.dgac.gob.cl/portalweb/dgac/normativas/reglamentacionAeronautica/normasDAN>

ENR 1.14

INCIDENTES DE TRÁNSITO AÉREO
AIR TRAFFIC INCIDENTS

INCIDENTE DE TRÁNSITO AÉREO

Se entiende por "incidente de tránsito aéreo" todo suceso de carácter grave relacionado con el tránsito aéreo, como:

- a) una cuasi colisión,
- b) una dificultad grave causada por:
 - i) Procedimientos defectuosos o no haberse respetado los procedimientos aplicables, o
 - ii) fallo de las instalaciones y servicios terrestres.

Los incidentes de tránsito aéreo se designan e identifican en los informes como sigue:

TIPO	DESIGNACIÓN
Incidente de tránsito aéreo	INCIDENTE: AIRPROX
Según a) anterior	PROCEDIMIENTO
Según b) i) anterior	INSTALACIÓN
Según b) ii) anterior	

USO DEL "FORMULARIO DE NOTIFICACIÓN DE INCIDENTES DE TRÁNSITO AÉREO" (VÉASE ENR 1.14-3 al 1.14-8).

El "Formulario de notificación de incidentes de tránsito aéreo" sirve:

- a) Para que el piloto presente un informe de un incidente después de su llegada, o confirme un informe transmitido inicialmente por radio durante el vuelo.

Nota: Puede ser útil llevar el formulario a bordo, ya que puede servir de pauta para hacer el informe inicial durante el vuelo.

- b) Para que las dependencias ATS registren los informes de incidentes ATS recibidos por radio, teléfono o teletipo.

Nota: el formulario puede usarse como formato del texto de un mensaje que debe transmitirse por red AFTN.

NOTIFICACIÓN DE LOS INCIDENTES DE TRÁNSITO AÉREO POR PARTE DEL PILOTO.

Cuando el piloto sufra o haya sufrido un incidente debe proceder de la siguiente manera:

- a) Durante el vuelo, utilizará la frecuencia aeroterrestre correspondiente para notificar un incidente de importancia, particularmente si en el mismo intervienen otras aeronaves, para que los hechos puedan averiguarse inmediatamente;

THE AIR TRAFFIC INCIDENT.

"Air traffic incident" is used to mean a serious occurrence involving air traffic, such as:

- a) near collision
- b) serious difficulty caused by:
 - i) Faulty procedures or lack of compliance with applicable procedures, or
 - ii) Failure of ground facilities.

Air traffic incidents are designated and identified in reports as follows:

TYPE	DESIGNATION
Air traffic incident	INCIDENT:
as a) above	AIRPROX
as b) i) above	PROCEDURAL
as b) ii) above	FACILITY

USE OF THE "AIR TRAFFIC INCIDENT REPORT FORM" (SEE ENR 1.14-3/8)

The "Air traffic Incident Report Form" is intended for use:

- a) By a pilot for filing a report on an air traffic incident after arrival or to confirm a report made initially by radio during flight.

Note: The form, if available on board, may also be of use in providing a pattern for making the initial report in flight.

- b) By an ATS unit for recording an air traffic incident report received by radio, telephone or teleprinter.

Note: The form may be used as format for the text of a message to be transmitted over by AFTN network.

REPORTING OF AIR TRAFFIC INCIDENTS BY PILOTS.

A pilot shall proceed as follows regarding an incident in which he is or has been involved:

- a) during flight, use the appropriate air/ground frequency for reporting an incident of major significance, particularly if other aircraft is involved, so as to permit the facts to be ascertained immediately;

b) Tan pronto como sea posible después del aterrizaje, utilizará el "Formulario de Notificación de Incidentes de Tránsito Aéreo".

i) Para confirmar el informe de un incidente comunicado inicialmente de acuerdo con el inciso a), o para hacer el informe inicial sobre dicho incidente cuando no ha sido posible notificarlo por radio;

ii) Para notificar un incidente que no requiera notificación inmediata.

El informe inicial transmitido por radio debe contener la información siguiente:

- A.- Identificación de la aeronave.
- B.- Tipo de incidente (p. Ej. AIRPROX).
- C.- El incidente.
 - Generalidades:
 - a) Fecha y hora UTC del incidente;
 - b) Posición.
 - Aeronave propia:
 - a) Rumbo o ruta;
 - b) velocidad verdadera;
 - c) nivel y reglaje de altímetro;
 - d) aeronave en ascenso o descenso;
 - e) medidas de prevención.
 - Otras aeronaves:
 - a) tipo y distintivo de llamada/matrícula;
 - b) otros datos, si se desconoce el punto a);
 - c) aeronaves en ascenso o descenso;
 - d) medidas de prevención.
 - Distancia
- D.- Información diversa.
 - a) aeródromo del primer aterrizaje y destino.

El informe de confirmación de un incidente de importancia notificado inicialmente por radio, o el informe inicial de cualquier otro incidente, debe presentarse a la oficina de notificación ATS (ARO) del aeródromo del primer aterrizaje en el "Formulario de notificación de incidentes de tránsito aéreo". El piloto debe rellenar el formulario, completando los detalles de los informes iniciales y cuando sea necesario incluirá los gráficos.

Nota: Cuando no haya oficina de notificación ATS el informe podrá presentarse a otra dependencia ATS.

TRAMITACIÓN DE LOS FORMULARIOS DE NOTIFICACIÓN DE LOS INCIDENTES DE TRÁNSITO AÉREO.

El formulario tiene por objeto facilitar a las autoridades investigadoras la información más completa posible sobre un incidente de tránsito aéreo, para que ellas a su vez puedan comunicar al piloto o al explotador interesado con la menor demora posible, el resultado de la investigación del incidente y, si corresponde, las medidas correctivas que se hayan tomado.

b) *As promptly as possible after landing submit a completed "Air traffic Incident report Form".*

i) *For confirming a report of an incident made initially as in a) above, for making the initial report on such an incident if it had not been possible to report it by radio;*

ii) *For reporting an incident which did not require immediate notification at the time of occurrence.*

An initial report made by radio should contain the following information:

- A.- *Aircraft identification.*
- B.- *Type of incident (e.g. AIRPROX).*
- C.- *Incident.*
 - *General:*
 - a) *Incident date and UTC time;*
 - b) *Location.*
 - *Own aircraft:*
 - a) *heading or route;*
 - b) *true airspeed;*
 - c) *Level and altimeter setting;*
 - d) *aircraft climbing or descending;*
 - e) *prevention action.s*
 - *Other aircraft:*
 - a) *type and call sign/registration;*
 - b) *other information, if item a) is unknown;*
 - c) *aircraft climbing or descending;*
 - d) *prevention actions.*
 - *Distance*
- D.- *Other information.*
 - a) *first aerodrome for landing and destination.*

The confirmation report of a major significance incident initially reported by radio, or the first report of any other incident, should be submitted to the appropriated ATS Reporting Office (ARO) of the first landing aerodrome in the "Air Traffic Incident Report Form". The pilot should fill the form including the initial report details, and when necessary adding graphics.

Note: Where there is not ATS Reporting office, the report may be submitted to another ATS unit.

HANDLING OF AIR TRAFFIC INCIDENT REPORT FORM.

The purpose of the form is to provide investigation authorities with as complete information on an air traffic incident as possible and to enable them to report back with the least possible delay to the pilot or operator concerned the result of the investigation of the incident and, if appropriate, the remedial action taken.

FORMULARIO DE NOTIFICACIÓN DE INCIDENTES DE TRÁNSITO AÉREO

AIR TRAFFIC INCIDENT REPORTING FORM

Para presentar y recibir informes sobre incidentes de tránsito aéreo. En el informe inicial por radio, deberían incluirse los conceptos ensombrecidos.

To submit and receive air traffic incident reports. In the initial radio report, The shaded items should be included.

A.- IDENTIFICACIÓN DE LA AERONAVE <i>AIRCRAFT IDENTIFICATION</i>		B.- TIPO DE INCIDENTE / TYPE OF INCIDENT <i>AIRPROX/PROCEDIMIENTO/INSTALACION *</i>	
C.- INCIDENTE / INCIDENT			
1.- Generalidades / <i>Generalities</i>			
a)	Fecha/hora del incidente / <i>Date/ time of incident</i>	UTC	
b)	Posición / <i>position</i>		
2.- Aeronave / <i>aircraft</i>			
a)	Rumbo y ruta / <i>Course and route</i>		
b)	Velocidad verdadera / <i>Real speed</i>	medida en () Kt () Km/h	
c)	Nivel y reglaje del altímetro / <i>Altimeter level and setting</i>		
d)	Aeronave en ascenso o descenso / <i>Aircraft climbing or descending</i>		
()	Nivel de vuelo	()	Ascenso
()		()	Descenso
e) Angulo de inclinación lateral de la aeronave / <i>Aircraft lateral tilt angle</i>			
()	Alas en horizontal	()	Inclinación lateral ligera
()		()	inclinación lateral moderna
()	Inclinación lateral pronunciada	()	Invertido
()		()	Desconocido
f) Dirección de la inclinación lateral de la aeronave / <i>Aircraft lateral tilt direction</i>			
()	Izquierda	()	Derecha
()		()	Desconocida
g) Restricciones de visibilidad (seleccione tantas como corresponda) / <i>Visibility restrictions (select all that apply)</i>			
()	Deslumbramiento	()	Pilar del parabrisas
()		()	Parabrisas sucio
()	Otra estructura del puesto de pilotaje	()	Ninguna
h) Utilización de las luces de la aeronave (seleccione tantas como corresponda)/ <i>Use of aircraft lights (select all that apply)</i>			
()	Luces de navegación	()	Luces estroboscópicas
()		()	Luces de cabina
()	Luces rojas de anticollisión	()	Luces de aterrizaje/rodaje
()		(...)	Luces de iluminación del empenaje
()	Otras	()	Ninguna
i) Advertencia de evitar otro tránsito emitida por el ATS / <i>Avoid other traffic warning issued by ATS</i>			
()	Sí, basada en radar	(...)	Sí, basada en información visual
()		()	Sí, basada en otra información
j) Información de tránsito expedida / <i>Traffic information issued</i>			
()	Sí, basada en radar	()	Sí, basada en información visual
()		()	Sí, basada en otra información
k) Sistema anticollisión de a bordo-ACAS / <i>Airborne Collision Avoidance System - ACAS</i>			
()	No instalado	()	Tipo
()		()	Aviso de tránsito
()	Aviso de resolución emitido	()	Aviso de tránsito o aviso de resolución emitido.

* Suprímase lo que no corresponda

l) Identificación radar / Radar identification

- Ningún radar disponible Identificación radar Ninguna identificación radar

m) Otras aeronaves avistadas / Other aircraft sighted

- Sí No Se avistó la aeronave que no era

n) Se tomaron medidas de prevención / Preventive measures were taken
 Sí No

o) tipo de plan de vuelo IFR/VFR/ninguno *

3. Otras aeronaves / Other aircraft

a) Tipo y distintivo de llamada/matricula (si se conocen) a) / Type and call sign/registration (if known)

b) Si a) se desconoce, describa a continuación / If a) not known, describe below

Ala alta Ala media Ala baja

Giroavión

1 motor 2 motores 3 motores

4 motores Más de 4 motores

Marcas, color u otros detalles: / Markings, color or other details:

c) Aeronaves en ascenso o descenso / Aircraft climbing or descending

Vuelo horizontal En ascenso En descenso

Se desconoce

d) Angulo de iniciación lateral de las aeronaves / Lateral initiation angle of aircraft

- Alas en horizontal Inclinación lateral ligera Inclinación lateral moderada
- Inclinación lateral pronunciada Invertido Desconocido

e) Dirección de la inclinación lateral de las aeronaves / Aircraft lateral tilt direction

- Izquierda Derecha Desconocido

f) Luces utilizadas / Lights used

- Luces de navegación Luces estroboscópicas Luces de cabina
- Luces rojas anticolidión Luces de aterrizaje/rodaje Iluminación del empenaje
- Otras Ninguna Se desconoce

* Suprímase lo que no corresponda

g) Advertencia de evitar otro tránsito emitida por el ATS / *Avoid other traffic warning issued by ATS*

- () Sí, basada en radar () Sí, basada en otra información visual () Sí, basada en otra Información visual
() No () Se desconoce

h) Información de tránsito expedita / *Expedited transit information*

- () Sí, basada en radar (...) Si, basada en información visual (...) Si, basada en otra información

i) Medidas de prevención adoptadas / *Preventive measures taken*

- (...) Si (...) No (...) Se desconocen

4.- Medidas de prevención adoptadas / *Preventive measures taken*

- () Si () No () Se desconocen

Distancia

- a) Distancia horizontal mínima / *Minimum horizontal distance*
b) Distancia vertical mínima / *Minimum vertical distance*

5.- Condiciones meteorológicas del vuelo / *Flight meteorological conditions*

- a) IMC/VMC*
b) Por encima/por debajo * de las nubes/niebla/calima o entre capas *
*Above/below * clouds/fog/climate or between layers **
c) Distancia vertical desde la nube m/Ft * por debajo m/Ft * por encima
*Vertical distance from cloud m/Ft * below m/Ft* above*
d) Dentro de nubes/luvia/nieve (agua nieve/calima *)
*Inside clouds/rain/snow (water snow/climate *)*
e) Volando contra/ a espaldas * del sol
*Flying against/back * from the sun*
f) Visibilidad de vuelo m/Km *
Flight visibility

6.- Cualquier información que el piloto al mando considere importante
Any information considered important by the pilot in command

D. INFORMACIÓN DIVERSA / *MISCELLANEOUS INFORMATION*

1. Información relativa a la aeronave que notifica / *Information concerning the reporting aircraft*

- a) Matrícula de la aeronave / *Aircraft registration*
b) Tipo de aeronave / *Aircraft type*
c) Explotador / *Operator*
d) Aeródromo de salida / *Departure aerodrome*
e) Aeródromo del primer aterrizaje / *Aerodrome of first landing* Destino / *destination*
f) notificada por radio u otros medios a(nombre de la dependencia ATS) a las UTC
notified by radio or other means to (name of ATS unit) at
g) Fecha/Hora/Lugar donde se ha llenado el formulario
Date/Time/Place where form has been completed

2. Cargo, dirección y firma de la persona que presente el informe
Position, address and signature of person submitting the report

- a) Cargo / *Position*
b) Dirección / *Address*
c) Firma / *signature*
d) Número de teléfono / *Telephone number*

* Suprima lo que no corresponda / *Delete what does not apply*

3. Cargo y firma de la persona que recibe el informe / Position and signature of the person receiving the report

a) Cargo	b) Firma
----------	----------

**E. INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA FACILITADA POR LA DEPENDENCIA ATS INTERESADA
SUPPLEMENTARY INFORMATION PROVIDED BY THE RELEVANT ATS UNIT**

1. **Recepción del informe / Reception of report**
 - a) El informe se recibió por AFTN/radio/teléfono/otro medio (especifique)
Report received by AFTN/radio/telephone/other means (specify)
 - b) Informe recibido por / Report received by (nombre de la dependencia ATS)/name of ATS unit
2. **Detalles de las medidas del ATS / Details of ATS actions**
 Autorización, incidente observado (en el radar/visualmente dada, resultado de la encuesta local, etc.)
Authorization, incident observed (on radar/visually given, result of local survey, etc.)

DIAGRAMA DE AIRPROX

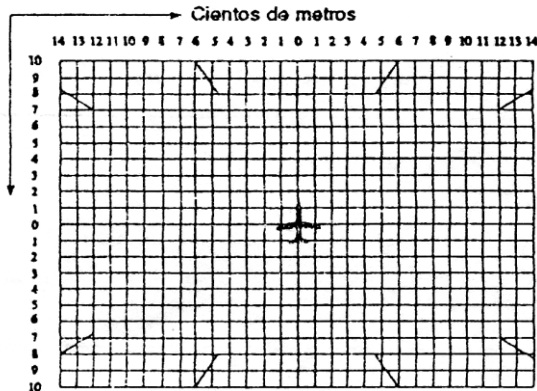
Señales en el diagrama el paso de otra aeronave con respecto a su propia aeronave - en el diagrama de la izquierda se indica la vista en planta (desde arriba) y en el de derecha la vista en elevación (desde atrás) - suponiendo que Usted se encuentra en el centro del diagrama en cada caso, Indique el primer avistamiento y la distancia de paso.

* Suprímase lo que no corresponda

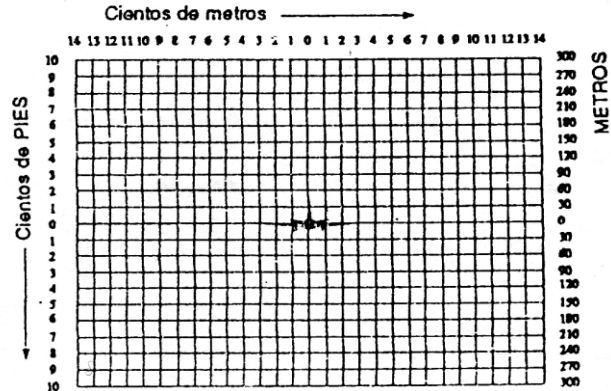
AIRPROX DIAGRAM

Indicate on the diagram the passage of another aircraft relative to your own aircraft - on the left diagram the plan view (from above) and on the right diagram the elevation view (from behind) - assuming you are in the center of the diagram in each case, Indicate the first sighting and the distance of passage.

* Delete what does not apply



VISTA DESDE ARRIBA



VISTA DESDE ATRÁS

Instrucciones para completar el formulario de notificación de incidente de tránsito aéreo

Concepto

- A Identificación de la aeronave que presente el informe.
- B Debería presentarse inmediatamente por radio un informe AIRPROX:
- C1 Fecha/Hora en UTC y posición en rumbo y distancia con respecto a una ayuda para la navegación o en LAT/LONG.
- C2 Información con respecto a la aeronave que presenta el informe: Márquese lo necesario con una tilde.
- C2 c) Ejemplo: FL350/ 1 013 hPa ó 2.500 FT/QNH 1007 hPa ó 1 2000 FT/QFE 998 hPa.
- C3 Información con respecto a la otra aeronave involucrada.
- C4 Distancia a que pasaron - Indíquese las unidades utilizadas.
- C6 Añádese hojas adicionales si es necesario. Los diagramas pueden usarse para mostrar las posiciones de las aeronaves.
- D1 f) Indíquense el nombre de la dependencia ATS y la fecha/hora en UTC.
- D1 g) Fecha y hora en UTC.
- E2 Inclúyanse detalle de la dependencia ATS, tales como el servicio proporcionado, la frecuencia radiotelefónica, las claves SSR asignadas y el reglaje de altímetro. Utilícese el diagrama para mostrar la posición de las aeronaves y añádanse hojas adicionales que sean necesarias.

Información adicional

Notificación de accidentes e incidentes de aviación

Accidentes de las aeronaves: Es todo suceso relacionado con la utilización de éstas, que ocurre dentro del período comprendido entre el momento en que una persona efectúa la operación de embarque con intención de realizar un vuelo y el momento en que todas las personas han efectuado la operación de desembarque, durante el cual:

- a) Cualquier persona sufre lesiones mortales o graves a consecuencia de:
- Hallarse dentro de la aeronave;
 - Por contacto directo con cualquier parte de la aeronave, incluso las partes que se hayan desprendido de ella, o
 - Por exposición directa al chorro de la aeronave.

Instructions for Completing the Air Traffic Incident Notification Form

Concept

- A Identification of the aircraft presenting the report.*
- B An AIRPROX report should be filed immediately by radio:*
- C1 Date/Time in UTC and position in heading and distance from a navigational aid or LAT/LONG.*
- C2 Information regarding the reporting aircraft: Mark as necessary with a check mark.*
- C2 c) Example: FL350/ 1 013 hPa or 2.500 FT/QNH 1007 hPa or 1 2000 FT/QFE 998 hPa.*
- C3 Information regarding the other aircraft involved.*
- C4 Distance passed - Indicate units used.*
- C6 Add additional sheets if necessary. Diagrams may be used to show aircraft positions.*
- D1 f) Give name of ATS unit and date/time in UTC.*
- D1 g) Date and time in UTC.*
- E2 Include details of the ATS unit, such as service provided, radiotelephone frequency, assigned SSR keys and altimeter setting. Use the diagram to show the position of the aircraft and add additional sheets as necessary.*

Additional information

Aviation Accident and Incident Reporting

Aircraft Accidents: Any occurrence related to the use of aircraft, occurring within the period between the time a person makes the boarding operation with the intention of making a flight and the time when all persons have made the disembarkation operation, during which:

- a) Any person suffers fatal or serious injury as a result of:*
- Being inside the aircraft;*
 - By direct contact with any part of the aircraft, including parts that have become detached from the aircraft, or*
 - By direct exposure to the aircraft jet.*

b) La aeronave sufre daños o roturas estructurales que:

- Afectan adversamente su resistencia estructural, su performance o sus características de vuelo; y
- Que normalmente exijan una reparación importante o el recambio del componente afectado.

c) La aeronave desaparece o es totalmente inaccesible.

Para los efectos reglamentarios, una aeronave se considera desaparecida cuando se da por terminada la búsqueda oficial y no se han localizado los restos.

Incidente: Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que no llegue a ser accidente, que afecte o pueda afectar la seguridad de las operaciones, y que ocurra desde el momento que una persona entra a bordo de la aeronave, con intención de realizar un vuelo, hasta que todos sus ocupantes hacen abandono de ella.

Notificación de accidente o incidente de aviación

Es la obligación del Comandante de la aeronave, Piloto al Mando, Propietario o Explotador, notificar a la Autoridad Aeronáutica competente, la ocurrencia del accidente o incidente de aviación, de acuerdo a lo dispuesto en el:

- Código Aeronáutico, artículo 182;
- Reglamento de sanciones por infracción a la Legislación y Disposiciones Aeronáuticas (D.S 340 del 07 de Junio de 1973, artículo 19 N°14);
- Reglamento para la Aviación General, Capítulo 3, párrafo 3.4.1.

Para dar cumplimiento a lo anterior, el afectado deberá notificar a la dependencia más cercana de donde ocurrió o al Departamento Prevención de Accidentes Avda. Miguel Claro 1314 Providencia Santiago, TEL (56) 224368142 ó 224368141 de Lunes a Viernes desde las 8:30 a las 17:00 horas. Fuera de las horas señaladas, feriados y fines de semana, deberá notificar el hecho a la dependencia ATS (ARO) más cercana o al TEL (56) 224107224 o al Investigador de Turno CEL +5691581824 o Investigador Alterno CEL +5691581826. El usuario que haya sufrido un accidente de aviación, en un lugar donde no exista una dependencia aeronáutica, notificará el suceso a la unidad de Carabineros de Chile más cercana.

b) The aircraft sustains structural damage or breakage which:

- *Adversely affect its structural strength, performance or flight characteristics; and*
- *Normally require major repair or replacement of the affected component.*

c) The aircraft disappears or is completely inaccessible.

For regulatory purposes, an aircraft is considered missing when the official search is terminated and the wreckage has not been located.

Incident: Any occurrence related to the operation of an aircraft, not amounting to an accident, which affects or may affect the safety of operations, and which occurs from the time a person enters on board the aircraft, with the intention of making a flight, until all occupants abandon the aircraft.

Notification of an aviation accident or incident

It is the obligation of the aircraft Commander, Pilot in Command, Owner or Operator, to notify the competent Aeronautical Authority, the occurrence of the accident or aviation incident, in accordance with the provisions of the:

- *Aeronautical Code, article 182;*
- *Regulation of penalties for infringement to the Aeronautical Legislation and Provisions (D.S 340 of June 7, 1973, article 19 N°14);*
- *General Aviation Regulations, Chapter 3, paragraph 3.4.1.*

In order to comply with the above, the affected party must notify the nearest office from where it occurred or the Accident Prevention Department, Avda. Miguel Claro 1314 Providencia Santiago, Tel. (56) 224368142 or 224368141 from Monday to Friday from 8:30 to 17:00 hours. Outside these hours, holidays and weekends, you should notify the nearest ATS (ARO) or Tel. (56) 224107224 or the Investigator on-call Cell. +5691581824 or Alternate Investigator Cell +5691581826. The user who has suffered an aviation accident, in a place where there is no aeronautical unit, shall notify the nearest Carabineros de Chile unit.

ENR 1.15

**PLAN DE CONTINGENCIA DE LOS
SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO DE LA
REPÚBLICA DE CHILE**

1. OBJETIVO

1.1 Facilitar y mantener el movimiento seguro, ordenado y eficiente de la aviación civil en el espacio aéreo de jurisdicción de Chile en las Regiones de Información de Vuelo (FIR) de Antofagasta, Santiago, Puerto Montt, Punta Arenas e Isla de Pascua en caso de una interrupción de servicios de tránsito aéreo y/o aeronáuticos de apoyo, estableciendo medidas que permitan asegurar la continuidad de las operaciones aéreas y una red simplificada de rutas ATS para encaminar el flujo del tránsito entre las FIR de Chile y la de los países adyacentes.

2. INFORMACIÓN

2.1 Este Plan de Contingencia ATS ha sido elaborado en base a las directivas aprobadas por el Consejo de la OACI contenidas en el Manual de Planificación de los Servicios de Tránsito Aéreo (Doc.9426, Parte II, Sección I, Capítulo 1) y el Anexo 11 Servicios de Tránsito Aéreo, con la asistencia de la Oficina Regional Sudamericana para su armonización a nivel regional.

2.2 La efectiva aplicación del presente Plan presupone una estrecha cooperación y colaboración de las autoridades aeronáuticas de los países involucrados, así como de los usuarios del espacio aéreo de referencia.

2.3 Para su confección se han establecido Acuerdos Operacionales con los países limítrofes en los que se establecen las medidas, procedimientos y rutas de contingencia a utilizarse en caso de una degradación de los Servicios de Tránsito Aéreo que afecten a la FIR adyacentes. Dichos acuerdos figuran en los Anexos del Plan.

**CONTINGENCY PLAN FOR AIR TRAFFIC
SERVICES OF THE REPUBLIC OF CHILE**

1. OBJECTIVE

1.1 *To facilitate and maintain the safe, orderly and efficient movement of civil aviation in the airspace under Chilean jurisdiction in the Flight Information Regions (FIR) of Antofagasta, Santiago, Puerto Montt, Punta Arenas and Easter Island in the event of an interruption of air traffic and/or aeronautical support services, by establishing measures to ensure the continuity of air operations and a simplified network of ATS routes to route the flow of traffic between Chile's FIRs and those of adjacent countries.*

2. INFORMATION

2.1 *This ATS Contingency Plan has been elaborated on the basis of the directives approved by the ICAO Council contained in the Air Traffic Services Planning Manual (Doc.9426, Part II, Section I, Chapter 1) and Annex 11 Air Traffic Services, with the assistance of the South American Regional Office for its harmonization at regional level.*

2.2 *The effective implementation of this Plan requires a close cooperation and collaboration of the aeronautical authorities of the countries involved, as well as of the users of the airspace in question.*

2.3 *For its elaboration, Operational Agreements have been established with the neighboring countries in which the measures, procedures and contingency routes to be used in the event of a degradation of the Air Traffic Services affecting the adjacent FIR are established. These agreements are included in the Annexes of the Plan.*

2.4 Se consideran dos niveles de contingencias ATS:

- a) **Contingencia ATS Moderada:** Significa que la degradación en los Servicios de Navegación Area aún permite mantener el uso de la red de rutas ATS de Chile. Se aplicarán mayores separaciones entre las aeronaves ingresando al espacio aéreo chileno.
- b) **Contingencia ATS Severa:** Significa que la interrupción y/o degradación en los servicios de navegación aérea no permite mantener el flujo rutinario de vuelos internacionales en la red de rutas ATS de Chile. Se aplicarán mayores separaciones entre las aeronaves ingresando al espacio aéreo chileno y se utilizará la red simplificada de rutas.

2.5 Este Plan de Contingencia para Chile no pretende establecer que abarque todas las magnitudes posibles de degradación en los Servicios ATS, pues éstas pueden ser innumerables.

2.6 La Unidad de Contingencia ATM autorizada por la Dirección General de Aeronáutica Civil de Chile (DGAC) para activar y ejecutar el presente Plan y los arreglos de coordinación respectivos es:

2.4 Two levels of ATS contingencies are considered:

- a) *Moderate ATS Contingency: This means that the degradation in the Area Navigation Services still allows maintaining the use of Chile's ATS route network. Greater separations will be applied between aircraft entering Chilean airspace.*
- b) *Severe ATS Contingency: Means that the interruption and/or degradation of air navigation services does not allow to maintain the routine flow of international flights in the Chilean ATS route network. Greater separations will be applied between aircraft entering Chilean airspace and the simplified route network will be used.*

2.5 *This Contingency Plan for Chile is not designed to cover all possible magnitudes of degradation in the HTM Services, as these can be innumerable.*

2.6 *The ATM Contingency Unit authorized by the General Directorate of Civil Aviation (DGAC) of Chile to activate and execute the present Plan and the respective coordination arrangements is:*

NOMBRE DE LA UNIDAD		SUBDEPARTAMENTO ATS
PERSONAS DE CONTACTO		
Jefe Subdepartamento ATS (S)	Nombre	Oswaldo Alvarado Oñate
	Celular	+569 93490014
	Email	oalvaradoo@dgac.gob.cl
Controlador de Tránsito Aéreo	Nombre	Héctor Ibarra Martínez
	Celular	+569 93223024
	Email	hibarra@dgac.gob.cl

3. ACTIVACIÓN DEL PLAN DE CONTINGENCIA

3.1 Los procedimientos operacionales específicos para las FIR de Chile, en caso de contingencias, serán activados por la Unidad de Contingencia, por medio de la publicación del NOTAM específico o cualquier otro medio disponible. Si la interrupción de servicios es previsible, el NOTAM deberá emitirse con 48 horas de antelación.

3.2 El NOTAM especificará:

- a) FIR afectadas.
- b) Hora, fecha de inicio y tiempo de duración previsto de las medidas de contingencia;
- c) Nivel de contingencia (moderado o severo) que se está produciendo, así como las medidas de mitigación que correspondan;
- d) Instalaciones y/o servicios no disponibles;
- e) Procedimientos a seguir por las dependencias ATS adyacentes;
- f) Procedimientos a seguir por los pilotos quienes deben mantener en escucha la frecuencia principal del sector que se está volando, así como también la frecuencia aire-aire 123,45 MHz;
- g) Cualquier otro detalle relacionado con la contingencia que requiera ser de conocimiento inmediato de los usuarios.

3.3 Los Anexos del presente Plan establecen una red simplificada de rutas, puntos de entrada/salida y niveles de vuelo. Los Supervisores de los ACC involucrados pueden acordar, según el nivel de degradación de los servicios e instalaciones, la flexibilización de las limitaciones impuestas por dichas Tablas.

3. ACTIVATION OF THE CONTINGENCY PLAN

3.1 *The specific operational procedures for the Chilean FIRs, in case of contingencies, will be activated by the Contingency Unit, through the publication of the specific NOTAM or any other available means. If the interruption of services is foreseeable, the NOTAM must be issued 48 hours in advance.*

3.2 *The NOTAM shall specify:*

- a) *Affected FIR.*
- b) *Time, start date and expected duration of the contingency measures;*
- c) *Level of contingency (moderate or severe) that is occurring, as well as the appropriate mitigation measures;*
- d) *Facilities and/or services not available;*
- e) *Procedures to be followed by adjacent ATS units;*
- f) *Procedures to be followed by pilots who must keep listening to the main frequency of the sector being flown, as well as the air-to-air frequency 123.45 MHz ;*
- g) *Any further details related to the contingency that need to be immediately known to the users.*

3.3 *The Annexes to this Plan establish a simplified network of routes, entry/exit points and flight levels. Depending on the level of degradation of the services and facilities, the Supervisors of the ACCs involved may agree to relax the limitations imposed by said Tables.*

3.4 En caso de interrupción total de los servicios ATS en Chile y/o cuando la contingencia así lo demande, la Unidad de Contingencia debe coordinar con la autoridad ATS de la FIR correspondiente, la implementación de medidas adicionales no contempladas en este documento.

3.4 *In case of total interruption of the ATS services in Chile and/or when the contingency requires so, the Contingency Unit must coordinate with the ATS authority of the corresponding FIR, the implementation of additional measures not contemplated in this document.*

4. DESACTIVACIÓN DEL PLAN

4. PLAN DEACTIVATION

4.1 Este Plan se desactivará mediante un NOTAM de cancelación informando que la prestación de Servicios ATS se ha normalizado.

4.1 *This Plan will be deactivated by means of a cancellation NOTAM informing that the provision of ATS Services has been restored.*

5. REGIONES DE INFORMACION DE VUELO AFECTADAS

5. AFFECTED FLIGHT INFORMATION REGIONS

5.1 Las FIR directamente afectadas por el presente Plan de Contingencia son:

5.1 *FIRs directly affected by this Contingency Plan are:*

ARGENTINA	Córdoba, Mendoza, Ezeiza y Comodoro Rivadavia.
BOLIVIA	La Paz.
CHILE:	Antofagasta, Santiago, Puerto Montt, Punta Arenas, Isla de Pascua.
PERU	Lima.
NUEVA ZELANDA	Nueva Zelanda.
TAHITI	Tahití.

6. DISPOSICIONES APLICABLES A LAS DEPENDENCIAS ATS ADYACENTES

6. PROVISIONS APPLICABLE TO ADJACENT ATS UNITS

6.1 El ACC adyacente debe coordinar con el ACC correspondiente de Chile, a través de los circuitos de coordinaciones ATS y otros medios disponibles, a lo menos con **treinta (30) minutos** de antelación, las horas estimadas sobre los puntos de entrada de la FIR.

6.1 *The adjacent ACC must coordinate with the corresponding ACC in Chile, through the ATS coordination circuits and other available means the estimated times over the entry points of the FIRs, at least thirty (30) minutes in advance.*

- 6.2 El ACC adyacente debe transmitir un mensaje de estimada (EST) a la FIR de Chile.
- 6.3 El ACC adyacente debe autorizar el ingreso de una aeronave en la FIR de Chile, empleando, como mínimo, una separación longitudinal de diez (10) minutos en el mismo punto de transferencia, independiente del nivel de vuelo.
- 6.3.1 Para lo anterior, con la finalidad de mantener una afluencia acorde a la contingencia, se considerarán las aerovías UL302 y UL780 como una sola aerovía.
- 6.4 Dependiendo de la diferencia de velocidad, del tiempo de vuelo en el tramo en contingencia y las condiciones o intensidad del tránsito aéreo, los respectivos Supervisores de los ACC podrán, de mutuo acuerdo, aumentar la separación longitudinal mínima a **quince (15) minutos**.
- 6.5 Complementariamente, para favorecer la seguridad operacional, los Supervisores de los ACC de Chile pueden coordinar de manera transitoria con los ACC adyacentes medidas o limitaciones específicas y una o más aerovías o puntos de ingreso/salida a las FIR de Chile. De ser necesario, estas limitaciones específicas pueden ser incorporadas en información NOTAM.
- 6.6 Sino es posible coordinar con el ACC Chileno, el ACC adyacente debe instruir a los pilotos que sobrevuelen las FIR de Chile a mantener el último nivel y velocidad aceptados por el ACC chileno.
- 6.7 El ACC adyacente debe instruir a las aeronaves en el sentido de establecer comunicación con las dependencias ATS adyacentes con por lo menos cinco (5) minutos de antelación a la hora prevista de ingreso en la FIR.
- 6.2 *The adjacent ACC must transmit an EST message to the FIR of Chile.*
- 6.3 *The adjacent ACC must authorize the entry of an aircraft into the Chilean FIR, using, as a minimum, a longitudinal separation of ten (10) minutes at the same transfer point, regardless of the flight level.*
- 6.3.1 *For the above, and in order to maintain an influx according to the contingency, the UL302 and UL780 airways will be considered as a single airway.*
- 6.4 *Depending on the speed difference, flight time on the contingency section and air traffic conditions or intensity, the respective ACC Supervisors may, by mutual agreement, increase the minimum longitudinal separation to fifteen (15) minutes.*
- 6.5 *Complementarily, and in order to favor operational safety, the Supervisors of the Chilean ACCs may temporarily coordinate with adjacent ACCs specific measures or limitations and one or more airways or entry/exit points to the Chilean FIRs. If needed, these specific limitations can be incorporated into NOTAM information.*
- 6.6 *If it is not possible to coordinate with the Chilean ACC, the adjacent ACC shall instruct pilots flying over the Chilean FIR to maintain the latest level and speed accepted by the Chilean ACC.*
- 6.7 *The adjacent ACC should instruct aircraft to establish communication with adjacent ATS units at least five (5) minutes before the scheduled time of entry into the FIR.*

6.8 Durante la vigencia de la contingencia, no se permiten vuelos de aeronaves no aprobadas en el espacio aéreo RVSM en las FIR de Chile, excepto los vuelos de carácter humanitario.

6.8 *For the duration of the contingency, unauthorized aircraft are not allowed to fly in RVSM airspace in the Chilean FIR, except for humanitarian flights.*

6.9 En la medida de lo posible durante el período de contingencia se evitarán las operaciones cerca de los límites de las FIR. No obstante, cuando sea imprescindible este tipo de operaciones, deberán ser coordinadas con la dependencia TC correspondiente.

6.9 *As far as possible during the contingency period, operations near the boundaries of the FIRs should be avoided. However, when such operations are essential, they must be coordinated with the corresponding ATC unit.*

7. DISPOSICIONES APLICABLES A LAS AERONAVES:

7. PROVISIONS APPLICABLE TO AIRCRAFT:

7.1 Solamente se permitirán vuelos de aeronaves bajo las reglas de vuelo IFR.

7.1 *Only aircraft flying under IFR flight rules will be allowed.*

7.2 Solamente las aeronaves aprobadas RVSM podrán utilizarlos niveles de vuelo entre FL290 y FL410, ambos inclusive, ajustándose a las limitaciones de las Tablas. Se exceptúan los vuelos de carácter humanitario que deberán ser acomodados previa coordinación.

7.2 *Only RVSM approved aircraft may use flight levels between FL290 and FL410, both inclusive, in accordance with the limitations of the Tables. Exceptions are flights of a humanitarian nature, which must be accommodated with previous coordination.*

7.3 Las aeronaves en ruta deben mantener escucha permanente y comunicarse en la frecuencia correspondiente al sector del ACC y, de ser necesario, utilizarán la frecuencia 123,45MHz para realizar coordinaciones con las demás aeronaves.

7.3 *Aircraft en route must maintain permanent listening and communication on the frequency corresponding to the ACC sector and, if necessary, will use frequency 123.45 MHz to coordinate with other aircraft.*

7.3.1 Los mensajes deben contener:

7.3.1 *Messages must contain:*

- a) Identificación del a aeronave;
- b) Posición;
- c) Nivel de vuelo; y
- d) Cualquier otra información relevante.

- a) *Aircraft identification;*
- b) *Position;*
- c) *Flight level; and*
- d) *Any other relevant information.*

7.4 No se autorizarán cambios de nivel dentro de los **diez (10) minutos** anteriores a que la aeronave ingrese a un FIR adyacente.

7.4 *No level changes will be authorized within ten (10) minutes previous to the aircraft entering an adjacent FIR.*

- | | |
|--|---|
| <p>7.5 Las aeronaves deben mantener las luces de navegación y de anticollisión continuamente encendidas mientras sobrevuelen las FIR de Chile.</p> | <p>7.5 <i>Aircraft must keep navigation and anti-collision lights continuously on while flying over Chilean FIRs.</i></p> |
| <p>7.6 Las aeronaves deben mantener activado el transpondedor el último código del cual hayan acusado recibo a una dependencia ATS, en caso contrario activarán A2000.</p> | <p>7.6 <i>Aircraft must maintain the transponder activated with the last code they have acknowledged to an ATS unit, otherwise they will activate A2000.</i></p> |
| <p>7.7 Las aeronaves deben estar equipadas obligatoriamente con ACAS/TCAS operativo y tener capacidad de navegación RNAV con aprobación de especificación de navegación acorde con la ruta volada</p> | <p>7.7 <i>Aircraft must be mandatorily equipped with operational ACAS/TCAS and have RNAV navigation capability with navigation specification approval in accordance with the route flown.</i></p> |
| <p>8. SUSPENSIÓN DE LOS PLANES DE VUELO REPETITIVO (RPL).</p> | <p>8. <i>SUSPENSION OF REPETITIVE FLIGHT PLANS (RPL).</i></p> |
| <p>8.1 Mientras dure la situación de contingencia, los RPL quedarán suspendidos.</p> | <p>8.1 <i>For the duration of the contingency situation, the RPL shall be suspended.</i></p> |
| <p>9. PROCEDIMIENTO DE AUTO TRANSFERENCIAS</p> | <p>9. <i>SELF-TRANSFER PROCEDURE</i></p> |
| <p>9.1 Cuando las dependencias ATS no puedan llevar a cabo las coordinaciones de tránsito debido a falla en el Servicio Fijo de Comunicaciones–AFTN, los siguientes procedimientos de auto transferencia se deberán aplicar:</p> | <p>9.1 <i>When ATS units are unable to carry out transit coordinations due to failure of the AFTN Fixed Communications Service, the following auto-transfer procedures should be applied:</i></p> |
| <p>9.1.1 El ACC de origen:</p> | <p>9.1.1 <i>The ACC of origin:</i></p> |
| <p>a) Informará al piloto la no disponibilidad del Servicio Fijo de Telecomunicaciones con el ACC aceptante; y</p> | <p>a) <i>Inform the pilot of the unavailability of the Fixed Telecommunications Service with the accepting ACC; and</i></p> |
| <p>b) Podrá a disposición las informaciones e instrucciones necesarias para el piloto obtenga contacto con el ACC aceptante.</p> | <p>b) <i>Provide the necessary information and instructions for the pilot to contact the accepting ACC.</i></p> |
| <p>9.1.2 El piloto:</p> | <p>9.1.2 <i>The pilot:</i></p> |
| <p>a) Intentará contacto con el ACC aceptante, en la frecuencia del sector que corresponda o las alternas, a lo menos cinco (5) minutos antes del ETO en el punto de transferencia;</p> | <p>a) <i>Attempt to contact the accepting ACC, on the appropriate sector frequency or alternating frequencies, at least five (5) minutes prior to the ETO at the transfer point;</i></p> |

b) Informará al ACC aceptante que está llevando a cabo una auto transferencia; y

c) Transmitirá la siguiente información:

1. Identificación de la aeronave,
2. procedencia,
3. destino,
4. ruta,
5. nivel de vuelo,
6. código transponder,
7. estado de aprobación RVSM,
8. estado de aprobación PBN:
9. estimada al punto o intersección de auto transferencia, y
10. cualquier otra información relevante.

9.2 Los ACC deben orientar a los pilotos respecto al cumplimiento de estos procedimientos.

10. MEDIDAS DECOORDINACIÓN

10.1 Los arreglos de contingencia indicados en este Plan son provisorios y estarán vigentes hasta el momento en que los servicios e instalaciones reanuden sus actividades normalmente.

10.2 Este Plan será revisado, simulado y/o probado en intervalos regulares.

10.3 Las enmiendas y revisiones serán coordinadas con los Estados afectados, Organismos Internacionales y OACI:

11. DIFUSIÓN

11.1 La difusión del presente Plan será efectuada por la publicación de información aeronáutica correspondiente.

12. ANEXOS

ANEXO "A" PLAN DE CONTINGENCIA ATS ACORDADO ENTRE CHILE Y ARGENTINA

ANEXO "B" PLAN DE CONTINGENCIA ATS ACORDADO ENTRE CHILE Y BOLIVIA

ANEXO "C" PLAN DE CONTINGENCIA ATS ACORDADO ENTRE CHILE Y PERÚ

b) *Inform the accepting ACC that it is carrying out a self-transfer; and*

c) *Transmit the following information:*

1. *Aircraft identification;*
2. *origin,*
3. *destination,*
4. *route,*
5. *flight level,*
6. *transponder code,*
7. *RVSM approval status,*
8. *PBN approval status:*
9. *estimated to the point or intersection of self-transfer, and*
10. *any other relevant information.*

9.2 *ACCs should provide guidance to pilots regarding compliance with these procedures.*

10. COORDINATION MEASURES

10.1 *The contingency arrangements detailed in this Plan are provisional and will be in effect until such time as services and facilities resume normal operations.*

10.2 *This Plan will be reviewed, simulated and/or tested at regular intervals.*

10.3 *Amendments and revisions will be coordinated with relevant States, International Organizations and ICAO:*

11. DIFFUSION

11.1 *The diffusion of this Plan will be carried out by the corresponding aeronautical information publication.*

12. ANNEXES

ANNEX "A" ATS CONTINGENCY PLAN AGREED BETWEEN CHILE AND ARGENTINA

ANNEX "B" ATS CONTINGENCY PLAN AGREED BETWEEN CHILE AND BOLIVIA

ANNEX "C" ATS CONTINGENCY PLAN AGREED UPON BETWEEN CHILE AND PERU

ANEXO "A"

PLAN DE CONTINGENCIA ATS ACORDADO ENTRE CHILE Y ARGENTINA

I. OBJETIVO

El objetivo del presente Plan de Contingencia ATS entre la EMPRESA ARGENTINA DE NAVEGACIÓN AÉREA (EANA SE) - REPUBLICA ARGENTINA y la DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL (DGAC) - REPUBLICA DE CHILE es:

- a) proporcionar un marco de respuestas de contingencia entre los Estados para poder garantizar la continuación controlada de las operaciones de aeronaves en las UIR/FIR afectadas durante los eventos de contingencia;
- b) garantizar respuestas oportunas, armonizadas y adecuadas a todos los eventos que pueden resultar en la interrupción de la prestación del ATS, o en los que esté involucrado el ATS, interrumpiendo, por consiguiente, el movimiento normal de aeronaves;
- c) brindar un mayor grado de certeza a los usuarios del espacio aéreo y aeródromos durante las operaciones de contingencia; y

Los signatarios se comprometen a mantener vigentes los procedimientos aquí contenidos a partir de la fecha de vigencia.

ANNEX "A"

ATS CONTINGENCY PLAN AGREED BETWEEN CHILE AND ARGENTINA

I. OBJECTIVE

The objective of this ATS Contingency Plan between the ARGENTINE AIR NAVIGATION COMPANY (EANA SE) - ARGENTINE REPUBLIC and the GENERAL DIRECTORATE OF CIVIL AERONAUTICS (DGAC) - REPUBLIC OF CHILE is:

- a) to provide a contingency response framework between States in order to guarantee the controlled continuance of aircraft operations in the affected UIR/FIR during contingency events;*
- b) to ensure timely, harmonized and adequate responses to all events that may result in the interruption of ATS provision, or in which ATS is involved, thus interrupting the normal movement of aircraft;*
- c) to provide a greater degree of certainty to the airspace and aerodrome users during contingency operations; and*

The signatories agree to keep the procedures contained herein updated.

II. ALCANCE

El presente Plan de contingencia ATS, alcanza a todo el personal operativo de la DGAC y la EANA SE.

III. FECHA DE EFECTIVIDAD

Las disposiciones de esta LOP entrarán en vigor el 03 de noviembre de 2022 a las 00:01 UTC.

IV. MEDIDAS DE CONTINGENCIA ATM ACORDADAS

1. FIR Afectadas

ANTOFAGASTA – CORDOBA
SANTIAGO – MENDOZA
PUERTO MONTT – EZEIZA
PUNTA ARENAS – COMODORO RIVADAVIA

2. Generalidades

2.1 Los mensajes de Plan de Vuelo (no se contempla la utilización de RPL) se deberán transmitir a los correspondientes FIR's adyacentes a través de la Red AFTN/AMHS de acuerdo a los procedimientos normales. De no ser posible se utilizarán los siguientes medios alternativos:

- a) Red de Circuitos Orales de Cordinación ATS.
- b) Servicio Móvil Aeronáutico- Frecuencias HF establecidas para la zona SAM 1 especialmente 10,024- 6,649 y 2,944 KHz. Se mantendrá en escucha dos frecuencias simultáneas, 6,649 KHz durante las 24 hs, y los dos restantes se alternarán de la siguiente forma, 2,944KHz en horario nocturno y 10024KHz en horario diurno, efectuándose los cambios durante el crepúsculo.
- c) Teléfono/ Telefax.
- d) Teléfono Celular
- e) Correo electrónico.

II. SCOPE

This ATS Contingency Plan covers all operational personnel of the DGAC and EANA SE.

III. EFFECTIVE DATE

The provisions of this LOP will come into force on November 03, 2022 at 00:01 UTC.

IV. ATM CONTINGENCY MEASURES AGREED

1. Affected FIRs

ANTOFAGASTA – CORDOBA
SANTIAGO – MENDOZA
PUERTO MONTT – EZEIZA
PUNTA ARENAS – COMODORO RIVADAVIA

2. General

2.1 *The Flight Plan messages (the use of RPL is not considered) shall be sent to the respective adjacent FIRs through the AFTN/AMHS network according to normal procedures. If not possible, the following alternative means shall be used:*

- a) *Oral Circuits Network of ATS Coordination.*
- b) *Aeronautical Mobile Service - Established HF Frequencies for the SAM 1 zone, especially 10.024 - 6.649 and 2.944 KHz. A listening watch shall be maintained on two simultaneous frequencies, 6.649 KHz during the 24 hs, and two others shall be alternated in the following way, 2.944 KHz during nighttime and 10024 KHz during daytime, making the change during twilight.*
- c) *Telephone / Telefax*
- d) *Cell phone*
- e) *E-mail.*

2.2 Durante el período de contingencia la FIR afectada deberá emitir un NOTAM indicando lo siguiente:

- a) Hora, fecha de inicio, y tiempo de duración previsto, de las medidas de contingencia;
- b) Se aplicará el Plan de Contingencia de la República Argentina/Chile, FIR afectadas;
- c) Detalles de las instalaciones y servicios no disponibles;
- d) Procedimientos a seguir por las dependencias ATS adyacente;
- e) Procedimientos a seguir por los pilotos, quienes deberán mantener en escucha la frecuencia principal del sector que se está volando, si estuviera disponible, así como también las frecuencias aire/aire 123,45MHz aplicando los procedimientos de radiodifusión de información en vuelo; y
- f) Cualquier otro detalle relacionado con las contingencias que requiera ser de conocimiento inmediato de los usuarios.

3. Rutas ATS

3.1 Durante la vigencia del Plan de Contingencia, sólo se utilizarán entre ambos países las rutas ATS que figuran a continuación:

Entre FIR ANTOFAGASTA y FIR CÓRDOBA:

UM 789 KADAT
(único sentido de vuelo hacia FIR CÓRDOBA)

UL 550 KONRI
(único sentido de vuelo hacia FIR ANTOFAGASTA)

2.2 *During the contingency period, the affected FIR shall issue a NOTAM indicating the following:*

- a) *Time and date of the beginning and the estimated time of duration of the contingency measures;*
- b) *The contingency plan of the Republic of Argentina/Chile shall be applied, affected FIRs;*
- c) *Details of the unavailable installations and/or services;*
- d) *Procedures to be followed by the adjacent ATS units*
- e) *Procedures to be followed by the pilots, who shall maintain listening watch on the main frequency of the sector where they are flying, if available, as well as the air-air frequency 123.45 MHz applying the in-flight information broadcast procedures; and*
- f) *Any other detail related to the contingency required to be immediately known by the users*

3. **ATS routes**

3.1 *While the Contingency Plan remains active, only the following ATS routes between both countries shall be used:*

Between ANTOFAGASTA FIR and CÓRDOBA FIR:

*UM 789 KADAT
(one-way flight towards CÓRDOBA FIR)*

*UL 550 KONRI
(one-way flight towards ANTOFAGASTA FIR)*

Entre FIR SANTIAGO y FIR MENDOZA:

UL 416 MIBAS
(único sentido de vuelo hacia FIR MENDOZA)

UM 529 ASIMO
(único sentido de vuelo hacia FIR SANTIAGO)

UN 527 GUVOL
(único sentido de vuelo hacia FIR MENDOZA)

UL 405 UMKAL
(único sentido de vuelo hacia FIR SANTIAGO)

UM 424 ALBAL
(único sentido de vuelo hacia FIR MENDOZA)

Entre FIR PUERTO MONTT y FIR EZEIZA:

B682 /T132 TONAR
(doble sentido de vuelo)

UM 658 TONAR
(doble sentido devuelo)

Entre FIR PUERTO MONTT y FIR COMODORO RIVADAVIA:

W 58 BALMACEDA /AROPO
(doble sentido de vuelo)

UZ 131 BALMACEDA
(doble sentido de vuelo)

G 550 BALMACEDA /NEGOS
(doble sentido de vuelo)

UL 670 BALMACEDA
(doble sentido de vuelo)

Entre FIR PUNTA ARENAS y FIR COMODORO RIVADAVIA:

G 550 EGOSA
(doble sentido de vuelo)

UL 670 EGOSA
(doble sentido de vuelo)

A 570 PALIX
(doble sentido de vuelo)

UP 664 PALIX
(doble sentido de vuelo)

B 561 TOGOR
(doble sentido de vuelo)

G 550 ROMIV
(doble sentido de vuelo)

UL 670 ROMIV
(doble sentido de vuelo)

Between SANTIAGO FIR and MENDOZA FIR:

UL 416 MIBAS
(one-way flight towards MENDOZA FIR)

UM 529 ASIMO
(one-way flight towards SANTIAGO FIR)

UN 527 GUVOL
(one-way flight towards MENDOZA FIR)

UL 405 UMKAL
(one-way flight towards SANTIAGO FIR)

UM 424 ALBAL
(one-way flight towards MENDOZA FIR)

Between PUERTO MONTT FIR and EZEIZA FIR:

B 682 /T 132 TONAR
(two-way flight)

UM 658 TONAR
(two-way flight)

Between PUERTO MONTT FIR and COMODORO RIVADAVIA FIR:

W 58 BALMACEDA /AROPO
(two-way flight)

UZ 131 BALMACEDA
(two-way flight)

G 550 BALMACEDA /NEGOS
(two-way flight)

UL 670 BALMACEDA
(two-way flight)

Between PUNTA ARENAS FIR and COMODORO RIVADAVIA FIR:

G 550 EGOSA
(two-way flight)

UL 670 EGOSA
(two-way flight)

A 570 PALIX
(two-way flight)

UP 664 PALIX
(two-way flight)

B 561 TOGOR
(two-way flight)

G 550 ROMIV
(two-way flight)

UL 670 ROMIV
(two-way flight)

4. Procedimientos de tránsito aéreo

- 4.1 Las aeronaves se ajustarán a las Reglas de Vuelo por Instrumentos (IFR).
- 4.2 No se utilizarán Planes de Vuelo Repetitivos (RPL) entre ambos países.
- 4.3 Se asignarán solamente niveles de vuelo de acuerdo con la Tabla de Niveles de Crucero (Anexo 2 de la OACI - Apéndice 3a).
- 4.4 Se comunicará lo antes posible, las horas estimadas sobre los puntos de notificación de ingreso al siguiente FIR, vía medios indicados en Punto 2.1 de "Generalidades"
- 4.5 Efectuada la transferencia, no se autorizará ningún cambio de nivel o de velocidad sin antes haber obtenido la aprobación del ACC aceptante. No se transferirá tráfico en ascenso o descenso.
- 4.6 La coordinación interna y externa entre FIR's se efectuará por los medios indicados en el Punto 2.1 de "Generalidades".
- 4.7 Se instruirá a las aeronaves a mantener escucha en determinada frecuencia VHF o HF, de acuerdo a las coordinaciones efectuadas entre las dependencias de Control de Tránsito Aéreo.
- 4.8 Se instruirá a las aeronaves a mantener continuamente encendidas las luces de navegación y de anticollisión, así como el último código SSR asignado.
- 4.9 En caso de interrupción total de los sistemas de comunicación tierra-aire, las aeronaves involucradas utilizarán como medida de contingencia la frecuencia aire-aire 123,45MHz,

4. Air Traffic Procedures

- 4.1 *The aircraft shall comply with the Instrument Flight Rules (IFR).*
- 4.2 *No Repetitive Flight Plans (RPL) shall be used between both countries.*
- 4.3 *The only flight levels to be assigned shall be the ones in the Cruise Level Chart (ICAO Annex 2, Appendix 3 a).*
- 4.4 *The estimated times over the notification points of entry to the following FIR shall be communicated as soon as possible vía means indicated in Point 2.1 "General".*
- 4.5 *Once the transfer is made, no level or speed change shall be authorized without the approval of the accepting ACC. No traffic in climb or descent shall be transferred.*
- 4.6 *The internal and external coordination between FIRs shall be made via the means indicated in Paragraph 2.1 "General".*
- 4.7 *The aircraft shall be instructed to maintain a listening watch on a certain VHF or HF frequency, according to the coordination made between the Air Traffic Control units.*
- 4.8 *The aircraft shall be instructed to maintain navigation and anti-collision lights turned on, as well as theirs last assigned SSR code.*
- 4.9 *In case of a total interruption of the ground-air communication systems, the involved aircraft shall use as a contingency measure the air-air frequency 123.45MHz.*

4.10 Se aplicará control de afluencia del tráfico entre la FIR ANTOFAGASTA y FIR CÓRDOBA-FIR SANTIAGO y FIR MENDOZA-FIR PUERTO MONTT y FIR EZEIZA- FIR PUERTO MONTT y FIR COMODORO RIVADAVIA- FIR PUNTA ARENAS y FIR COMODORO RIVADAVIA, el cual será de una (1) aeronave cada quince (15) minutos, conformando un flujo máximo de cuatro (4) aeronaves por hora, en el punto de transferencia correspondiente, independientemente del nivel de vuelo utilizado por las aeronaves.

4.11 En caso de contingencia, no se degradarán los servicios suministrados en los espacios aéreos involucrados.

4.12 En caso de falla de la radioayuda en la cual esté basada la aerovía de ingreso a la FIR, se mantendrá el curso de la aerovía y el nivel de vuelo autorizado para la ruta, en espera de la aplicación de procedimientos radar o RNAV.

4.10 *The traffic flow control shall be applied between the ANTOFAGASTA FIR and CORDOBA FIR – SANTIAGO FIR and MENDOZA FIR – PUERTO MONTT FIR and COMODORO RIVADAVIA FIR – PUNTA ARENAS FIR and COMODORO RIVADAVIA FIR, which will be one (1) aircraft every fifteen (15) minutes, which constitutes a maximum of four (4) aircraft per hour in the respective transference point, regardless of the flight level used by the aircraft.*

4.11 *In case of a contingency, the services provided in the involved airspace shall not be degraded.*

4.12 *In case of a radioaid failure on which the entry airway to the FIR is based on, the airway direction and the flight level authorized for the route shall be maintained, while waiting for the radar procedures application.*

ANEXO "B"

PLAN DE CONTINGENCIA ATS ACORDADO ENTRE CHILE Y BOLIVIA

1. OBJETIVO

- 1.1 Facilitar y mantener el movimiento seguro, ordenado y eficiente de la aviación civil en el espacio aéreo de jurisdicción de Chile en la Región de Información de Vuelo (FIR) de Antofagasta, en caso de una interrupción de servicios de tránsito aéreo y/o aeronáuticos de apoyo, estableciendo medidas que permitan asegurar la continuidad de las operaciones aéreas y una red simplificada de rutas ATS para encaminar el flujo del tránsito entre Chile y Bolivia.

2. INFORMACIÓN

- 2.1 Este Plan de Contingencia ATS ha sido elaborado en base a las directivas aprobadas por el Consejo de la OACI contenidas en el Manual de Planificación de los Servicios de Tránsito Aéreo (DOC.9426, Partell, Sección, Capítulo 1) y el Anexo 11 Servicios de Tránsito Aéreo, con la asistencia de la Oficina Regional Sudamericana para su armonización a nivel regional.
- 2.2 La efectiva aplicación del presente Plan presupone una estrecha cooperación y colaboración de las autoridades aeronáuticas de los países involucrados, así como de los usuarios del espacio aéreo de referencia.
- 2.3 Para su confección se han establecido Acuerdos Operacionales con los países limítrofes en los que se establecen las medidas, procedimientos y rutas de contingencia a utilizarse en caso de una degradación de los Servicios de Tránsito Aéreo que afecten a las FIR adyacentes. Dichos acuerdos figuran en los Anexos del Plan.

ANNEX "B"

ATS CONTINGENCY PLAN AGREED BETWEEN CHILE AND BOLIVIA

1. OBJECTIVE

- 1.1 *To facilitate and maintain the safe, orderly and efficient movement of civil aviation in the airspace under Chilean jurisdiction in the Antofagasta Flight Information Region (FIR), in the event of an interruption of air traffic and/or aeronautical support services, by establishing measures to ensure the continuity of air operations and a simplified network of ATS routes to guide the flow of traffic between Chile and Bolivia.*

2. INFORMATION

- 2.1 *This ATS Contingency Plan has been elaborated based on the directives approved by the ICAO Council contained in the Air Traffic Services Planning Manual (DOC.9426, Part II, Section, Chapter 1) and Annex 11 Air Traffic Services, with the assistance of the South American Regional Office for its harmonization at regional level.*
- 2.2 *The effective implementation of this Plan requires a close cooperation and collaboration of the aeronautical authorities of the countries involved, as well as of the users of the airspace in question.*
- 2.3 *For its elaboration, Operational Agreements have been established with the neighboring countries in which the measures, procedures and contingency routes to be used in the event of a degradation of the Air Traffic Services affecting the adjacent FIR are established. These agreements are included in the Annexes of the Plan.*

2.4 Se consideran dos niveles de contingencias ATS:

a) Contingencia ATS Moderada: Significa que la degradación en los servicios de navegación aérea aún permite mantener el uso de la red de rutas ATS de Chile. Se aplicarán mayores separaciones entre las aeronaves ingresando al espacio aéreo chileno.

b) Contingencia ATS Severa: Significa que la interrupción y/o degradación en los servicios de navegación aérea no permite mantener el flujo rutinario de vuelos internacionales en la red de rutas ATS de Chile. Se aplicaran mayores separaciones entre las aeronaves ingresando al espacio aéreo chileno y se utilizará la red simplificada de rutas.

2.5 Este Plan de Contingencia para Chile no pretende establecer que abarque todas las magnitudes posibles de degradación en los servicios ATS, pues éstas pueden ser innumerables

2.6 La Unidad de Contingencia ATM autorizada por la Dirección General de Aeronáutica Civil de Chile (DGAC) para activar y ejecutar el presente Plan y los arreglos de coordinación respectivos:

2.4 *Two levels of ATS contingencies are considered:*

a) *Moderate ATS Contingency: This means that the degradation in the Air Navigation Services still allows maintaining the use of Chile's ATS route network. Greater separations will be applied between aircraft entering Chilean airspace.*

b) *Severe ATS Contingency: Means that the interruption and/or degradation of air navigation services does not allow to maintain the routine flow of international flights in the Chilean ATS route network. Greater separations will be applied between aircraft entering Chilean airspace and the simplified route network will be used.*

2.5 *This Contingency Plan for Chile is not designed to cover all possible magnitudes of degradation in the HTM Services, as these can be innumerable.*

2.6 *The ATM Contingency Unit authorized by the General Directorate of Civil Aviation (DGAC) of Chile to activate and execute the present Plan and the respective coordination arrangements is:*

NOMBRE DE LA UNIDAD		SUBDEPARTAMENTO ATS
PERSONAS DE CONTACTO		
Jefe Subdepartamento ATS (S)	Nombre	Oswaldo Alvarado Oñate
	Celular	+569 93490014
	Email	oalvaradoo@dgac.gob.cl
Controlador de Tránsito Aéreo	Nombre	Héctor Ibarra Martínez
	Celular	+569 93223024
	Email	hibarra@dgac.gob.cl

3. ACTIVACIÓN DEL PLAN DE CONTINGENCIA

3.1 Los procedimientos operacionales específicos para las FIR de Chile, en caso de contingencias, serán activados por la Unidad de Contingencia, por medio de la publicación del NOTAM específico o cualquier otro medio disponible. Si la interrupción de servicios es previsible, el NOTAM deberá emitirse con 48 hrs. de antelación.

3.2 El NOTAM especificará:

- a) FIR afectadas
- b) Hora, fecha de inicio y tiempo de duración previsto de las medidas de contingencia.
- c) Nivel de contingencia (moderado o severo) que se está produciendo, así como las medidas de mitigación que correspondan.
- d) Instalaciones y/o servicios no disponibles.
- e) Procedimientos a seguir por las dependencias ATS adyacentes;
- f) Procedimientos a seguir por los pilotos quienes deben mantener en escucha la frecuencia principal del sector que se está volando, así como también la frecuencia aire-aire 123,45 MHz;
- g) Cualquier otro detalle relacionado con la contingencia que requiera ser de conocimiento inmediato de los usuarios.

3.3 Los Anexos del presente Plan establecen una red simplificada de rutas, puntos de entrada/salida y niveles de vuelo. Los Supervisores de los ACC involucrados pueden acordar, según el nivel de degradación de los servicios e instalaciones, la flexibilización de las limitaciones impuestas por dichas Tablas.

3.4 En caso de interrupción total de los servicios ATS en Chile y/o cuando la contingencia así lo demande, la Unidad de Contingencia debe coordinar con la autoridad ATS competente de la DGAC-Chile, la implementación de medidas adicionales no contempladas en este documento

3. ACTIVATION OF THE CONTINGENCY PLAN

3.1 *The specific operational procedures for the Chilean FIRs, in case of contingencies, will be activated by the Contingency Unit, through the publication of the specific NOTAM or any other available means. If the interruption of services is foreseeable, the NOTAM must be issued 48 hours in advance.*

3.2 *The NOTAM shall specify:*

- a) *Affected FIR.*
- b) *Time, start date and expected duration of the contingency measures;*
- c) *Level of contingency (moderate or severe) that is occurring, as well as the appropriate mitigation measures;*
- d) *Facilities and/or services not available;*
- e) *Procedures to be followed by adjacent ATS units;*
- f) *Procedures to be followed by pilots who must keep listening to the main frequency of the sector being flown, as well as the air-to-air frequency 123.45 MHz ;*
- g) *Any further details related to the contingency that need to be immediately known to the users.*

3.3 *The Annexes to this Plan establish a simplified network of routes, entry/exit points and flight levels. Depending on the level of degradation of the services and facilities, the Supervisors of the ACCs involved may agree to relax the limitations imposed by said Tables.*

3.4 *In case of total interruption of the ATS services in Chile and/or when the contingency requires so, the Contingency Unit must coordinate with the ATS authority of the DGAC Chile, the implementation of additional measures not contemplated in this document.*

4. DESACTIVACIÓN DEL PLAN

4.1 Este Plan se desactivará mediante un NOTAM de cancelación informando que la prestación de servicios ATS se ha normalizado.

5. REGIONES DE INFORMACIÓN DE VUELO AFECTADAS

5.1 Las FIR directamente afectadas por el presente Plan de Contingencia son:

BOLIVIA : La Paz.

CHILE : Antofagasta.

6. CONDICIONES APLICABLES PARA EL INGRESO ALA FIR ANTOFAGASTA

6.1 El ACC adyacente coordinará con el ACC correspondiente de Chile, a través de los circuitos de coordinaciones ATS y otros medios disponibles, a lo menos con **treinta (30) minutos** de antelación, las horas estimadas sobre los puntos de entrada de la FIR.

6.2 El ACC adyacente debe transmitir un mensaje de estimada (EST) a la FIR de Chile.

6.3 El ACC adyacente debe autorizar el ingreso de una aeronave en la FIR de Chile, empleando, como mínimo, una separación longitudinal de **diez (10) minutos** en el mismo punto de transferencia, independiente del nivel de vuelo.

6.3.1 Para lo anterior, con la finalidad de mantener una afluencia acorde a la contingencia, se considerarán las aerovías UL 302 y UT780 como una sola aerovía.

6.4 Dependiendo de la diferencia de velocidad, del tiempo de vuelo en el tramo en contingencia y las condiciones o intensidad del tránsito aéreo, los respectivos Supervisores de los ACC podrán, de mutuo acuerdo, aumentar la separación longitudinal mínima a **quince (15) minutos** cuando se requiera utilizar la técnica de número Mach (MNT).

4. PLAN DEACTIVATION

4.1 *This Plan will be deactivated by means of a cancellation NOTAM informing that the provision of ATS Services has been restored.*

5. AFFECTED FLIGHT INFORMATION REGIONS

5.1 *FIRs directly affected by this Contingency Plan are:*

BOLIVIA : La Paz.

CHILE : Antofagasta.

6. CONDITIONS APPLICABLE FOR ADMISSION TO THE ANTOFAGASTA FIR

6.1 *The adjacent ACC must coordinate with the corresponding ACC in Chile, through the ATS coordination circuits and other available means the estimated times over the entry points of the FIRs, at least thirty (30) minutes in advance, the estimated times over the entry points of the FIR.*

6.2 *The adjacent ACC must transmit an EST message to the FIR of Chile.*

6.3 *The adjacent ACC must authorize the entry of an aircraft into the Chilean FIR, using, as a minimum, a longitudinal separation of ten (10) minutes at the same transfer point, regardless of the flight level.*

6.3.1 *For the above, in order to maintain an influx according to the contingency, the UL 302 and UT780 airways will be considered as a single airway.*

6.4 *Depending on the speed difference, flight time on the contingency section and air traffic conditions or intensity, the respective ACC Supervisors may, by mutual agreement, increase the minimum longitudinal separation to fifteen (15) minutes when the use of the Mach Number Technique (MNT) is required.*

- 6.5 Complementariamente, para favorecer la seguridad operacional, los Supervisores de los ACC de Chile pueden coordinar de manera transitoria con los ACC adyacentes medidas o limitaciones específicas y una o más aerovías o puntos de ingreso/salida a las FIR de Chile. De ser necesario, estas limitaciones específicas pueden ser incorporadas en información NOTAM.
- 6.6 Sino es posible coordinar con el ACC Chileno, el ACC adyacente debe instruir a los pilotos que sobrevuele en las FIR de Chile a mantener el último nivel y velocidad aceptados por el ACC chileno.
- 6.7 El ACC adyacente debe instruir a las aeronaves en el sentido de establecer comunicación con las dependencias ATS adyacentes con por lo menos **cinco (5) minutos** de antelación a la hora prevista de ingreso en la FIR.
- 6.8 Durante la vigencia de la contingencia, no se permiten vuelos de aeronaves no aprobadas en el espacio aéreo RVSM en las FIR de Chile, excepto los vuelos de carácter humanitario.
- 6.9 En la medida de lo posible durante el período de contingencia se evitarán las operaciones cerca de los límites de las FIR. No obstante, cuando sea imprescindible este tipo de operaciones, deberán ser coordinadas con la dependencia ATC correspondiente.
- 7. DISPOSICIONES APLICABLES A LAS AERONAVES**
- 7.1 Solamente se permitirán vuelos de aeronaves bajo las reglas de vuelo IFR.
- 7.2 Solamente las aeronaves aprobadas RVSM podrán utilizar los niveles de vuelo entre FL290 y FL410, ambos inclusive, ajustándose a las limitaciones de las Tablas. Se exceptúan los vuelos de carácter humanitario que deberán ser acomodados previa coordinación.
- 6.5 *Complementarily, and in order to favor operational safety, the Supervisors of the Chilean ACCs may temporarily coordinate with adjacent ACCs specific measures or limitations and one or more airways or entry/exit points to the Chilean FIRs. If needed, these specific limitations can be incorporated into NOTAM information.*
- 6.6 *If it is not possible to coordinate with the Chilean ACC, the adjacent ACC shall instruct pilots flying over the Chilean FIR to maintain the latest level and speed accepted by the Chilean ACC.*
- 6.7 *The adjacent ACC should instruct aircraft to establish communication with adjacent ATS units at least five (5) minutes before the scheduled time of entry into the FIR.*
- 6.8 *For the duration of the contingency, unauthorized aircraft are not allowed to fly in RVSM airspace in the Chilean FIR, except for humanitarian flights.*
- 6.9 *As far as possible during the contingency period, operations near the boundaries of the FIRs should be avoided. However, when such operations are essential, they must be coordinated with the corresponding ATC unit.*
7. *PROVISIONS APPLICABLE TO AIRCRAFT*
- 7.1 *Only aircraft flying under IFR flight rules will be allowed.*
- 7.2 *Only RVSM approved aircraft may use flight levels between FL290 and FL410, both inclusive, in accordance with the limitations of the Tables. Exceptions are flights of a humanitarian nature, which must be accommodated with previous coordination.*

7.3 Las aeronaves en ruta deben mantener escucha permanente y comunicarse en la frecuencia correspondiente al sector el ACC y, de ser necesario, utilizarán la frecuencia 123,45MHz, para realizar coordinaciones con las demás aeronaves.

7.3.1 Los mensajes deben contener:

- a) Identificación de la aeronave;
- b) Posición;
- c) Nivel de vuelo; y
- d) Cualquier otra información relevante.

7.4 No se autorizarán cambios de nivel dentro de los **diez (10) minutos** anteriores a que la aeronave ingrese a una FIR adyacente.

7.5 Las aeronaves deben mantener las luces de navegación y de anticollisión continuamente encendidas mientras sobrevuelen las FIR de Chile.

7.6 Las aeronaves deben mantener activado el transpondedor del último código del cual hayan acusado recibo a una dependencia ATS, en caso contrario activarán A2000.

7.7 Las aeronaves deben estar equipadas obligatoriamente con ACAS/TCAS operativo y tener capacidad de navegación RNAV con aprobación de especificación de navegación acorde con la ruta volada.

8. PROCEDIMIENTO DE AUTO TRANSFERENCIAS

8.1 Cuando las dependencias ATS no puedan llevar a cabo las coordinaciones de tránsito debido a falla en el Servicio Fijo de Telecomunicaciones–AFTN, los siguientes procedimientos de auto transferencia se deberán aplicar:

8.1.1 El ACC de origen:

- a) Informará al piloto la no disponibilidad del Servicio Fijo de Telecomunicaciones con el ACC aceptante; y
- b) Pondrá a disposición las informaciones e instrucciones necesarias para que el piloto obtenga contacto con el ACC aceptante

7.3 *Aircraft en route must maintain permanent listening and communication on the frequency corresponding to the ACC sector and, if necessary, will use frequency 123.45 MHz to coordinate with other aircraft.*

7.3.1 *Messages must contain:*

- a) *Aircraft identification;*
- b) *Position;*
- c) *Flight level; and*
- d) *Any other relevant information.*

7.4 *No level changes will be authorized within ten (10) minutes previous to the aircraft entering an adjacent FIR.*

7.5 *Aircraft must keep navigation and anti-collision lights continuously on while flying over Chilean FIRs.*

7.6 *Aircraft must maintain the transponder activated with the last code they have acknowledged to an ATS unit, otherwise they will activate A2000.*

7.7 *Aircraft must be mandatorily equipped with operational ACAS/TCAS and have RNAV navigation capability with navigation specification approval in accordance with the route flown.*

8. SELF-TRANSFER PROCEDURE

8.1 *When ATS units are unable to carry out transit coordinations due to failure of the AFTN Fixed Communications Service, the following auto-transfer procedures should be applied:*

8.1.1 *The ACC of origin:*

- a) *Inform the pilot of the unavailability of the Fixed Telecommunications Service with the accepting ACC; and*
- b) *Provide the necessary information and instructions for the pilot to contact the accepting ACC.*

8.1.2 El piloto:

- a) Intentará contacto con el ACC aceptante, en la frecuencia del sector que corresponda o las alternas, a lo menos **cinco(5) minutos** antes del ETO en el punto de transferencia;
- b) Informará al ACC aceptante que está llevando a cabo una auto transferencia; y
- c) Transmitirá la siguiente información:
 - 1. Identificación de la aeronave,
 - 2. procedencia,
 - 3. destino,
 - 4. ruta,
 - 5. nivel de vuelo,
 - 6. código transpondedor,
 - 7. estado de aprobación RVSM,
 - 8. estado de aprobación PBN
 - 9. estimada al punto o intersección de auto transferencia, y
 - 10. cualquier otra información relevante.

8.2 Los ACC deben orientar a los pilotos respecto al cumplimiento de estos procedimientos.

9. MEDIDAS DE COORDINACIÓN

- 9.1 Los arreglos de contingencia indicados en este Plan son provisorios y estarán vigentes hasta el momento en que los servicios e instalaciones reanuden sus actividades normalmente.
- 9.2 Este Plan será revisado, simulado y/o probado en intervalos regulares.
- 9.3 Las enmiendas y revisiones serán coordinadas con los Estados afectados, Organismos Internacionales y OACI

8.1.2 *The pilot:*

- a) *Attempt to contact the accepting ACC, on the appropriate sector frequency or alternating frequencies, at least five (5) minutes prior to the ETO at the transfer point;*
- b) *Inform the accepting ACC that it is carrying out a self-transfer; and*
- c) *Transmit the following information:*
 - 1. *Aircraft identification;*
 - 2. *origin,*
 - 3. *destination,*
 - 4. *route,*
 - 5. *flight level,*
 - 6. *transponder code,*
 - 7. *RVSM approval status,*
 - 8. *PBN approval status:*
 - 9. *estimated to the point or intersection of self-transfer, and*
 - 10. *any other relevant information.*

8.2 *ACCs should provide guidance to pilots regarding compliance with these procedures.*

9. COORDINATION MEASURES

- 9.1 *The contingency arrangements detailed in this Plan are provisional and will be in effect until such time as services and facilities resume normal operations.*
- 9.2 *This Plan will be reviewed, simulated and/or tested at regular intervals.*
- 9.3 *Amendments and revisions will be coordinated with relevant States, International Organizations and ICAO*

10. MEDIDAS DE CONTINGENCIA A UTILIZAR EN LA FIR ANTOFAGASTA RUTAS ATS

10. CONTINGENCY MEASURES TO BE USED IN FIR ANTOFAGASTA ATS ROUTES

10.1 Durante la vigencia del Plan de Contingencia, solo se utilizarán entre ambos países las rutas de ingreso, salida hacia y desde la FIR Antofagasta, que figuran a continuación:

10.1 During the period of validity of the Contingency Plan, only the following routes will be used between both countries to and from the Antofagasta FIRs:

RUTA <i>ROUTE</i>	POSICIÓN <i>POSITION</i>	FL INGRESO <i>FL INPUT</i>	FL DE SALIDA <i>FL OUTPUT</i>
UM664	VAGUR	290	280
A568	VAGUR	230	240
UL309	EMPEX	350	360
UL797	ILPEM	310	320
UL540/UT293	SOTKU	330	340

ANEXO "C"

PROCEDIMIENTOS DE CONTINGENCIA ATS ACORDADOS ENTRE CHILE Y PERÚ

1. FIR AFECTADAS

ANTOFAGASTA - LIMA

2. GENERALIDADES

2.1 Los mensajes de Plan de Vuelo (no se contempla la utilización de RPL) se deberán transmitir a los correspondientes FIR adyacentes a través de la Red AFTN de acuerdo a los procedimientos normales. De no ser posible se utilizarán los siguientes medios alternativos:

- a) Servicio Fijo Aeronáutico (SCELZRZX-SCELZOZY-SCDAZRZX-SPIMZRZX)
- b) Red de Circuitos Orales de Coordinación ATS.
- c) Servicio Móvil Aeronáutico- Frecuencias HF establecidas para la zona SAM1 especialmente 10024 y 6649 KHz
- d) Teléfono (+5622644 9740) Celular (+569 92891091 +569 91581713)
- e) Correo electrónico supacci@dgac.gob.cl

3. RUTAS ATS

3.1 CONTINGENCIA ATS EN FIR ANTOFAGASTA

Durante la vigencia de los procedimientos de contingencia, se utilizarán para la FIR Antofagasta, las rutas ATS que figuran a continuación:

UL302	Sentido de norte-sur <i>North-south direction</i>
UL550	Sentido de sur a norte <i>South-north direction</i>
UL780	Ambos sentidos <i>Both directions</i>
UL401	Ambos sentidos <i>Both directions</i>
UM664	Ambos sentidos solo a niveles de vuelo FL280 y FL 290 <i>Both directions only at flight levels FL280 and FL 290</i>
A568	Ambos sentidos solo a niveles de vuelo FL230 y FL240 <i>Both directions only at flight levels FL230 and FL240</i>

ANNEX "C"

ATS CONTINGENCY PROCEDURES AGREED UPON BETWEEN CHILE AND PERU

1. AFFECTED FIRs

ANTOFAGASTA - LIMA

2. GENERALITIES

2.1 *Flight Plan messages (no use of RPL is contemplated) shall be transmitted to the corresponding adjacent FIRs via the AFTN Network according to normal procedures. If this is not possible, the following alternative means will be used:*

- a) *Aeronautical Fixed Service (SCELZRZX-SCELZOZY-SCDAZRZX-SPIMZRZX)*
- b) *Network of ATS Oral Coordination Circuits.*
- c) *Aeronautical Mobile Service - HF frequencies established for the SAM1 zone, especially 10024 and 6649 KHz*
- d) *Phone (+5622644 9740) Cellular (+569 92891091 +569 91581713)*
- e) *E-mail supacci@dgac.gob.cl*

3. ATS ROUTES

3.1 ATS CONTINGENCY IN FIR ANTOFAGASTA

During the contingency procedures, the following ATS routes will be used for the Antofagasta FIR:

3.2 CONTINGENCIA ATS EN FIR LIMA

Durante la vigencia de los procedimientos de contingencia, se utilizarán para la FIR Lima, las rutas ATS que figuran a continuación:

UL302	Sentido de sur a norte <i>South-north direction</i>
UL550	Sentido de norte-sur <i>North-south direction</i>
UL401	Ambos sentidos <i>Both directions</i>

Nota: Las otras rutas que sirven a las dos FIR, podrían ser utilizadas previa coordinación entre ACC Iquique, ACC Océánico y ACC Lima

3.2 ATS CONTINGENCY IN FIR LIMA

During the contingency procedures, the following ATS routes will be used for the Lima FIR:

Note: The other routes serving the two FIRs could be used after coordination between ACC Iquique, ACC Oceanico and ACC Lima

**4. PROCEDIMIENTOS DE TRÁNSITO
AÉREO**

4. AIR TRAFFIC PROCEDURES

4.1 Las aeronaves se ajustarán a las Reglas de Vuelo por Instrumentos (IFR).

4.1 *Aircraft shall comply with Instrument Flight Rules (IFR).*

4.2 No se utilizarán Planes de Vuelo Repetitivos (RPL) entre ambos países.

4.2 *No Repetitive Flight Plans (RPL) will be used between both countries.*

4.3 Se asignarán sola mente niveles de vuelo de acuerdo con el Apéndice 3 párrafo a) "Tablas de Niveles de Crucero" del Anexo 2 "Reglamento del Aire" de OACI.

4.3 *Flight levels will only be assigned in accordance with Appendix 3 paragraph a) "Cruise Level Tables" of ICAO Annex 2 "Rules of the Air".*

4.4 Se comunicará lo antes posible, las horas estimadas sobre los puntos de notificación de ingreso al siguiente FIR, vía medios indicados enPárrafo2 "Generalidades".

4.4 *Estimated times of entry notification points to the next FIR will be communicated as soon as possible, via the means indicated in Paragraph 2 "Generalities".*

4.5 Con excepción del tránsito en las Rutas UM664 y A568, las aeronaves serán transferidas en vuelo recto y nivelado. No se autorizará ningún cambio de nivel de velocidad, sin antes haber obtenido la aprobación del ACC aceptante.

4.5 *Except for transit on Routes UM664 and A568, aircraft will be transferred in straight and level flight. No change of speed level shall be authorized without the prior approval of the accepting ACC.*

4.6 La coordinación interna y externa entre FIR se efectuará por los medios indicados en el párrafo 2"Generalidades"

4.6 *Internal and external coordination between FIRs will be carried out by the means indicated in paragraph 2 "Generalities".*

4.7 Se instruirá a las aeronaves mantener escucha en determinada frecuencia VHF o HF según la condición del momento y/o se coordine.

4.7 *Aircraft will be instructed to keep listening on a certain VHF or HF frequency depending on the condition of the moment and/or to be coordinated.*

4.8 Se instruirá a las aeronaves mantener continuamente encendidas las luces de navegación y de anticollisión, así como el último código SSR asignado.

4.8 *Aircraft will be instructed to keep the navigation and anti-collision lights continuously on, as well as the last assigned SSR code.*

- 4.9 En caso de interrupción total de los sistemas de comunicación tierra-aire, las aeronaves involucradas utilizarán como medida de contingencia el procedimiento TIBA, en la frecuencia aire-aire 123.45 Mhz.
- 4.10 Cuando las circunstancias lo exijan y, previo acuerdo entre los ACC, se aplicará control de afluencia del tráfico entre la FIR ANTOFAGASTA y la FIR LIMA, el cual será de una (1) aeronave cada **quince(15) minutos**, conformando un flujo máximo de cuatro (4) aeronaves por hora, en el punto de transferencia correspondiente, independientemente del nivel de vuelo utilizado por las aeronaves (entendiéndose cuatro (4) aeronaves/hora en cada una de las rutas ATS establecidas entre los pares de FIR's mencionados precedentemente).
- 4.11 En caso de falla de la radioayuda en la cual esté basada la aerovía de ingreso a la FIR, se mantendrá el curso de la aerovía y el nivel de vuelo autorizado para la ruta en espera de la aplicación de procedimientos radar o coordinación para navegación autónoma si la aeronave posee el equipamiento correspondiente.
- 4.12 Se aceptará el uso del método de auto transferencia, cuando una falla de comunicaciones aeronáuticas en los sistemas de tierra de los ACC, no permita la coordinación para la transferencia de control de aeronaves.

///

- 4.9 *In case of total interruption of the ground-to-air communication systems, the aircraft involved will use the TIBA procedure on the air-to-air frequency 123.45 MHz as a contingency measure.*
- 4.10 *When circumstances require so, and upon agreement between the ACCs, traffic flow control shall be applied between the ANTOFAGASTA FIR and the LIMA FIR, which shall be of one (1) aircraft every fifteen (15) minutes, forming a maximum flow of four (4) aircraft per hour, at the corresponding transfer point, regardless of the flight level used by the aircraft (meaning four (4) aircraft/hour in each of the ATS routes established between the aforementioned pairs of FIRs).*
- 4.11 *In case of failure of the radio aid on which the FIR entry airway is based, the course of the airway and the authorized flight level for the route will be maintained pending the application of radar procedures or coordination for autonomous navigation if the aircraft has the corresponding equipment.*
- 4.12 *The use of the self-transfer method will be accepted when an aeronautical communications failure in the ACC ground systems impedes coordination for the transfer of aircraft control.*

///

ENR 2

ESPACIO AÉREO DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AEREO
REGIÓN DE INFORMACIÓN DE VUELO (FIR)

SCFZ

Nombre Límites Laterales Límites Verticales Clase Espacio Aéreo	Unidad que proporciona el Servicio	Distintivo de llamada Idioma Área y Condiciones de uso Horas de servicio	Frecuencia Propósito	OBS
<i>Name Lateral Limit Vertical Limit Airspace Classification</i>	<i>Unit providing Service</i>	<i>Call Sign Language Area and Condition use Hours Service</i>	<i>Frequency Purpose</i>	<i>RMK</i>
1	2	3	4	5
FIR ANTOFAGASTA Límite Norte: Latitud 182100S con Longitud 900000 W luego siguiendo paralelo 182100S hasta frontera Chileno-Peruana. Límite Este: Frontera Chileno- Boliviana, frontera Chileno-Argentina, luego a lo largo de dicha frontera hasta latitud 283000S. Límite Sur: Latitud 283000S con frontera Chileno-Argentina, luego siguiendo al paralelo 283000S hasta 900000W. Límite Oeste: Latitud 283000S con Longitud 900000W, luego subiendo por el meridiano 900000W hasta la LAT 182100S. UNL GND Espacio aéreo Clase G: UNL GND/MSL Excepto CTR, y TMA, AWY, UTA. Vuelos VFR sobre FL 195 NA	ACC <i>Iquique</i>	Iquique Radar H24 Idioma-Language EN, ES	128.7 MHz 128.3 MHz	Sector Norte Sector Sur
	128.7 Sector Norte. Límite Norte: desde 1821000S/710230W siguiendo LAT 182100S hasta frontera Chile-Perú y hasta frontera Chile-Bolivia. Límite Sur: Línea de Oeste a Este desde LAT 232625S/713140W directo SIDOT 225313S/704808W directo ARPOM 225313S/703346W directo PUKTA 225307S/702239W directo VOR LOA 223007S/685232W directo ARMOS 241730S/675845W. Límite Oeste: desde LAT 182100S/710230W hasta 195233S/711105W directo 232625S/713140W hasta 195233S/711105W directo 232625S/713140W. Límite Este: Frontera Chile-Bolivia y frontera Chile Argentina.			
	128.3 Sector Sur desde LAT 283000S.			
	ACC Oceánico	Santiago Oceánico H24 Idioma-Language EN, ES	124.9 MHz 6649 KHz 10024 KHz 13300 KHz	ACC Oceánico proporciona el Servicio en el Área Oceánica de Control (OCA). Ver ENR 2.1-21 CTL UL302/UL780/ UL401/UL650.
APP Antofagasta	Antofagasta Radar H24 Idioma-Language EN, ES	120.9 MHz 119.3 MHz	NO	
FSS	Antofagasta Radio H24 Idioma-Language EN, ES	4669 KHz 6649 KHz 10024 KHz	Espacio Aéreo Clase A en el espacio aéreo superior (FL245 a FL450). FIR Antofagasta prolonga espacio aéreo Clase A hasta el Meridiano 90°00'00"W.	
Conexión ADS-C para tráfico aéreo temprano los propósitos de vigilancia están establecidos en AWY UL780 / L780 y AWY UL302 / L302. Todo tráfico FANS 1A hacia el sur deben registrarse en SCEZ para conexión ADS-C al menos 10 minutos previo cruce SORTA WPT o IREMI WPT la conexión temprana no está diseñada para CPDLC. Los pilotos deben contactar normalmente las comunicaciones con el ATC apropiado vía VHF y / o HF mediante el uso de las frecuencias publicadas, según el espacio aéreo (FIR) que están llegando. Esta conexión es solo para confirmación del nivel de vuelo y ETO / ATO en la entrada de puntos antes de que el vuelo entre al espacio aéreo chileno. Santiago Control Oceánico FREQ HF cobertura limitada dentro de FIR SCIZ y FIR SCFZ tráfico con capacidad FANS 1/A inicio de sesión SCEZ, alternativa OCEANIC ACC SAT TEL: 00881652415790 Todo tráfico con capacidad FANS 1a deben iniciar sesión en SCEZ para la conexión ADS-C al menos 10 minutos antes de ingresar a SCFZ. Los pilotos deben realizar comunicaciones normales y de rutina con ATC vía VHF y/o HF mediante el uso de la frecuencia publicada. En caso de fallas de comunicación por radio se utilizará CPDLC. Ads-c connection for early air traffic surveillance purposes is established in AWY UL780/L780 and AWY UL302/L302. All traffic southbound FANS 1A capable must log on SCEZ for ADS-C connection at least 10 minutes prior crossing SORTA WPT or IREMI WPT referred early connection is not intended for CPDLC. Pilots must conduct normal and routine communications with the appropriate ATC via VHF and/or HF by the use of the published frequencies, according to the airspace (FIR) they are flying in. This connection is only for flight level confirmation and ETO/ATO at entry points before the flight enters Chilean airspace. Santiago Oceanic Control Hf Freq LTD coverage within SCIZ FIR and SCFZ FIR traffic FANS 1/A capable logon SCEZ attn Oceanic Acc sat tel: 00881652415790. All traffic FANS 1A capable must log on SCEZ for ADS-C connection at least 10min prior entering SCFZ. Pilots must conduct normal and routine communications with ATC via VHF and/or HF by the use of the published freq. In case of radio communication failures CPDLC shall be used.				

REGIÓN DE INFORMACIÓN DE VUELO (FIR)

SCEZ

Nombre Límites Laterales Límites Verticales Clase Espacio Aéreo	Unidad que proporciona el Servicio	Distintivo de llamada Idioma Área y Condiciones de uso Horas de servicio	Frecuencia Propósito	OBS
<i>Name Lateral Limit Vertical Limit Airspace Classification</i>	<i>Unit providing Service</i>	<i>Call Sign Language Area and Condition use Hours service</i>	<i>Frequency Purpose</i>	<i>RMK</i>
1	2	3	4	5
FIR SANTIAGO Límite Norte: Latitud 283000S con Longitud 900000W, luego siguiendo el paralelo 283000S hasta Frontera Chileno-Argentina. Límite Este: Latitud 283000S con frontera Chileno-Argentina, luego a lo largo de dicha frontera hasta Latitud 3830 00W. Límite Sur: Latitud 383000S con frontera Chileno/Argentina, luego siguiendo el paralelo 383000S hasta la Longitud 900000W. Límite Oeste: Latitud 383000S con Longitud 900000W, luego subiendo por el meridiano 900000W hasta la Latitud 283000S. UNL GND Espacio aéreo Clase G: UNL GND/MSL Excepto CTR, TMA, AWY, UTA. Vuelos VFR sobre FL 195 no autorizado	ACC Santiago	Santiago Radar H24 Idioma-Language EN, ES	129.1 MHz 126.3 MHz 129.7 MHz 119.7 MHz 121.1 MHz 120.4 MHz	129.1 N 332308S 126.3 S 3323S 129.7 N 332234S 119.7 N 332234S 121.1 S 332234S 120.4 S 332234S
		Santiago Información H24 Idioma-Language EN, ES	122.4 MHz 123.8 MHz	NO
	ACC Oceánico	Oceánico H24 Idioma-Language EN, ES	124.9 MHz 6649 KHz 10024 KHz 13300 KHz	ACC Oceánico proporciona el Servicio en el Área Oceánica de Control (OCA). Ver ENR 2.1-21 CTL UL302/UL780/UL401
	FSS	Santiago Radio IVNO 1200-FCCV VRNO 1100-FCCV Idioma-Language ES	◇127.0 MHz ◆127.5 MHz	◇127.0 Red Norte ◆127.5 Red Sur
◇ 127.0 Red Norte entre LAT 283000S/332300W: La Serena - Cerro Tololo 301020S/704815W, Viña del Mar - Rodelillo 330300S/713400W.				
◆ 127.5 Red Sur entre LAT 332300S/383000W: Isla de Maipo – Yervas Buenas 335000S/710000W, Talca - Cerro Peñón 352500S/714000W, Concepción – Pinares 364500S/730500W, Los Ángeles – María Dolores 372407S/722532W.				
Espacio Aéreo Clase A en el espacio aéreo superior (FL245 a FL450). FIR Santiago prolonga espacio aéreo Clase A hasta el Meridiano 90°00'00" W.				
Aeronave con plan de vuelo VFR sobre sector Angostura rumbo SUR por encima de FL045 A FL095 CTC FRECUENCIA 127.5 MHZ RADIO SANTIAGO Aeronave con plan de vuelo VFR en FL045 o por debajo CTC FRECUENCIA 126.65 MHZ RANCAGUA TWR. Aeronave con rumbo NORTE SECT ANGOSTURA CTC FRECUENCIA 122.4 MHZ SANTIAGO INFO				

REGIÓN DE INFORMACIÓN DE VUELO (FIR)

SCTZ

Nombre Límites Laterales Límites Verticales Clase Espacio Aéreo	Unidad que proporciona el servicio	Distintivo de llamada Idioma Área y Condiciones de uso Horas de servicio	Frecuencia Propósito	OBS
<i>Name Lateral Limit Vertical Limit Airspace Classification</i>	<i>Unit providing Service</i>	<i>Call Sign Language Area and Condition use Hour service</i>	<i>Frequency Purpose</i>	<i>RMK</i>
1	2	3	4	5
<p>FIR PUERTO MONTT</p> <p>Límite Norte: Latitud 383000 S con Longitud 9000 00W luego subiendo por el paralelo 383000S hasta frontera Chileno - Argentina.</p> <p>Límite Este: Latitud 383000S con frontera Chileno - Argentina luego a lo largo de dicha frontera hasta la Latitud 470000S.</p> <p>Límite Sur: 47 00 00 S con frontera Chileno - Argentina luego siguiendo los 47 00 00 S hasta los 90 00 00 W.</p> <p>Límite Oeste: Latitud 470000S con Longitud 900000, luego subiendo por el meridiano 900000W hasta Latitud 383000S.</p> <p>UNL GND</p>	ACC Puerto Montt	<p>Puerto Montt Radar H24</p> <p>Idioma-Language EN, ES</p>	<p>128.5 MHz 119.5 MHz /ALTN 126.6MHz 128.3 MHz</p>	<p>119.5 MHz N 4245S /ALTN 126.6MHz</p> <p>128.3 MHz S 4245S</p> <p>121.5 MHz EMERG</p>
	*ACC Oceánico	<p>Santiago Oceánico H24</p> <p>Idioma-Language EN, ES</p>	<p>6649 KHz 10024 KHz 13300 KHz</p>	<p>*ACC Oceánico proporciona el Servicio en el Área Oceánica de Control (OCA). Ver ENR 2.1-21</p>
	FSS	<p>Puerto Montt Radio HJ</p> <p>Idioma-Language ES</p>	<p>126.9 MHz 5454 KHz</p>	
<p>Clasificación Espacio Aéreo "G"</p> <p>UNL GND – MSL EXC CTR/TMA/AWY/ UTA. FLT VFR sobre 195 NA Espacio Aéreo Clase A en el espacio aéreo superior (FL245 a FL450). FIR Puerto Montt prolonga espacio aéreo Clase A hasta el Meridiano 90°00'00"W.</p>				

REGIÓN DE INFORMACIÓN DE VUELO (FIR)

SCCZ

Nombre Límites Laterales Límites Verticales Clase Espacio Aéreo	Unidad que proporciona el servicio	Distintivo de llamada Idioma Área y Condiciones de uso Horas de servicio	Frecuencia Propósito	OBS
<i>Name Lateral Limit Vertical Limit Airspace Classification</i>	<i>Unit providing Service</i>	<i>Call Sign Language Area and Condition use Hours service</i>	<i>Frequency Purpose</i>	<i>RMK</i>
1	2	3	4	5
FIR PUNTA ARENAS Límite Norte: Desde Latitud 470000S con Longitud 900000W, luego siguiendo el paralelo 470000S hasta la frontera Chileno- Argentina. Límite Este: Latitud 470000S con frontera Chileno- Argentina, luego a lo largo de dicha frontera hasta Latitud 582106S con Longitud 671600W luego siguiendo el 582106S hasta Longitud 530000W bajando por el meridiano 530000 W hasta el Polo Sur. Límite Sur: Polo Sur Latitud 900000W con Longitud 530000S. Límite Oeste: Desde el Polo Sur, Latitud 900000W con Longitud 530000W, subiendo por el meridiano hasta Latitud 470000S. UNL GND	ACC Punta Arenas	Punta Arenas Centro H24 Idioma-Language EN, ES	128.1 MHz 123.9 MHz	121.5 EMERG
	*ACC Océánico	Santiago Océánico H24 Idioma-Language EN, ES	6649 KHz 10024 KHz 13300 KHz	*ACC Océánico proporciona el Servicio en el Área Océánica de Control (OCA). Ver ENR 2.1-21
	FSS	Punta Arenas Radio H24 Idioma-Language EN, ES	3446 KHz 5481 KHz 6649 KHz 10024 KHz	NO
Clasificación Espacio Aéreo "G" UNL GND MSL EXC CTR/TMA/AWY/ UTA. FLT VFR sobre FL 195 NA.				

REGIÓN DE INFORMACIÓN DE VUELO (FIR)

SCIZ

Nombre Límites Laterales Límites Verticales Clase Espacio Aéreo	Unidad que proporciona el Servicio	Distintivo de llamada Idioma Área y Condiciones de uso Horas de servicio	Frecuencia Propósito	OBS
<i>Name Lateral Limit Vertical Limit Airspace Classification</i>	<i>Unit providing Service</i>	<i>Call Sign Language Area and Condition use Hours service</i>	<i>Frequency Purpose</i>	<i>RMK</i>
1	2	3	4	5
FIR ISLA DE PASCUA Límite Norte: Latitud 150000S con Longitud 1200000W luego siguiendo por los 150000S hasta Longitud 900000W. Límite Este: Latitud 150000S con Longitud 900000W luego bajando por el meridiano 900000W hasta el Polo Sur, Latitud 900000W. Límite Sur: Latitud 900000S con Longitud 900000W Límite Oeste: Desde el Polo Sur luego subiendo por los 1310000W hasta los 300000S luego siguiendo los 300000S hasta los 1200000W luego subiendo por los 1200000 W hasta los 150000S. UNL GND	ACC Oceánico	Santiago Oceánico H24 Idioma -Language EN - ES	6649 KHz 10024 KHz 13300 KHz	TEL satelital 00881652415790
	APP Pascua	Pascua Aproximación HR ATTN Idioma-Language EN- ES	127.3 MHz	HR ATTN VRNO MON-FRI BTN 1400-2200 SAT-SUN BTN 1600-2030
	FSS APP Pascua	Pascua Radio HR ATTN Idioma -Language EN - ES	10024 KHz	IVNO MON-FRI BTN 1500-2300 SAT-SUN BTN 1700-2130 TEL satelital 00881652418475
La provisión de los Servicios de Información de Vuelo y Servicio de Alerta en la FIR Isla de Pascua, en espacio aéreo superior e inferior hasta Lat. 60°00'00" S y desde allí sólo en espacio aéreo superior hasta el Polo, es efectuada por el Centro de Control Oceánico. En espacio aéreo inferior, desde LAT 60°00'00" S hasta el Polo, dicha provisión es efectuada por el Centro de Control de Área de Punta Arenas.				
FIR Isla de Pascua Espacio Aéreo Clase A en todo su espacio de jurisdicción hasta el paralelo 60°00'00"S. Espacio Aéreo Clase A en los espacios aéreos superiores (FL 245 a FL 450) en la FIR Antofagasta, FIR Santiago y FIR Puerto Montt se prolongan hasta el meridiano 90°00'00"W. Espacio Aéreo Clase G UNL GND/MSL, excepto CTR/TMA/AWY y Área de Control Superior Vuelos VFR sobre FL 245 NA (Región Asia/Pacífico).				
En espacio aéreo superior en la Región de Información de Vuelo (FIR) Isla de Pascua esta implementado las Rutas RNAV/RNP 10.				

Nombre Límites Laterales Límites Verticales Clase Espacio Aéreo	Unidad que proporciona el Servicio	Distintivo de llamada Idioma Área y Condiciones de uso Horas de servicio	Frecuencia Propósito	OBS
<i>Name Lateral Limit Vertical Limit Airspace Classification</i>	<i>Unit providing Service</i>	<i>Call Sign Language Area and Condition use Hours service</i>	<i>Frequency Purpose</i>	RMK
1	2	3	4	5
<p><i>Continuación</i> FIR ISLA DE PASCUA</p>				
<p>Se dispone CPDLC/ADS-C dentro de la FIR SCIZ para toda aeronave equipada con capacidad FANS-1/A. La dirección de enlace (LOG-ON) es SCEZ. Las aeronaves que ingresen a la FIR SCIZ desde sector adyacente en cuyos espacios aéreos no se contemple capacidad CPDLC ni ADS-C deberán efectuar log-on a lo menos 15 minutos antes de cruzar el límite de la FIR SCIZ, pero no antes de 45 minutos de dicho punto. Aeronaves no equipadas con capacidad FANS-1/A o ante el evento de una falla de los enlaces o caída del sistema, las tripulaciones de vuelo deberán contactar al control oceánico vía FREQ HF de voz, utilizando las comunicaciones de radiofrecuencias disponibles. Las comunicaciones de voz vía telefonía satelital deberá usarse como respaldo y ante situaciones de emergencia o peligro. Para mas informaciones refiérase a lo publicado en documento GLOBAL OPERATIONAL DATA LINK DOCUMENT (GOLD), DAN 11-09 de la Dirección General de Aeronáutica civil de Chile (DGAC-CHILE).</p>		<p><i>CPDLC and ADS-C are available within in SCIZ FIR for FANS-1/A capable aircraft. The FIR LOG-ON address is SCEZ. Aircraft entering the SCIZ FIR from adjacent non-CPDLC and non ADS-C airspace shall LOG-ON (SCEZ) at least 15 minutes but no more than 45 minutes prior to entering to SCIZ FIR. Aircraft without FANS-1/A capability or in the event of data link failure or outages, flight crews shall contact oceanic control via HF voice for routine communications; satvoice contact should be used as backup or distress and urgency situations. For further information refers to the GLOBAL OPERATIONAL DATA LINK DOCUMENT (GOLD), DAN 11-09 DGAC-CHILE.</i></p>		
<p>Santiago Control Oceánico FREQ HF cobertura limitada dentro de FIR SCIZ y FIR SCFZ tráfico con capacidad FANS 1/A inicio de sesión SCEZ, alternativa OCEANIC ACC SAT TEL: 00881652415790</p>		<p><i>Santiago Oceanic Control Hf Freq LTD coverage within SCIZ FIR and SCFZ FIR traffic FANS 1/A capable logon SCEZ altn Oceanic Acc sat tel: 00881652415790</i></p>		
<p>www.icao.int/apac/documents/edocs/gold/2edition.pdf www.dgac.gob.cl</p>				

ENR 2

ESPACIO AÉREO DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AEREO

ÁREA TERMINAL (TMA)

Nombre Límites Laterales Límites Verticales Clase Espacio Aéreo	Unidad que proporciona el Servicio	Distintivo de llamada Idioma Área y Condiciones de uso Horas de servicio	Frecuencia Propósito	OBS
<i>Name Lateral Limit Vertical Limit Airspace Classification</i>	<i>Unit providing Service</i>	<i>Call Sign Language Area and Condition use Hours service</i>	<i>Frequency Purpose</i>	<i>RMK</i>
1	2	3	4	5
<p>TMA ARICA</p> <p>Espacio aéreo delimitado desde límite NE Chile - Perú siguiendo un semicírculo de 40 NM de radio centrado en VOR/DME ARI (182210S/ 702047W), hasta 185715S/700008W directo 192315S/ 700008W, directo PUGOT (192228S/701535W) directo SIRAM (192619S/703605W) directo 192619S/704140W directo 185815S/703738W, luego continuando por semicírculo de 40 NM de radio centrado en VOR/DME ARI, hasta límite Chileno-Peruano W.</p> <p>Límites verticales: 2000 FT AGL/FL245</p> <p>Espacio aéreo Clase A: Sobre FL 195 hasta FL 245</p> <p>Espacio aéreo Clase E: 2000 FT AGL hasta FL 195</p>	<p>APP Arica</p>	<p>Arica Aproximación H24</p> <p>Idioma-Language EN,ES</p>	<p>119.9 MHz</p>	<p>121.5 EMERG</p>

ÁREA TERMINAL (TMA)

Nombre Límites Laterales Límites Verticales Clase Espacio Aéreo	Unidad que proporciona el Servicio	Distintivo de llamada Idioma Área y Condiciones de uso Horas de servicio	Frecuencia Propósito	OBS
<i>Name Lateral Limit Vertical Limit Airspace Classification</i>	<i>Unit providing Service</i>	<i>Call Sign Language Area and Condition use Hours service</i>	<i>Frequency Purpose</i>	<i>RMK</i>
1	2	3	4	5
<p>TMA IQUIQUE</p> <p>Espacio aéreo delimitado desde 192315S/700008W directo 203015S /700008W directo 214113S/ 690437W, luego siguiendo semicírculo de 50 NM de radio centrado en VOR/DME LOA (223007S/685232W) hasta 215606S/ 693209W directo INT REBOL (215515S/ 701836W) directo INT BRADA (215331S/ 704443W) directo a 215315S/ 705508W, directo a 213109S/ 705438W, luego siguiendo semicírculo de 80 NM de radio centrado en WPT KOMSA (202229S/ 701022W), hasta 190651S/703852W, directo 192619S/704140W, directo SIRAM (192619S/703605W), directo PUGOT (192228S/701535W), directo 192315S/ 700008W</p> <p>Límites verticales TMA: 2000 FT AGL / FL 245.</p> <p>Espacio Aéreo Clase "A": Sobre FL 195 hasta FL 245</p> <p>Espacio Aéreo Clase "E": 2000 FT AGL hasta FL195</p>	<p>APP Iquique</p>	<p>Iquique Radar H24</p> <p>Idioma - Language EN - ES</p>	<p>122.7 MHz</p>	<p>121.5 MHz EMERG</p> <p>CEL ACC IQUIQUE +56961757436</p>
	<p>FSS</p>	<p>Iquique Radio H24</p> <p>Idioma - Language EN - ES</p>	<p>127.3 MHz</p>	<p>121.5 MHz EMERG</p>

ÁREA TERMINAL (TMA)

Nombre Límites Laterales Límites Verticales Clase Espacio Aéreo	Unidad que proporciona el Servicio	Distintivo de llamada Idioma Área y Condiciones de uso Horas de servicio	Frecuencia Propósito	OBS
<i>Name Lateral Limit Vertical Limit Airspace Classification</i>	<i>Unit providing Service</i>	<i>Call Sign Language Area and Condition use Hour service</i>	<i>Frequency Purpose</i>	RMK
1	2	3	4	5
<p>TMA CALAMA</p> <p>Espacio aéreo delimitado desde 213233S/691127W, luego siguiendo semicírculo de 60 NM de radio centrado en VOR/DME LOA (223007S/685232W) hasta límite E Chile – Bolivia para luego continuar siguiendo semicírculo de 60 NM de radio centrado en VOR/DME LOA (223007S/685232W) hasta 232821S/690902W, directo a 231821S/690727W, directo a 231039S/692427W, directo a 224158S/694503W siguiendo semicírculo de 50 NM de radio centrado en VOR/DME LOA (223007S/685232W) hasta 221749S/694451W, directo a 215606S/693209W siguiendo semicírculo de 50 NM de radio centrado en VOR/DME LOA (223007S/685232W) hasta 214113S/690437W, directo a 213233S/691127W</p> <p>Límites verticales: 2000 FT AGL/FL245 Espacio aéreo Clase A FL 245 Sobre FL 195 Espacio Aéreo Clase E FL195 2000 FT AGL</p>	<p>APP Antofagasta</p>	<p>Antofagasta Radar H24</p> <p>Idioma-Language EN,ES</p>	<p>134.1 MHz PRI</p> <p>120.9 MHz SCDRY</p>	<p>NO</p>

ÁREA TERMINAL (TMA)

Nombre Límites Laterales Límites Verticales Clase Espacio Aéreo	Unidad que proporciona el Servicio	Distintivo de llamada Idioma Área y Condiciones de uso Horas de servicio	Frecuencia propósito	OBS
<i>Name Lateral Limit Vertical Limit Airspace Classification</i>	<i>Unit providing Service</i>	<i>Call Sign Language Area and Condition use Hour service</i>	<i>Frequency Purpose</i>	RMK
1	2	3	4	5
<p>TMA ANTOFAGASTA</p> <p>Espacio aéreo delimitado desde los 215315S/705508W directo INT BRADA (215331S/ 704443W) directo INT REBOL (215515S/ 701836W) directo 215606S/693209W, directo 221749S/694451W luego siguiendo semicírculo de 50 NM de radio centrado en VOR/DME LOA (223007S/685232W) hasta 224158S/694503W directo 231039S/692427W, directo a 231821S/690727W, directo a 241535S/691634W luego siguiendo semicírculo de 80 NM de radio centrado en VOR/DME FAG hasta 221224S/705556W, directo a 215315S/705508W.</p> <p>Límites verticales: 2000 FT AGL/FL245</p> <p>Espacio aéreo Clase A FL 245 Sobre FL 195</p> <p>Espacio aéreo Clase C Norte: entre radial 340 y radial 020 desde arco 5 hasta arco 30 DME FAG. Sur: entre radial 170 y radial 210 desde arco 5 hasta 30 arco DME FAG. Para ingresar deberán contar con transpondedor operativo. Instrucciones Antofagasta Aproximación 120.9 MHz. Límite inferior 3000 FT, Límite superior FL 195.</p> <p>Espacio aéreo Clase E FL 195 2000 FT AGL</p>	<p>APP Antofagasta</p>	<p>Antofagasta Radar H24</p> <p>Idioma-Language EN, ES</p>	<p>120.9 MHz 119.3 MHz</p>	<p>121.5 MHz FREQ EMERG</p> <p>Toda ACFT que opere o ingrese a la TMA Antofagasta y cuente con transponder SSR operativo, deberá activar Código A2000 Modo C, excepto que ATC le asigne otro código.</p>

ÁREA TERMINAL (TMA)

Nombre Límites Laterales Límites Verticales Clase Espacio Aéreo	Unidad que proporciona el Servicio	Distintivo de llamada Idioma Área y Condiciones de uso Horas de servicio	Frecuencia Propósito	OBS
<i>Name Lateral Limit Vertical Limit Airspace Classification</i>	<i>Unit providing Service</i>	<i>Call Sign Language Area and condition use Hour service</i>	<i>Frequency Purpose</i>	<i>RMK</i>
1	2	3	4	5
<p>TMA ISLA DE PASCUA</p> <p>Círculo de 120 NM centrado en VOR/DME IPA: 270950S / 109 24 21 W</p> <p><u>FL 245</u> 2000 FT AGL</p> <p>Espacio Aéreo Clase E: <u>FL 245</u> 2000 FT AGL</p>	<p>TWR/APP Pascua</p>	<p>Pascua Aproximación</p> <p>HR ATTN VRNO MON BTN 1400-2359 TUE 0000-2200 WED-SUN BTN 1400-2200</p> <p>IVNO MON 1500-2359 TUE 0000-2300 WED-SUN BTN 1400-2300</p> <p>Idioma EN - ES</p>	<p>127.3 MHz PRI</p> <p>118.1 MHz SCDRY</p>	<p>TEL satelital 00881652418475</p>
<p>TMA ATACAMA</p> <p>Espacio aéreo delimitado por las siguientes coordenadas geográficas: desde 271330S 713123W continuando por semicírculo de 40 NM de radio centrado en DAT VOR/DME (271646S/704639W) hasta 271948S 700152W a 280430S 700550W, continuando por semicírculo de 60 NM de radio centrado en DAT VOR/DME hasta 275812S 713521W directo a 271330S 713123W.</p> <p>Espacio aéreo Clase "E" entre 2000 FT AGL hasta FL195.</p> <p>Espacio aéreo Clase "A" entre FL200 hasta FL245. <u>FL 245</u> 2000 FT AGL</p>	<p>RDR</p>	<p>Iquique Radar H24</p> <p>Idioma-Language EN-ES</p>	<p>120.3 MHz PRI</p> <p>128.3 MHz SCDRY</p>	<p>Iquique Radar utiliza MSSR Cerro Salado para fines ATS en Ruta.</p>

ÁREA TERMINAL (TMA)

Nombre Límites Laterales Límites Verticales Clase Espacio Aéreo	Unidad que proporciona el Servicio	Distintivo de llamada Idioma Área y Condiciones de uso Horas de servicio	Frecuencia Propósito	OBS
<i>Name Lateral Limit Vertical Limit Airspace Classification</i>	<i>Unit providing Service</i>	<i>Call Sign Language Area and Condition use Hours service</i>	<i>Frequency Purpose</i>	<i>RMK</i>
1	2	3	4	5
<p>TMA LA SERENA</p> <p>Espacio Aéreo delimitado desde 302341S 714359W siguiendo D40 SER VOR/DME (295456S 711149W) hasta 302142S/703729W directo a 304852S 704107W siguiendo D60 SER VOR/DME hasta 304952S/714029W directo a 302341S/714359W. FL245 2000FT AGL.</p> <p>Espacio aéreo Clase A: FL 245 sobre FL 195</p> <p>Clase E: FL 195 2000 FT AGL</p> <p>Clase D: círculo de 15 NM centrado en VOR/DME SER (295456S 711149W) 5000FT 2000FT.</p>	<p>ACC Santiago FL245 FL150</p> <p>APP/RDR La Serena FL175 - GND</p>	<p>Santiago Radar H24</p> <p>Idioma- Language EN, ES</p> <p>La Serena APP IVNO MON-SAT 0000- 0120 /1240-2359 SUN 0000-0020 / 1240-2359</p> <p>VRNO MON-FRI 0000-0020 /1140-2359 SAT 0000-0020 / 1140-2320 SUN 0000-0020 / 1140-2359</p> <p>Idioma-Language EN, ES</p>	<p>129.1 MHz BTN FL245 - FL150</p> <p>135.35 MHz BTN GND - FL175</p>	<p>ACC Santiago brindará Servicio Control Radar con MSSR en TMA La Serena desde FL150 hasta FL245, de acuerdo MRVAC. Instrucciones Santiago Radar 129.1 MHz.</p> <p>APP/RDR la Serena dentro de 40NM centrado en VOR SER desde GND hasta FL175.</p> <p>Instrucciones La Serena RDR 135.35MHz</p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Todo vuelo de instrucción y practicas VFR en TMA La Serena deberá ser coordinado con Servicio de Control de Tránsito Aéreo la Serena con 01 hr de anticipación. Coordinar con Serena TWR al fono +56 942880495 ▪ Todo transito VFR que opere en el sect de Serena desde Punta Colorada hasta Ovalle (radio 40NM SCSE) sobre 5000FT, deberá contactar con SERENA RADAR FREQ 135.35Mhz ALTN SERENA TWR FREQ 129.40MHZ, para recibir información de posible transito IFR. 				

ÁREA TERMINAL (TMA)

Nombre Límites Laterales Límites Verticales Clase Espacio Aéreo	Unidad que proporciona el Servicio	Distintivo de llamada Idioma Área y Condiciones de uso Horas de servicio	Frecuencia Propósito	OBS
<i>Name Lateral Limit Vertical Limit Airspace Classification</i>	<i>Unit providing Service</i>	<i>Call Sign Language Area and Condition use Hours service</i>	<i>Frequency Purpose</i>	<i>RMK</i>
1	2	3	4	5
<p>TMA SANTIAGO</p> <p>Espacio aéreo delimitado por los siguientes puntos: Desde 314950S 712320W siguiendo arco DME 100N de AMB VOR/DME hacia el Este hasta Límite Político Internacional (LPI), continuando por LPI hasta 325815S 695900W para proseguir directo a 325815S 703000W directo a 333900S 703000W directo a 334300S 695200W, siguiendo por el LPI hasta arco DME 80S de AMB VOR/DME, siguiendo arco DME 80S AMB hacia el W hasta 342840S 714525W directo 334710 S 713245 W directo 334746 S 720000 W directo 325104 S 720000 W, luego siguiendo arco DME D70 AMB VOR/DME hasta 322218S 712334W, directo a 314950S 712320W.</p> <p><u>FL 245</u> 2000 FT AGL</p>	<p>RDR Santiago</p>	<p>Santiago Radar H24</p> <p>Idioma-Language EN, ES</p>	<p>129.1 MHz 126.3 MHz</p> <p>129.7 MHz 119.7 MHz</p> <p>121.1 MHz 120.4 MHz</p>	<p>129.1 MHz N 3323S 126.3 MHz S 3323S</p> <p>129.7 MHz N 332234S 119.7 MHz N 332234S</p> <p>121.1 MHz S 332234S 120.4 MHz S 332234S</p> <p>121.5 MHz EMERG</p> <p>Clasificación Espacio Aéreo:</p> <p>A <u>FL 245</u> Sobre FL 195</p> <p>E <u>FL 195</u> 2000 FT AGL</p> <p>INT SABLE 331850S 712359W definida por radial 167/D35 VTN VOR/DME.</p>
<p>TMA SANTIAGO: Todo tráfico VFR DLY 1130-FCCV, que vuele bajo FL100 en TMA Santiago, deberá contactar con Santiago Información 122.4 MHz ó ALTN Santiago Radar 129.7/121.1 MHz , excepto aquellos vuelos en jurisdicción de las TWR y aquellos vuelos atendidos por Control El Bosque. Ver ENR 7.1/7.2 y ENR 7.5/7.6</p> <p>TMA SANTIAGO: DLY IVNO 1130-1300/2300-0130. VRNO 1030-1200/2200-0030 UTC no se autorizarán prácticas IFR. Toda solicitud además del Plan de Vuelo (FPL) se coordinará con la ARO de AD Eulogio Sánchez (Tobalaba). Las solicitudes en AP Arturo Merino Benítez serán atendidas por el Centro de Control de Área de Santiago. No se aceptarán solicitudes de aeronaves en vuelo, sin coordinación previa. FPL IFR para prácticas en el AP Arturo Merino Benítez solo se permitirá un máximo de dos (2) aeronaves por hora. Practicas IFR en SCEL serán aprobadas solamente cuando este AP, se encuentre en condiciones VMC.</p> <p>TMA SANTIAGO : Precaución dentro de los limites TMA debido a operación de RPAS excepto áreas de APCH y DEP en AP/AD desde GND a 400 FT AGL.</p>				

ÁREA TERMINAL (TMA)

Nombre Límites Laterales Límites Verticales Clase Espacio Aéreo	Unidad que proporciona el Servicio	Distintivo de llamada Idioma Área y Condiciones de uso Horas de servicio	Frecuencia Propósito	OBS
<i>Name Lateral Limit Vertical Limit Airspace Classification</i>	<i>Unit providing Service</i>	<i>Call Sign Language Area and Condition use Hours service</i>	<i>Frequency Purpose</i>	<i>RMK</i>
1	2	3	4	5
<p>TMA CONCEPCIÓN</p> <p>Espacio Aéreo delimitado por las siguientes coordenadas geográficas: desde 362023S 722354W directo a 371659S 723208W directo a 373659S 722743W directo a 375105S 732718W directo a 372054S 732624W, siguiendo arco 40 DME CAR VOR/DME (364520S 730311W) directo a 360537S 725804W directo a 354639S 724903W, siguiendo arco 60 DME CAR directo a 360622S 720615W directo a 362023S 722354W.</p> <p>GND/24500 FT AGL dentro límite lateral TMA</p> <p>Espacio Aéreo Clase A <u>FL 245</u> FL 195</p> <p>Espacio Aéreo Clase E <u>FL 195</u> 2000 FT AGL</p>	<p>APP/RDR Concepción</p>	<p>Concepción Radar H24</p> <p>Idioma-Language EN - ES</p>	<p>125.8 MHz</p> <p>ALTN 129.35 MHz</p>	<p>NO</p>

ÁREA TERMINAL (TMA)

Nombre Límites Laterales Límites Verticales Clase Espacio Aéreo	Unidad que proporciona el Servicio	Distintivo de llamada Idioma Área y Condiciones de uso Horas de servicio	Frecuencia Propósito	OBS
<i>Name Lateral Limit Vertical Limit Airspace Classification</i>	<i>Unit providing Service</i>	<i>Call Sign Language Area and Condition use Hours service</i>	<i>Frequency Purpose</i>	<i>RMK</i>
1	2	3	4	5
<p>TMA TEMUCO</p> <p>Espacio aéreo delimitado por las siguientes coordenadas geográficas: desde 373659S 722743W directo a 374419S 714501W directo a 382903S 715902W siguiendo arco 40 DME NIA VOR/DME (385422S 723838W) hasta 392956S 721500W directo a 400000S 721500W directo a 400000S 733613W directo a 375105S 732718W directo a 373659S 722743W.</p> <p><u>FL 245</u> 2000 FT AGL</p> <p>Espacio Aéreo Clase A:</p> <p><u>FL 245</u> Sobre FL 195</p> <p>Espacio Aéreo Clase E:</p> <p><u>FL 195</u> 2000 FT AGL</p>	RDR Temuco	<p>Temuco Radar</p> <p>IVNO 1230-0059 VRNO 1130-2359</p> <p>Idioma Language EN, ES</p>	<p>119.2 MHz</p> <p>SCDRY 128.7 MHz</p>	<p>Todo vuelo VFR que ingrese o salga a o bajo FL195 en TMA Temuco contactar RDR Temuco para información de tráfico.</p>
<p>Temuco APP/RDR servicio limitado, zonas y niveles bajo cobertura MSSR Concepción y MSSR Puerto Montt.</p>				

ÁREA TERMINAL (TMA)

Nombre Límites Laterales Límites Verticales Clase Espacio Aéreo	Unidad que proporciona el Servicio	Distintivo de llamada Idioma Área y Condiciones uso Horas de servicio	Frecuencia Propósito	OBS
<i>Name</i> <i>Lateral Limit</i> <i>Vertical Limit</i> <i>Airspace Classification</i>	<i>Unit providing</i> <i>Service</i>	<i>Call sign</i> <i>Language</i> <i>Area and</i> <i>Condition use</i> <i>Hours service</i>	<i>Frequency</i> <i>Purpose</i>	<i>RMK</i>
1	2	3	4	5
TMA PUERTO MONTT	ACC Puerto Montt	Puerto Montt Radar H24 Idioma-Language EN, ES	128.5 MHz 119.5 MHz / ALTN 126.6 MHz 128.3 MHz	121.5 MHz EMERG
	FSS	Puerto Montt Radio	126.9 MHz 5454 KHz	NO
<p>Espacio Aéreo delimitado por las siguientes coordenadas geográficas: desde 400000S 721500W directo a 404000S 721500W luego siguiendo arco 60 DME MON VOR/DME hasta 410515S 715048W siguiendo por el LPI hasta 414127S 714840W luego siguiendo arco 60 DME MON VOR/DME hasta 421224S 721500W directo a 424500S 721500W directo a 424500S 741500W directo a 415535S 741500W luego siguiendo arco 60 DME MON VOR/DME hasta 403727S 733920W directo a 400000S 733613W.</p> <p><u>FL 245</u> 2000 FT AGL Espacio Aéreo Clase A: FL 245_sobre FL 195 Espacio Aéreo Clase E: FL 195 2000 FT AGL Espacio Aéreo Clase C: Entre los radiales 320/020 y 140/200 desde arco 3 DME MON hasta arco 30 DME MON uso obligatorio respondedor SSR. Instrucciones Puerto Montt Radar 119.5 MHZ. Límites verticales: 3 DME a 20 DME FL 195 2000 FT ALT 20 DME a 30 DME FL 195 3000 FT ALT</p>				
TMA BALMACEDA En el Espacio Aéreo de jurisdicción de la FIR Puerto Montt abarcará un semicírculo de 60 NM de radio centrado en VOR/DME BAL 455447S 714245W. Límites verticales: 2000 FT AGL / FL 245 Espacio aéreo Clase A: Sobre FL 195 / FL 245 Espacio aéreo Clase E: 2000 FT AGL / FL 195 en Chile 2000 FT AGL / 9000FT en Argentina	APP/RDR Balmaceda	Balmaceda Radar Idioma EN, ES HR RDR IVNO BTN 1230-2200 VRNO BTN 1130-2100	119.7 MHz	NO
<p>En su proyección en el espacio aéreo de jurisdicción de la FIR Comodoro Rivadavia, comprenderá un arco de 20 NM de radio centrado en VOR/DME BALMACEDA, con límite inferior de 2000 FT AGL de altitud y límite superior de nivel de vuelo 9000FT.</p>				

AREA TERMINAL (TMA)

Nombre Límites laterales Límites Verticales Clase de espacio aéreo	Unidad que proporciona el servicio	Distintivo de llamada Idiomas Área y Condiciones de uso Horas de servicio	Frecuencia Propósito	OBS
<i>Name Lateral limit Vertical limit Airspace classification</i>	<i>Unit providing Service</i>	<i>Call sign Language Area and Condition use Hours service</i>	<i>Frequency Purpose</i>	<i>RMK</i>
1	2	3	4	5
TMA PUNTA ARENAS Espacio aéreo delimitado por las siguientes coordenadas geográficas: desde latitud 510314S con límite Chile-Argentina, continuar por dicho límite hasta 540000S, luego siguiendo arco 100 DME NAS DVOR/DME (530015S 705119W) hasta 520958S 731238W directo a 520000S 740000W luego siguiendo arco 130 DME NAS VOR/DME hasta latitud 510314S con límite chileno-argentino. TMA: <u>FL245</u> 2000 FT AGL Espacio Aéreo Clase A: <u>FL245</u> Sobre FL 195 Espacio Aéreo Clase E: <u>FL195</u> 2000 FT AGL	ACC Punta Arenas	Punta Arenas Centro H24 Idioma-Language EN, ES	128.1 MHz 123.9 MHz	123.9 MHz
	FSS	Punta Arenas Radio H24 Idioma-Language EN, ES	3446 KHz 5481 KHz 6649 KHz 10024 KHz	NO
Se establece espacio aéreo controlado dentro de los siguientes puntos: Desde 500000S/740000W directo intersección LAT 500000S con límite internacional Chile-Argentina, siguiendo hacia el sur por ese límite hasta arco 130 DME desde NAS DVOR/DME (530015S 705119W) , hasta 525000S/740000W, luego directo a 500000S 740000W. Espacio Aéreo Clase A: <u>FL245</u> Sobre FL 195				

AREA TERMINAL (TMA)

Nombre Límites laterales Límites Verticales Clase de espacio aéreo	Unidad que proporciona el Servicio	Distintivo de llamada Idiomas Área y Condiciones de uso Horas de servicio	Frecuencia Propósito	OBS
<i>Name Lateral limit Vertical limit Airspace classification</i>	<i>Unit providing Service</i>	<i>Call sign Language Area and Condition use Hours service</i>	<i>Frequency Purpose</i>	<i>RMK</i>
1	2	3	4	5
<p>TMA PUERTO WILLIAMS</p> <p>Semicírculo de 60 NM de radio centrado en VOR/DME PWL 545545S 673712W limitado por limite político internacional.</p> <p>Espacio Aéreo Clase A FL 245/FL 200</p> <p>Espacio Aéreo Clase E FL 195/ 2000 FT AGL</p>	<p>APP Williams</p>	<p>Williams Torre</p> <p>MON-THU 1130-2030 FRI 1130-1930 SAT 1130-1600 OTHR/ SUN/HOL REQ CLR EN HR SER, EXC MEDEVAC</p> <p>Idioma-Language ES, EN</p>	<p>118.5 MHz</p>	<p>NO</p>

AREA TERMINAL (TMA)

Nombre Límites Laterales Límites Verticales Clase Espacio Aéreo	Unidad que proporciona el Servicio	Distintivo de llamada Idioma Área y Condiciones de uso Horas de servicio	Frecuencia Propósito	OBS
<i>Name Lateral Limit Vertical Limit Airspace Classification</i>	<i>Unit providing Service</i>	<i>Call Sign Language Area and Condition use Hours service</i>	<i>Frequency Purpose</i>	<i>RMK</i>
1	2	3	4	5
TMA ISLA REY JORGE Círculo de 45 NM centrado en 621127S / 585857W. FL 245 2000 FT AGL Espacio Aéreo Clase A FL 245 FL 200 Espacio Aéreo Clase E FL 195 2000 FT AGL	APP Marsh	Marsh Aproximación O/R 24 HR BFR. Idioma-Language EN, ES	119.7 MHz	121.5 MHz EMERG 129.7 MHz TIBA
	FSS	Marsh Radio O/R 24 HR BFR. Idioma-Language EN, ES	°8867 KHz 6649 KHz 10024 KHz °17907 KHz	° O/R

ESPACIO AÉREO DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AEREO

Nombre Límites Laterales Límites Verticales Clase Espacio Aéreo	Unidad que proporciona el Servicio	Distintivo de llamada Idioma Area y Condiciones de uso Horas de servicio	Frecuencia Propósito	OBS
<i>Name Lateral Limit Vertical Limit Airspace Classification</i>	<i>Unit providing Service</i>	<i>Call Sign Language Area and Condition use Hours service</i>	<i>Frequency Purpose</i>	<i>RMK</i>
1	2	3	4	5
AREA DE CONTROL EN ESPACIO AEREO SUPERIOR CONTINENTAL Espacio Aéreo Clase A: <u>FL 450</u> FL 245	ACC Iquique	Iquique Radar H24 Idioma-Language ES, EN	128.7 MHz Sector Norte 128.3 MHz Sector Sur	121.5 MHz EMERG
	ACC Santiago	Santiago Radar H24 Idioma-Language EN, ES	129.1 MHz 126.3 MHz 121.5 MHz	121.5 MHz EMERG
	ACC Puerto Montt	Puerto Montt Radar H24 Idioma-Language EN, ES	121.3 MHz 128.3 MHz	121.5 MHz EMERG
	ACC Punta Arenas	Punta Arenas Centro H24 Idioma-Language EN, ES	128.1 MHz 123.9 MHz	121.5 MHz EMERG 129.7 MHz TIBA
AREA DE CONTROL EN ESPACIO AEREO SUPERIOR CONTINENTAL Establécese espacio aéreo controlado dentro de los siguientes límites: Desde 182100S/ 792600W hasta línea costera, luego por límite Chileno - Peruano hasta la frontera con Bolivia siguiendo límite Chileno-Boliviano hasta latitud 182000S directo 182000S/ 693820W orbitar arco D40 VOR/DME ARI hasta 185710S/700000W, continuando por longitud 700000W hasta 203000S, luego 210000S / 694000 W, siguiendo por latitud 210000S hasta el límite Chileno - Boliviano, continuando por dicho límite, para proseguir por límite Chile/Argentina posterior:				
582106 S / 671600 W		305752 S / 724413 W		
600000 S / 671600 W		303752 S / 724225 W		
600000 S / 750000 W		284811 S / 730525 W		
383000 S / 750000 W		283000 S / 720625 W		
334342 S / 725953 W		283000 S / 715625 W		
334030 S / 730000 W		232801 S / 713300 W		
332500 S / 730000 W		182100 S / 710230 W		
330912 S / 730000 W				

ESPACIO AÉREO DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AEREO

Nombre Límites Laterales Límites Verticales Clase Espacio Aéreo	Unidad que proporciona el Servicio	Distintivo de llamada Idioma Área y Condiciones de uso Horas de servicio	Frecuencia Propósito	OBS
<i>Name Lateral Limit Vertical Limit Airspace Classification</i>	<i>Unit providing Service</i>	<i>Call Sign Language Area and Condition use Hours service</i>	<i>Frequency Purpose</i>	RMK
1	2	3	4	5
<p>AREA DE CONTROL EN EL ESPACIO AÉREO SUPERIOR OCEANICO AND RNAV10 (RNP10)</p> <p>Se establece espacio aéreo controlado dentro de los siguientes límites:</p> <p>150000 S / 1200000 W 150000 S / 0900000 W 182100 S / 0900000 W 182100 S / 0734400 W 250352 S / 0723006 W 283000 S / 0714600 W 283000 S / 0715500 W 284300 S / 0724900 W 305113 S / 0715309 W 312024 S / 0724635 W 330912 S / 0730000 W 334030 S / 0730000 W 334342 S / 0725953 W 382958 S / 0742900 W 383000 S / 0735600 W 401500 S / 0750000 W 750000 S / 0750000 W 750000 S / 1310000 W 300000 S / 1310000 W 300000 S / 1200000 W 150000 S / 1200000 W</p> <p> Espacio Aéreo Clase A <u>FL 600</u> FL 245</p> <p>FL245/FL600 al Weste de 090 W y FL245/FL450 FM 090 W hacia el Este.</p>	<p>ACC Oceánico</p>	<p>Santiago Oceánico</p> <p>H24 Idioma EN, ES</p>	<p>124.9 MHz 126.4 MHz 6649 KHz 10024 KHz 13300 KHz</p>	<p>CTL UL302 UL780/UL401/ UL348/UT316</p> <p>126.4 TFC SCIR 121.5 MHz EMERG</p> <p>TEL (56) 228364049</p> <p>TEL satelital 00881652415790</p>
<p>Todo FPL dentro del Área de Control en Espacio Aéreo Superior Oceánico, deberá incluir en la Casilla 15(Ruta) las coordenadas geográficas de ingreso y salida como Puntos Obligatorios de Reporte. Every FPL within Oceanic Upper Control Area shall include in route item entry and exit coordinates as compulsory reporting points.</p>				
<p>La provisión de los Servicios de Control de Tránsito Aéreo en la FIR Isla de Pascua efectuada por Centro de Control Oceánico, se establece dentro de los límites de la OCA, que incluye espacio RNAV10 (RNP10) el cual se extiende hasta lat 75°00'00"S en Espacio Aéreo Superior.</p>				

ESPACIO AÉREO DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AEREO

Nombre Límites Laterales Límites Verticales Clase Espacio Aéreo	Unidad que proporciona el Servicio	Distintivo de llamada Idioma Área y Condiciones de uso Horas de servicio	Frecuencia Propósito	OBS
Name Lateral Limit Vertical Limit Airspace Classification	Unit providing Service	Call Sign Language Area and Condition use Hours service	Frequency Purpose	RMK
1	2	3	4	5
<p>ADS-C / CDPLC disponible para FANS-1/A para aeronaves dentro del Área Oceánica de Control (OCA), con excepción de las aerovías, UL302, L302, UL780, y L780 que deben contar con de equipo VHF / HF requerida y apropiadas. Dirección de inicio de sesión: SCEZ. Límite Inferior: SFC, Limite Superior: UNL.</p> <p><i>ADS-C / CDPLC available for FANS-1 / A for aircraft within the Oceanic Control Area (OCA), with the exception of airways, UL302, L302, UL780, and L780 that must have required and appropriate VHF / HF equipment. Login address: SCEZ. Lower Limit: SFC, Upper Limit: UNL.</i></p>				
<p>Santiago Control Oceánico FREQ HF cobertura limitada dentro de FIR SCIZ y FIR SCFZ, tráfico con capacidad FANS 1/A inicio de sesión SCEZ, alternativa OCEANIC ACC SAT TEL: 00881652415790. <i>Santiago Oceanic Control Hf Freq LTD coverage within SCIZ FIR and SCFZ FIR traffic FANS 1/A capable logon SCEZ altn Oceanic Acc sat tel: 00881652415790</i></p> <p>Todo tráfico con capacidad FANS 1a deben iniciar sesión en SCEZ para la conexión ADS-C al menos 10 minutos antes de ingresar a SCFZ. Los pilotos deben realizar comunicaciones normales y de rutinaria con ATC vía VHF y/o HF mediante el uso de la frecuencia publicada. En caso de fallas de comunicación por radio se utilizará CPDLC. <i>All traffic FANS 1A capable must log on SCEZ for ADS-C connection at least 10min prior entering SCFZ. Pilots must conduct normal and routine communications with ATC via VHF and/or HF by the use of the published freq. In case or radio communication failures CPDLC shall be used.</i></p>				
<p>ADS-C/CPDLC disponible para FANS-1/A dentro de las siguientes coordenadas :</p> <p>150000S 120000W 150000S 090000W 182100S 090000W 182100S 073440W 250352S 0723006W 283000S 071460W 283000S 071550W 284300S 072490W 305113S 0715309W 312024S 0724635W 330912S 0730000W 334030S 0730000W 334342S 0725953W 382958S 0742900W 383000S 0735600W 401500S 0750000W 900000S 090000W 300000S 131000W 300000S 120000W 150000S 120000W</p>	<p>ACC Oceánico</p>	<p>Santiago Oceánico H24 Idioma EN, ES</p>	<p>124.9 MHz 126.4 MHz 6649 KHz 10024 KHz 13300 KHz</p>	<p>126.4Mhz TFC SCIR 121.5 MHz EMERG TEL (56) 228364049 TEL satelital 00881652415790</p>



ENR 2.2

OTROS ESPACIOS AÉREOS REGULADOS

OTHER REGULATED AIRSPACE

**1. ENRUTAMIENTO DIRECTO
ESTRATÉGICO EN EL ESPACIO
AÉREO SUPERIOR DE LA FIR
ANTOFAGASTA Y LA FIR SANTIAGO****1. STRATEGIC DIRECT ROUTING IN THE
UPPER AIRSPACE OF THE
ANTOFAGASTA FIR AND THE SANTIAGO
FIR****1.1. General****1.1. General**

Enrutamiento Directo Estratégico (EDE) es la Ruta Directa insertada en los planes de vuelo, que utiliza los puntos significativos (puntos de recorrido/waypoint) y radio ayudas publicadas, con el propósito de planificar rutas más eficientes, de acuerdo con los procedimientos establecidos abajo.

Strategic Direct Routing (EDE) is the Direct Route inserted in the flight plans, which uses the significant points (waypoints) and published radio aids, with the purpose of planning more efficient routes, in accordance with the procedures established below.

1.2. Procedimientos operacionales para aplicación EDE**1.2. Operational procedures for EDE application****1.2.1. Se establece la aplicación de EDE en el área comprendida entre: (ver figura 1)****1.2.1. EDE application is established in the area between: (see figure 1)**

- a) ASEPU en aerovía UL302,
- b) LIVOR en aerovía UL780,
- c) ANPUK en aerovía UL401
- d) VOR VTN
- e) DONTI en aerovía UL780/UT131
- f) VOR TBN
- g) ISGUD en aerovía UL302/UQ803
- h) VOR TOY
- i) RONUV en aerovía UL650

- a) ASEPU on airway UL302,
- b) LIVOR on airway UL780,
- c) ANPUK on airway UL401
- d) VOR VTN
- e) DONTI on airway UL780/UT131
- f) VOR TBN
- g) ISGUD on airway UL302/UQ803
- h) VOR TOY
- i) RONUV on airway UL650

1.2.2. Para la utilización del EDE en espacios aéreos continentales se requiere de Sistema de Vigilancia ATS y de comunicaciones VHF en ambos sentidos.**1.2.2. For the use of EDE in continental airspace, an ATS Surveillance System and VHF communications in both directions are required.****1.2.3. El EDE no será aplicado en situaciones de contingencia parcial o total.****1.2.3. EDE will not be applied in situations of partial or total contingency.****1.3. Planes de Vuelo****1.3. Flight Plans****1.3.1. Deberá ser aplicada la tabla de niveles de crucero del Anexo C "TABLA DE NIVELES DE CRUCERO" de la DAN 91, disponible en:****1.3.1. The cruising level table in Annex C "CRUISING LEVEL TABLE" of DAN 91, available at:**

<https://www.dgac.gob.cl/normativa/reglamentacion-aeronautica/normas-dan/>

<https://www.dgac.gob.cl/normativa/reglamentacion-aeronautica/normas-dan/>

1.3.2. El Plan de Vuelo debe estar basado en los puntos significativos (puntos de recorrido) o radio-ayudas a la navegación publicados;

1.3.2. *The Flight Plan must be based on published significant points (waypoints) or radio navigation aids;*

1.3.3. El Plan de Vuelo deberá contener un punto significativo (punto de recorrido/waypoint) o punto de notificación (LAT/LONG) en los límites de las FIR

1.3.3. *The Flight Plan must contain a significant point (waypoint) or reporting point (LAT/LONG) at the FIR boundaries*

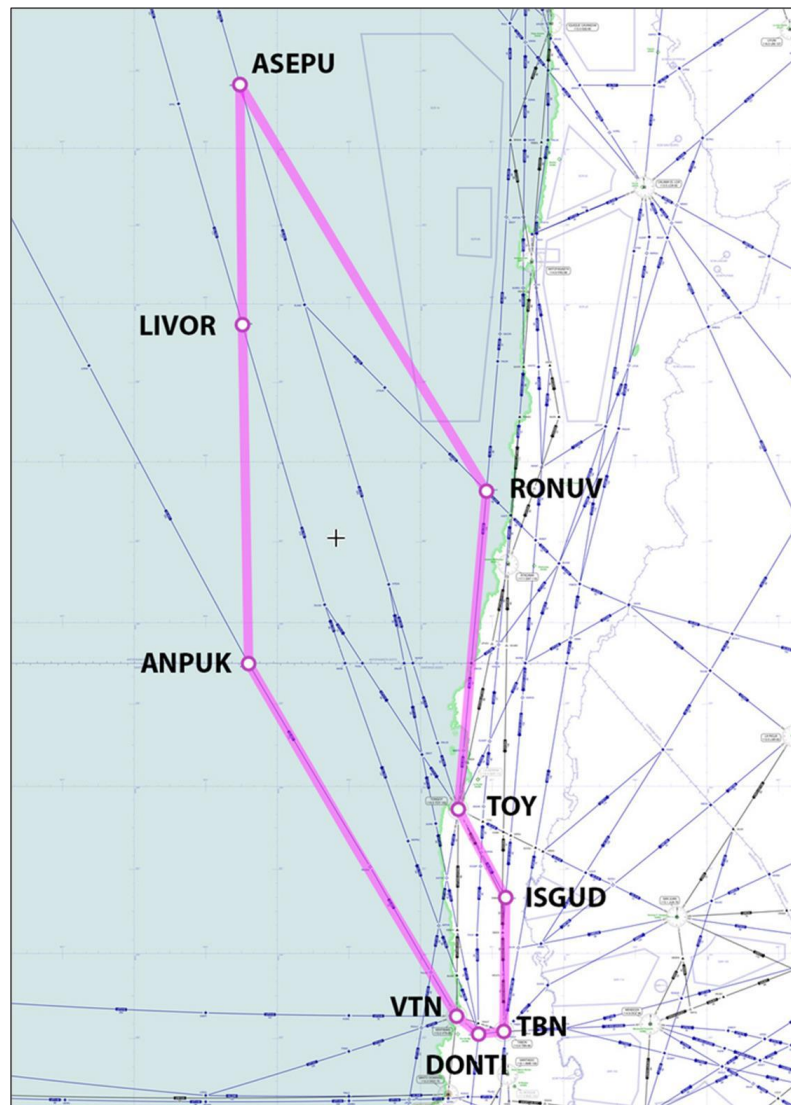


Figura 1



ENR 3

RUTAS ATS/ *ATS ROUTES*

DESIGNADORES PARA RUTAS ATS

El designador de ruta ATS consiste en el designador básico suplementado, si es necesario, por un prefijo.

Designador Básico

Consistirá normalmente en una letra, seguida de un número del 1 al 999. La selección de las letras se hará entre las que a continuación se indican:

- a) **A, B, G, R** rutas internacionales que no sean rutas de navegación de área;
- b) **L, M, N, P** rutas internacionales de navegación de área;
- c) **H, J, V, W** rutas nacionales que no sean rutas de navegación de área;
- d) **Q, T, Y, Z** rutas nacionales de navegación de área.

Prefijo:

- a) **K** ruta de nivel bajo para helicópteros;
- b) **U** ruta establecida en el espacio aéreo superior;
- c) **S** ruta utilizada por aeronaves supersónicas;



DESCRIPCIÓN DE RUTAS ATS

Para cada ruta ATS se brindará la siguiente información según corresponda.

RUTA ATS CONVENCIONAL

① Designador de ruta // Route Designator														
②		③ WAYPOINT				④ COORDENADAS				⑤ INT				
Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory														
⑥ NAV		⑦ TR MAG		⑧ DIST (NM)		⑨ LÍMITES VER //VER LIMITS		⑩ LL (NM)		⑪ DCL		⑫ QNH	⑬ CTLU	⑭ RMK
		↓ ↑								IMPAR //ODD PAR// EVEN				

RUTA ATS RNAV

① Designador de ruta // Route Designator														
②		③ WAYPOINT				④ COORDENADAS								
Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory														
⑥ NAV		⑦ TR MAG		⑧ DIST (NM)		⑨ LÍMITES VER //VER LIMITS		⑩ LL (NM)		⑪ DCL		⑫ QNH	⑬ CTLU	⑭ RMK
		↓ ↑								IMPAR //ODD PAR// EVEN				

- 1) Designador de ruta ATS
- 2) Símbolo de FIX o WAYPOINT de notificación obligatoria o no obligatoria
- 3) Nombre de FIX o WAYPOINT
- 4) Coordenadas geográficas de FIX o WAYPOINT (Latitud y Longitud)
- 5) Intersección conformada por combinación de radiales, o radial con una distancia DME. (solo para rutas convencionales)
- 6) Especificación de navegación del tramo (convencional o RNAV)
- 7) Track magnético del tramo según tabla de niveles de crucero y según direccionalidad de la aerovía
- 8) Distancia geográfica del tramo
- 9) Límites verticales del tramo (límite superior arriba / límite inferior abajo)
- 10) Límites laterales del tramo
- 11) Dirección de niveles de crucero del tramo *
- 12) Estación que brinda el QNH del tramo (si es que límite inferior se encuentra dentro de área QNH)(Solo disponible para aerovías inferiores)
- 13) Dependencia de control con jurisdicción del tramo
- 14) Observaciones, condiciones o requisitos operacionales específicos del tramo y/o ruta ATS

***VEA ENR 1.7-3 para TABLAS DE NIVELES DE CRUCERO**

ENR 3.1 RUTAS DE NAVEGACIÓN CONVENCIONALES / CONVENTIONAL NAVIGATION ROUTES

Designador de ruta // Route Designator											
▲ / △	WAYPOINT			COORDENADAS			INT				
	Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory										
NAV	TR MAG		DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL		QNH	CTLU	RMK	
	↓	↑				IMP/ODD	PAR/EVEN				
A 307										(1)	
▲	AMB VOR/DME			33°25'11" S 70°47'4" W							
CONV	176°	356°	19	FL 245	5	↓	↑		ACCS		
				FL 105							
△	VISEK			33°43'42" S 70°45'54" W			R176 AMB VOR/DME-R094 DGO VOR/DME				
CONV	094°	274°	25	FL 245	5	↓	↑		ACCS	(2)	
				FL 125							
△	YESOS			33°45'42" S 70°15'48" W			R094 D68 DGO VOR/DME				
CONV	094°	274°	18	FL 245	5	↓	↑		ACCS	(3)	
				FL 225							
▲	Ⓜ	NEBEG			33°48'0" S 69°54'0" W			R094 D86 DGO VOR/DME			

RMK:	(1) AWY UNIDIRECTIONAL SOUTH/EASTBOUND. OPPOSITE DIRECTION PPR ACCS (2) MCL VISEK FL 130 E (3) MCL YESOS FL 230 E
CHG:	Formato / Layout

A 568											(1)
▲	VAGUR			17°35'22" S 69°26'30" W			D70 NE ARI VOR DME				
CONV	234°	054°	27	FL 245	5	↑	↓		ACCI		
				FL215							
▲	LOLES			17°54'0" S 69°47'0" W			D43 NE ARI VOR/DME				
CONV	234°	054°	37	FL 245	5	↑	↓		ACCI		
				FL215							
▲	DANKI			18°18'24" S 70°16'30" W			D6 NE ARI VOR/DME				
CONV	234°	054°	6	FL 245	5	↑	↓		APP SCAR	(2)	
				FL215							
▲	ARI VOR/DME			18°22'10" S 70°20'47" W							

RMK:	(1) MRA DME ARI 20.500 FT BTN RDL 060°-140° (2) MCL ARI VOR/DME FL 170 NE
CHG:	Formato / Layout

Designador de ruta // Route Designator										
▲ / △	WAYPOINT			COORDENADAS				INT		
	Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory									
NAV	TR MAG		DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL		QNH	CTLU	RMK
	↓	↑				IMPAR //ODD	PAR// EVEN			
A 570										
▲	PALIX			52°4'0" S 69°48'0" W						
CONV	202°	022°	68	FL 245	5	↓	↑	SCCI	ACCN	
				3500 FT						
▲	NAS VOR/DME			53°0'15" S 70°51'19" W						

RMK:	
CHG	Formato / Layout

Designador de ruta // Route Designator										
▲ / △	WAYPOINT			COORDENADAS			INT			
	Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory									
NAV	TR MAG		DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL		QNH	CTLU	RMK
	↓	↑				IMPAR //ODD	PAR// EVEN			
B 432										
▲	MUNER			52°0'0" S 71°18'36" W						
CONV	152°	332°	63	FL 245 6500 FT	5	↓	↑	SCCI	ACCN	
▲	NAS VOR/DME			53°0'15" S 70°51'19" W						

RMK:	
CHG	Formato / Layout

B 556										
▲	Ⓜ	NIA VOR/DME			38°54'22" S 72°38'38" W					
CONV	086°	266°	18	FL 245 5500 FT	5	↓	↑	SCQP	APP SCQP	
△	MUBIL			38°54'56" S 72°15'8" W						
CONV	086°	266°	38	FL 245 FL 125	5	↓	↑		APP SCQP	
▲	TESEX			38°55'52" S 71°26'1" W						

RMK:	
CHG	Formato / Layout

B 560										
▲	Ⓜ	TOY VOR/DME			30°16'35" S 71°28'25" W					
CONV	117°	297°	20	FL 245 FL 195	5	↓	↑		ACCS	
△	TITKI			30°25'30" S 71°7'47" W						
CONV	117°	297°	23	FL 245 FL 195	5	↓	↑		ACCS	
△	NIRNU			30°35'33" S 70°44'22" W						
CONV	117°	297°	16	FL 245 FL 195	5	↓	↑		ACCS	
△	VANIL			30°42'37" S 70°27'41" W						
CONV	117°	297°	10	FL 245 FL 195	5	↓	↑		ACCS	
▲	MIBAS			30°47'0" S 70°17'30" W						

RMK:	
CHG	Formato / Layout

Designador de ruta // Route Designator										
▲ / △	WAYPOINT			COORDENADAS			INT			
	Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory									
NAV	TR MAG		DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL		QNH	CTLU	RMK
	↓	↑				IMPAR //ODD	PAR// EVEN			
B 561										
▲	NAS VOR/DME			53°0'15" S 70°51'19" W						
CONV	101°	281°	88	FL 245	5	↓	↑	SCCI	ACCN	
				4500 FT						
▲	TOGOR			54°34'24" S 68°36'38" W			R101 D88 SE NAS VOR/DME			

RMK:	
CHG	Formato / Layout

B 682											
▲	MON VOR/DME			41°25'45" S 73°5'31" W							
CONV	072°	252°	25	FL 245	5	↓	↑	SCTE	ACCM		
				8500 FT							
△	CALBU			41°21'5" S 72°32'46" W							
CONV	072°	252°	32	FL 245	5	↓	↑		ACCM	(1)	
				FL 145							
▲	Ⓜ	TONAR			41°14'30" S 71°51'0" W						

RMK:	(1) MCL CALBU FL 100 E
CHG	Formato / Layout

B 684											
▲	ICO VOR/DME			34°58'4" S 71°12'57" W							
CONV	110°	290°	38	FL 245	5	↓	↑		ACCS		
				FL 155							
▲	Ⓜ	ANKON			35°12'0" S 70°30'0" W			R110 ICO VOR/DME-R172 AMB VOR/DME			

RMK:	
CHG	Formato / Layout

Designador de ruta // Route Designator										
▲ / △	WAYPOINT			COORDENADAS			INT			
	Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory									
NAV	TR MAG		DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL		QNH	CTLU	RMK
	↓	↑				IMPAR //ODD	PAR// EVEN			
G 550										
▲	Ⓜ	BAL VOR/DME			45°54'47" S 71°42'45" W					
CONV	167°*	*	20*	FL 245*	5*	↓*	↑*			
				FL 125*						
NEGOS*										
TRAMO BTN BAL VOR/DME-EGOSA SE REALIZA ENTRE TERRITORIO ARGENTINO Y CHILENO										
▲	EGOSA			52°0'0" S 70°59'42" W						
CONV	162°	342°	61	FL 245	5	↓	↑	SCCI	ACCN	(1)
				6500 FT						
▲	NAS VOR/DME			53°0'15" S 70°51'19" W						
CONV	135°	315°	71	FL 245	5	↓	↑		ACCN	
				FL 135						
▲	ALMIR			54°0'0" S 69°48'30" W D71 SE NAS VOR/DME-D73 NW USU VOR/DME						
CONV	120°	300°	58	FL 245	5	↓	↑		ACCN	
				FL 135						
▲	ROMIV			54°40'5" S 68°36'38" W D15 NW USU VOR/DME*						
TRAMO BTN ROMIV-USU VOR/DME SE REALIZA EN TERRITORIO ARGENTINO										
USU VOR/DME*										
TRAMO BTN USU VOR/DME-PWL VOR/DME SE REALIZA ENTRE TERRITORIO ARGENTINO Y CHILENO										
CONV	*	272°*	24*	FL 245*	5*	↓*	↑*		APP SCGZ	(2)
				FL 85*						
▲	PWL VOR/DME			54°55'46" S 67°37'16" W						

(*) PARA INFORMACIÓN DETALLADA, REFIÉRASE AL AIP ARGENTINA	
RMK:	(1) MRA 7000 FT (2) APP SCGZ WI TMA SCGZ
CHG:	Formato / Layout

Dejada Intencionalmente en blanco
Intentionally left blank

Designador de ruta // Route Designator										
▲ / △	WAYPOINT			COORDENADAS				INT		
	Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory									
NAV	TR MAG		DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL		QNH	CTLU	RMK
	↓	↑				IMPAR //ODD	PAR// EVEN			
R 683										
▲	CHI VOR/DME			36°35'11" S 72°1'58" W						
CONV	125°	305°	54	FL 245		5	↓	↑	ACCS	
				FL 125						
▲	KAMUR			37°9'0" S 71°8'50" W		D54 SE CHI VOR/DME				

RMK:	
CHG:	Formato / Layout

Dejada Intencionalmente en blanco
Intentionally left blank

Designador de ruta // Route Designator										
▲ / △	WAYPOINT		COORDENADAS				INT			
	Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory									
NAV	TR MAG		DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL		QNH	CTLU	RMK
	↓	↑				IMP //ODD	PAR //EVEN			
V 103										
▲	CHI VOR/DME		36°35'11" S 72°1'58" W							
CONV	255°	075°	20	FL 245 5500 FT	5	↑	↓	SCCH	ACCS	
△	VUMIT		36°39'13" S 72°26'40" W D20 W CHI VOR/DME-D30 E CAR VOR/DME							
CONV	254°	074°	30	FL 245 5500 FT	5	↑	↓	SCIE	APP SCIE	
▲	CAR VOR/DME		36°45'20" S 73°3'11" W							
CONV		338°	58	FL 245 5500 FT	5		↑	SCIE	APP SCIE	
▲	ANGOL		37°40'30" S 72°42'30" W							
CONV		352°	44	FL 245 6500 FT	5		↑	SCQP	APP SCQP	
△	KIDEM		38°24'22" S 72°40'13" W							
CONV		352°	30	FL 245 5500 FT	5		↑	SCQP	APP SCQP	
▲ [Ⓜ]	NIA VOR/DME		38°54'22" S 72°38'38" W							
CONV	198°	018°	25	FL 245 5500 FT	5	↓	↑	SCQP	APP SCQP	
△	KIBEL		39°17'28" S 72°51'53" W							
CONV	198°	018°	25	FL 245 5500 FT	5	↓	↑	SCVD	APP SCQP	
▲	VLD VOR/DME		39°40'16" S 73°5'8" W							
RMK:										
CHG:	Formato / Layout									

Designador de ruta // Route Designator										
▲ / △	WAYPOINT			COORDENADAS			INT			
	Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory									
NAV	TR MAG		DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL		QNH	CTLU	RMK
	↓	↑				IMP/ODD	PAR/EVEN			
V 107										(1)
▲	LINER			33°55'32" S 70°45'8" W						
CONV		109°	46	FL 245	5	↑		SCEL	ACCS	
				8500 FT						
▲	DGO VOR/DME			33°39'26" S 71°36'52" W						
CONV	164°	344°	38	FL 245	5	↓	↑		ACCS	
				FL 65						
△	MOLTU			34°16'46" S 71°25'37" W						
CONV	164°	344°	43	FL 245	5	↓	↑		ACCS	
				FL 65						
▲	ICO VOR/DME			34°58'4" S 71°12'57" W						

RMK:	(1) UTILIZABLE COMO RUTA RNAV 5
CHG:	Formato / Layout

V 109											
▲	CAR VOR/DME			36°45'20" S 73°3'11" W							
CONV	177°	357°	61	FL 245	5	↓	↑	SCIE	APP SCIE		
				7500 FT							
▲	PANEX			37°45'59" S 73°5'35" W							
CONV	157°		32	FL 245	5	↓		SCQP	APP SCQP		
				6500 FT							
△	LIXAN			38°16'8" S 72°53'48" W							
CONV	157°		40	FL 245	5	↓		SCQP	APP SCQP		
				6500 FT							
▲	Ⓜ	NIA VOR/DME			38°54'22" S 72°38'38" W						

RMK:	
CHG:	Formato / Layout

Designador de ruta // Route Designator										
▲ / △	WAYPOINT			COORDENADAS				INT		
	Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory									
NAV	TR MAG		DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL		QNH	CTLU	RMK
	↓	↑				IMP //ODD	PAR //EVEN			
V 110										
▲	PNT VOR/DME			51°44'6" S 72°26'53" W						
CONV	130°	310°	26	FL 245 6500 FT	5	↓	↑	SCNT	ACCN	
△	NEDAX			52°4'56" S 72°1'24" W						
CONV	129°	309°	70	FL 245 6500 FT	5	↓	↑	SCCI	ACCN	
▲	NAS VOR/DME			53°0'15" S 70°51'19" W						

RMK:	
CHG:	Formato / Layout

V 115											
▲	NAS VOR/DME			53°0'15" S 70°51'19" W							
CONV	136°	316°	71	FL 245 FL 125	5	↓	↑		ACCN		
▲	ALMIR			54°0'0" S 69°48'30" W				R136 D71 S NAS VOR/DME			
CONV	136°	316°	69	FL 245 FL 125	5	↓	↑		ACCN		
▲	SUNLI			54°57'47" S 68°44'12" W R136 NAS VOR/DME-D39 W PWL VOR/DME							
CONV	075°	255°	39	FL 245 6500 FT	5	↓	↑	SCGZ	APP SCGZ		
▲	PWL VOR/DME			54°55'46" S 67°37'16" W							

RMK:	
CHG:	Formato / Layout

Designador de ruta // Route Designator										
▲ / △	WAYPOINT			COORDENADAS			INT			
	Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory									
NAV	TR MAG		DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL		QNH	CTLU	RMK
	↓	↑				IMPAR //ODD	PAR// EVEN			
V 120										(1)
▲	VLD VOR/DME			39°40'16" S 73°5'8" W						
CONV	183°	003°	25	FL 245	5	↓	↑	SCVD	APP SCQP	(2)
				4500 FT					ACCM	
△	GUXER			40°4'55" S 73°10'44" W						
CONV	183°	003°	57	FL 245	5	↓	↑	SCJO	ACCM	(3)
				4500 FT						
▲	TOMUS			41°0'47" S 73°23'40" W						
CONV	182°	002°	60	FL 245	5	↓	↑	SCTE	ACCM	
				3500 FT						
△	KEVET			41°59'52" S 73°37'46" W						
CONV	182°	002°	21	FL 245	5	↓	↑	SCPQ	ACCM	
				3500 FT						
▲	MPI VOR/DME			42°20'32" S 73°42'49" W						

RMK:	(1) MRA FL 120 (2) APP SCQP WI TMA SCQP (3) COP 63 NM VLD VOR/DME - 95 NM MPI VOR/DME
CHG:	Formato / Layout

V 121										
▲	MON VOR/DME			41°25'45" S 73°5'31" W						
CONV	199°	019°	44	FL 245	5	↓	↑	SCTE	ACCM	
				3500 FT						
△	ANPIP			42°5'24" S 73°32'23" W						
CONV	198°	018°	17	FL 245	5	↓	↑	SCPQ	ACCM	
				3500 FT						
▲	MPI VOR/DME			42°20'32" S 73°42'49" W						

RMK:	
CHG:	Formato / Layout

Designador de ruta // Route Designator										
▲ / △	WAYPOINT			COORDENADAS			INT			
	Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory									
NAV	TR MAG		DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL		QNH	CTLU	RMK
	↓	↑				IMPAR //ODD	PAR// EVEN			
V 123										
▲	MON VOR/DME			41°25'45" S 73°5'31" W						
CONV	164°	344°	61	FL 245 4500 FT	5	↓	↑	SCTE	ACCM	
△	OSARA			42°26'37" S 72°54'11" W						
CONV	164°	344°	21	FL 245 FL 45	5	↓	↑		ACCM	
▲	TEN VOR/DME			42°47'25" S 72°50'14" W						
CONV	158°	338°	30	FL 245 FL 85	5	↓	↑		ACCM	(1)
△	URIDA			43°16'31" S 72°40'14" W						
CONV	158°	338°	51	FL 245 FL 85	5	↓	↑		ACCM	
△	REKET			44°5'56" S 72°22'51" W						
CONV	156°	336°	73	FL 245 FL 95	5	↓	↑		ACCM APP SCBA	(2)(3)
△	OPURA			45°16'7" S 71°57'18" W						
CONV	156°	336°	40	FL 245 9500 FT	5	↓	↑	SCBA	APP SCBA	
▲	Ⓜ	BAL VOR/DME		45°54'47" S 71°42'45" W						

RMK:	(1) MCL TEN VOR/DME FL 55 S (2) MCL REKET FL 100 S (3) APP SCBA WI TMA SCBA
CHG:	Formato / Layout

V 124										
▲	MPI VOR/DME			42°20'32" S 73°42'49" W						
CONV	116°	296°	26	FL 245 4500 FT	5	↓	↑	SCQP	ACCM	
△	SASTI			42°35'31" S 73°13'42" W						
CONV	116°	296°	21	FL 245 FL 45	5	↓	↑		ACCM	
▲	TEN VOR/DME			42°47'25" S 72°50'14" W						

RMK:	
CHG:	Formato / Layout

Designador de ruta // Route Designator										
▲ / △	WAYPOINT			COORDENADAS			INT			
	Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory									
NAV	TR MAG		DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL		QNH	CTLU	RMK
	↓	↑				IMPAR //ODD	PAR// EVEN			
V 200										
▲	ARI VOR/DME			18°22'10" S 70°20'47" W						
CONV		019°	66	FL 245	5		↑	SCAR	APP SCAR	
				7500 FT						
▲	SIRAM			19°26'19" S 70°36'5" W						
CONV		347°	72	FL 245	5		↑	SCDA	ACCI	
				7500 FT						
▲	IQQ VOR/DME			20°34'15" S 70°10'59" W						
CONV		028°	85	FL 245	5		↑	SCDA	ACCI	
				7500 FT						
▲	BRADA			21°53'31" S 70°44'43" W						
CONV		355°	96	FL 245	5		↑		APP SCFA	(1)
				FL 165						
▲	FAG VOR/DME			23°28'1" S 70°26'52" W						
CONV	189°	009°	80	FL 245	5	↓	↑		APP SCFA	
				FL 105						
▲	DOVRI			24°48'2" S 70°33'38" W						
CONV	189°	009°	38	FL 245	5	↓	↑		APP SCFA	(2)
				FL 135						
△	PUNSO			25°26'0" S 70°36'54" W						
CONV	187°	007°	61	FL 245	5	↓	↑		ACCI	(2)
				FL 135						
△	DOVKA			26°26'47" S 70°42'13" W						
CONV	187°	007°	50	FL 245	5	↓	↑		ACCI	(2)
				FL 135						
▲	DAT VOR/DME			27°16'46" S 70°46'39" W						
CONV	194°	014°	60	FL 245	5	↓	↑	SCAT	ACCI	(3)
				9500 FT						
△	UPUKU			28°15'44" S 71°0'5" W						
CONV	192°	012°	60	FL 245	5	↓	↑		ACCS	(3)
				FL 95						
△	ISENO			29°14'52" S 71°13'48" W						
CONV	192°	012°	28	FL 245	5	↓	↑	SCSE	APP SCSE ACCS	(3)(4)
				9500 FT						
△	TIMDA			29°42'42" S 71°20'22" W						
RMK:	(1) MRA BRADA FL 170 FAG VOR/DME (4) APP SCSE MEA-FL170 / ACCS FL175-FL245 (2) MRA FL 140 (3) MRA 10000 FT/FL 100									
CHG:	Formato / Layout									

Designador de ruta // Route Designator										
▲ / △	WAYPOINT			COORDENADAS			INT			
	Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory									
NAV	TR MAG		DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL		QNH	CTLU	RMK
	↓	↑				IMPAR //ODD	PAR// EVEN			
V 200 (CONTINUACIÓN)										
△	TIMDA			29°42'42" S 71°20'22" W						
CONV	192°	012°	35	FL 245 9500 FT	5	↓	↑	SCSE	APP SCSE ACCS	(3)(4)
▲	TOY VOR/DME			30°16'35" S 71°28'25" W						
CONV	181°	001°	15	FL 245 7500 FT	5	↓	↑	SCSE	APP SCSE ACCS	(4)(5)
△	DANLA			30°31'37" S 71°28'33" W						
CONV	181°	001°	72	FL 245 FL 75	5	↓	↑		ACCS	(5)(6)
▲	ESNOX			31°43'19" S 71°29'12" W						
CONV	179°	359°	32	FL 245 FL 75	5	↓	↑		ACCS	(5)
▲	BUXIS			32°15'33" S 71°29'30" W						
CONV	179°	359°	29	FL 245 7500 FT	5	↓	↑	SCVM	APP SCVM ACCS	(5)(7)
▲	VTN VOR/DME			32°44'19" S 71°29'46" W						
CONV	185°	004°	55	FL 245 5500 FT	5	↓	↑	SCVM	APP SCVM ACCS	(7)
▲	DGO VOR/DME			33°39'26" S 71°36'52" W						
CONV	199°	019°	40	FL 245 FL 75	5	↓	↑		ACCS	(5)
△	ESOKI			34°16'58" S 71°53'44" W						
CONV	199°	019°	99	FL 245 FL 75	5	↓	↑		ACCS	(5)
△	SOSTA			35°49'18" S 72°36'25" W						
CONV	196°	016°	60	FL 245 4500 FT	5	↓	↑	SCIE	APP SCIE	(5)
▲	CAR VOR/DME			36°45'20" S 73°3'11" W						
CONV	177°	357°	61	FL 245 7500 FT	5	↓	↑	SCIE	APP SCIE	(10)
▲	PANEX			37°45'59" S 73°5'35" W						
CONV	175°	355°	89	FL 245 7500 FT	5	↓	↑	SCQP	APP SCQP	(10)
▲	NEKOR			39°15'15" S 73°4'53" W						
RMK:	(3) MRA 10000 FT/FL 100			(6) COP 53 NM TOY VOR/DME - 94 NM VTN VOR/DME						
	(4) APP SCSE MEA-FL170 / ACCS FL175-FL245			(7) APP SCVM MEA-8000FT / ACCS 8500FT-FL245						
	(5) MRA 8000 FT/FL 80			(10) MRA FL 130						
CHG:	Formato / Layout									

Designador de ruta // Route Designator										
▲ / △	WAYPOINT			COORDENADAS			INT			
	Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory									
NAV	TR MAG		DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL		QNH	CTLU	RMK
	↓	↑				IMP //ODD	PAR// EVEN			
V 200 (CONTINUACIÓN)										
▲	NEKOR			39°15'15" S	73°4'53" W	R218 NIA VOR/DME-R353 VLD VOR/DME				
CONV	174°	354°	25	FL 245 5500 FT	5	↓	↑	SCVD	APP SCQP	(10)
▲	VLD VOR/DME			39°40'16" S	73°5'8" W					
CONV	173°	353°	35	FL 245 5500 FT	5	↓	↑	SCVD	APP SCQP ACCM	(8)(9)
△	ISUDO			40°15'42" S	73°5'16" W					
CONV	173°	353°	40	FL 245 3500 FT	5	↓	↑	SCTE	ACCM	
△	KIKOP			40°55'44" S	73°5'31" W					
CONV	173°	353°	30	FL 245 3500 FT	5	↓	↑	SCTE	ACCM	
▲	MON VOR/DME			41°25'45" S	73°5'31" W					

RMK:	(8) MCA ISUDO 6000 FT N (9) APP SCQP WI TMA SCQP (10) MRA FL 130
CHG:	Formato / Layout

Designador de ruta // Route Designator										
▲ / △	WAYPOINT			COORDENADAS			INT			
	Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory									
NAV	TR MAG		DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL		QNH	CTLU	RMK
	↓	↑				IMPAR //ODD	PAR// EVEN			
V 203										
▲	VTN VOR/DME			32°44'19" S 71°29'46" W						
CONV	171°	351°	35	FL 245 7500 FT	5	↓	↑	SCVM	APP SCVM ACCS	(1)
▲	SABLA			33°18'50" S 71°23'59" W			R171 D35 S VTN VOR/DME			
CONV	171°	351°	18	FL 245 7500 FT	5	↓	↑	SCVM	APP SCVM ACCS	(1)
▲	ARSEV			33°37'10" S 71°20'53" W			R171 D53 S VTN VOR/DME			
CONV	171°	351°	4	FL 245 7500 FT	5	↓	↑	SCVM	APP SCVM ACCS	(1)
▲	KODVO			33°40'52" S 71°20'15" W			R171 D57 S VTN VOR/DME			

RMK:	(1) APP SCVM MEA-8000FT / ACCS 8500FT-FL245
CHG:	Formato / Layout

V 204											(1)
▲	ARI VOR/DME			18°22'10" S 70°20'47" W							
CONV	182°		60	FL 245 8500 FT	5	↓		SCAR	APP SCAR	(2)	
▲	PUGOT			19°22'28" S 70°15'35" W							
CONV	183°		72	FL 245 8500 FT	5	↓		SCDA	ACCI		
▲	IQQ VOR/DME			20°34'15" S 70°10'59" W							
CONV	191°	011°	81	FL 245 8500 FT	5	↓	↑	SCDA	ACCI		
▲	REBOL			21°55'15" S 70°18'36" W							
CONV	189°	009°	93	FL 245 FL 125	5	↓	↑		APP SCFA	(3)	
▲	FAG VOR/DME			23°28'1" S 70°26'52" W							
CONV	061°	241°	57	FL 245 FL 125	5	↓	↑		APP SCFA	(4)	
▲	VUBLA			22°56'14" S 69°34'52" W							
CONV	063°	243°	47	FL 245 12500 FT	5	↓	↑	SCCF	APP SCFA		
▲	LOA VOR/DME			22°30'7" S 68°52'32" W							

RMK:	(1) UTILIZABLE COMO RUTA RNAV 5 (4) COP 35 NM FAG VOR/DME - 69 NM LOA VOR/DME (2) COP 45 NM ARI VOR/DME - 87 NM IQQ VOR/DME (3) COP 96 NM IQQ VOR/DME - 78 NM FAG VOR/DME
CHG:	Formato / Layout

Designador de ruta // Route Designator										
▲ / △	WAYPOINT			COORDENADAS			INT			
	Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory									
NAV	TR MAG		DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL		QNH	CTLU	RMK
	↓	↑				IMPAR //ODD	PAR// EVEN			
V 206										
▲	VTN VOR/DME			32°44'19" S 71°29'46" W						
CONV	107°	287°	16	FL 245	5	↓	↑	SCVM	ACCS	
				8500 FT						
△	TENUT			32°49'19" S 71°11'33" W						
CONV	107°	287°	9	FL 245	5	↓	↑	SCVM	ACCS	
				8500 FT						
△	OLMUE			32°52'8" S 71°1'11" W			R287 D10 W TBN VOR/DME			
CONV	107°	287°	10	FL 245	5	↓	↑	SCEL	ACCS	
				7500 FT						
▲	TBN VOR/DME			32°55'6" S 70°50'14" W						

RMK:	
CHG:	Formato / Layout

V 208											(1)
▲	SER VOR/DME			29°54'56" S 71°11'49" W							
CONV	214°	034°	26	FL 245	5	↑	↓	SCSE	APP SCSE		
				4500 FT							
▲	TOY VOR/DME			30°16'35" S 71°28'25" W							
CONV	154°		71	FL 245	5	↓			APP SCE	(2)	
				FL 165							
▲	EMBAL			31°20'0" S 70°51'30" W			D95 N TBN VOR/DME				
CONV	179°		95	FL 245	5	↓			ACCS	(3)	
				FL 205							
▲	TBN VOR/DME			32°55'6" S 70°50'14" W							

RMK:	(1) UTILIZABLE COMO RUTA RNAV 5 (2) MCL D30 TOY VOR/DME FL 110 SE (3) MCL EMBAL FL 210 S
CHG:	Formato / Layout

Designador de ruta // Route Designator										
▲ / △	WAYPOINT		COORDENADAS				INT			
	Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory									
NAV	TR MAG		DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL		QNH	CTLU	RMK
	↓	↑				IMPAR //ODD	PAR// EVEN			
V 551										
▲	TOY VOR/DME		30°16'35" S 71°28'25" W							
CONV	169°		25	FL 245 5500 FT	5	↓		SCSE	APP SCSE	
△	PUKEL		30°41'5" S 71°22'41" W				R169 D25 TOY VOR/DME			
CONV	169°		67	FL 245 FL 115	5	↓			ACCS	
▲	SIRUS		31°46'34" S 71°7'2" W				D100 N AMB VOR/DME			
CONV	168°		70	FL 245 FL 115	5	↓			ACCS	
▲	TBN VOR/DME		32°55'6" S 70°50'14" W							
CONV	174°	354°	30	FL 245 6500 FT	5	↓	↑	SCEL	ACCS	
▲	AMB VOR/DME		33°25'11" S 70°47'4" W							
CONV	190°	010°	28	FL 245 6500 FT	5	↓	↑	SCEL	ACCS	
△	ETEMI		33°52'42" S 70°53'32" W							
CONV	190°	010°	8	FL 245 9500 FT	5	↓	↑	SCEL	ACCS	
▲	ANGOD		34°0'52" S 70°55'28" W							
CONV	192°	012°	59	FL 245 FL 95	5	↓	↑		ACCS	
▲	ICO VOR/DME		34°58'4" S 71°12'57" W							
CONV	200°	020°	29	FL 245 FL 55	5	↓	↑		ACCS	(1)(2)
△	MAULE		35°25'8" S 71°26'28" W							
CONV	198°	019°	56	FL 245 5500 FT	5	↓	↑	SCCH	ACCS	(1)(2)
△	ASETI		36°13'30" S 71°52'36" W							
CONV	198°	018°	20	FL 245 5500 FT	5	↓	↑	SCCH	ACCS	(1)(2)
▲	CHI VOR/DME		36°35'11" S 72°1'58" W							
CONV	187°	007°	20	FL 245 5500 FT	5	↓	↑	SCCH	ACCS	(1)(2)
△	MULTO		36°54'34" S 72°7'21" W							
RMK:	(1) BIDIRECTIONAL BTN MEA-FL 140. (2) UNIDIRECTIONAL SOUTHBOUND BTN FL 150- FL 240									
CHG:	Nuevas COORD WPT ETEMI, Formato / New COORD WPT ETEMI, Layout									

Designador de ruta // Route Designator											
▲ / △	WAYPOINT			COORDENADAS			INT				
	Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory										
NAV	TR MAG		DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL		QNH	CTLU	RMK	
	↓	↑				IMP/ODD	PAR/EVEN				
V 551											
△	MULTO			36°54'34" S 72°7'21" W							
CONV	187°	007°	45	FL 245 5500 FT	5	↓	↑	SCCH	ACCS	(1)(2)	
▲	ENSER			37°38'45" S 72°17'22" W							
CONV	187°	007°	37	FL 245 5500 FT	5	↓	↑	SCQP	APP SCQP	(1)(2)	
△	KETIR			38°15'17" S 72°27'32" W							
CONV	187°	007°	40	FL 245 5500 FT	5	↓	↑	SCQP	APP SCQP	(1)(2)	
▲ (M)	NIA VOR/DME			38°54'22" S 72°38'38" W							
CONV	182°	002°	30	FL 245 5500 FT	5	↓	↑	SCQP	APP SCQP	(1)(2)	
△	MALTU			39°24'6" S 72°43'59" W							
CONV	182°	002°	19	FL 245 5500 FT	5	↓	↑	SCQP	APP SCQP	(1)(2)	
▲	PUKAN			39°42'49" S 72°47'23" W					R094 VLD VOR/DME		
CONV	180°	360°	38	FL 245 5500 FT	5	↓	↑	SCJO	APP SCQP ACCM	(1)(2) (3)(4)	
△	ANROS			40°20'21" S 72°53'29" W					D66 N MON VOR/DME		
CONV	180°	360°	46	FL 245 5500 FT	5	↓	↑	SCJO	ACCM	(1)(2)	
△	VOVKI			41°5'56" S 73°1'48" W					D20 N MON VOR/DME		
CONV	180°	360°	20	FL 245 5500 FT	5	↓	↑	SCTE	ACCM	(1)(2)	
▲	MON VOR/DME			41°25'45" S 73°5'31" W							

RMK:	(1) BIDIRECTIONAL BTN MEA-FL 140. (4) APP SCQP WI TMA SCQP (2) UNIDIRECTIONAL SOUTHBOUND BTN FL 150- FL 240 (3) COP 49 NM NIA VOR/DME - 104 NM MON VOR/DME
CHG:	Nuevas COORD WPT ETEMI, Formato / New COORD WPT ETEMI, Layout

Designador de ruta // Route Designator										
▲ / △	WAYPOINT			COORDENADAS				INT		
	Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory									
NAV	TR MAG		DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL		QNH	CTLU	RMK
	↓	↑				IMPAR //ODD	PAR// EVEN			
W 56										
▲	BONTA			55°0'0" S 66°50'0" W						
CONV	*	*	91	FL 245	5	↓	↑		ACCN	
				FL 65						
▲	GEBOS			56°22'48" S 65°44'0" W						

RMK:	(*)AWY DE ORIGEN ARGENTINO. PARA INFORMACIÓN DETALLADA, REFIÉRASE AL AIP ARGENTINA
CHG:	Formato / <i>Layout</i>

W 111										
△	WAYPOINT			COORDENADAS				INT		
	Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory									
CONV	227°	047°	82	FL		5	↑	↓	SCCI	ACCN
				245	4500 FT					
△	BAPOS			52°18'11" S 68°56'11" W						
▲	NAS VOR/DME			53°0'15" S 70°51'19" W						

RMK:	
CHG:	← AWY W-100

Designador de ruta // Route Designator										
▲ / △	WAYPOINT			COORDENADAS			INT			
	Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory									
NAV	TR MAG		DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL		QNH	CTLU	RMK
	↓	↑				IMPARG//ODD	PAR//EVEN			
W 113										
△	USEKI			52°35'41" S 68°45'11" W						
CONV	240°	060°	80	FL 245 3500 FT	5	↑	↓	SCCI	ACCN	
▲	NAS VOR/DME			53°0'15" S 70°51'19" W						

RMK:	
CHG:	Ninguno / None

W 116										
▲	CERRO SOMBRERO			52°44'17" S 69°22'9" W						
CONV	241°	061°	56	FL 245 3500 FT	5	↑	↓	SCCI	ACCN	
▲	NAS VOR/DME			53°0'15" S 70°51'19" W						

RMK:	
CHG:	Ninguno / None

W 119										
▲	NAS VOR/DME			53°0'15" S 70°51'19" W						
CONV	132°	312°	130	FL 245 FL 105	5	↓	↑		ACCN APP SCGZ	(1)
▲	TODRA			54°44'35" S 68°40'37" W						

RMK:	(1) APP SCGZ WI TMA SCGZ
CHG:	Ninguno / None

W 122										
▲	EGOSA			52°0'0" S 70°59'42" W						
CONV	162°	342°	61	FL 245 6500 FT	5	↓	↑	SCCI	ACCN	
▲	NAS VOR/DME			53°0'15" S 70°51'19" W						

RMK:	
CHG:	Ninguno / None

Designador de ruta // Route Designator									
▲ / △	WAYPOINT			COORDENADAS			INT		
	Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory								
NAV	TR MAG		DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL		CTLU	RMK
	↓	↑				IMPAR //ODD	PAR// EVEN		
UV 107									(1)
▲ DGO VOR/DME 33°39'26" S 71°36'52" W									
CONV	109°		46	FL 450	5	↓		ACCS	
				FL 245					
▲ LINER 33°55'32" S 70°45'8" W									

RMK:	(1) UTILIZABLE COMO RUTA RNAV 5
CHG:	Formato / Layout

UV 115									
▲ NAS VOR/DME 53°0'15" S 70°51'19" W									
CONV	136°	316°	71	FL 450	5	↓	↑	ACCN	
				FL 245					
▲ ALMIR 54°0'0" S 69°48'30" W R136 D71 S NAS VOR/DME									
CONV	136°	316°	69	FL 450	5	↓	↑	ACCN	
				FL 245					
▲ SUNLI 54°57'47" S 68°44'12" W R136 NAS VOR/DME-D39 W PWL VOR/DME									
CONV	075°	255°	39	FL 450	5	↓	↑	ACCN	
				FL 245					
▲ PWL VOR/DME 54°55'46" S 67°37'16" W									

RMK:	
CHG:	Formato / Layout

UV 120									
▲ VLD VOR/DME 39°40'16" S 73°5'8" W									
CONV	183°	003°	25	FL 450	5	↓	↑	ACCM	
				FL 245					
△ GUXER 40°4'55" S 73°10'44" W									
CONV	183°	003°	57	FL 450	5	↓	↑	ACCM	
				FL 245					
▲ TOMUS 41°0'47" S 73°23'40" W									
CONV	182°	002°	60	FL 450	5	↓	↑	ACCM	
				FL 245					
△ KEVET 41°59'52" S 73°37'46" W									
CONV	182°	002°	21	FL 450	5	↓	↑	ACCM	
				FL 245					
▲ MPI VOR/DME 42°20'32" S 73°42'49" W									

RMK:	
CHG:	Formato / Layout

Designador de ruta // Route Designator									
▲ / △	WAYPOINT			COORDENADAS			INT		
	Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory								
NAV	TR MAG		DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL		CTLU	RMK
	↓	↑				IMPAR //ODD	PAR// EVEN		
UV 123									
▲	MON VOR/DME			41°25'45" S 73°5'31" W					
CONV	164°	344°	82	FL 450	5	↓	↑	ACCM	
				FL 245					
▲	TEN VOR/DME			42°47'25" S 72°50'14" W					
CONV	158°	338°	154	FL 450	5	↓	↑	ACCM	
				FL 245					
△	OPURA			45°16'7" S 71°57'18" W					
CONV	156°	336°	40	FL 450	5	↓	↑	ACCM	
				FL 245					
▲	Ⓜ	BAL VOR/DME		45°54'47" S 71°42'45" W					
RMK:									
CHG:	Formato / Layout								

Designador de ruta // Route Designator										
▲ / △	WAYPOINT			COORDENADAS			INT			
	Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory									
NAV	TR MAG		DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL		CTLU	RMK	
	↓	↑				IMPARG//ODD	PAR//EVEN			
UV 200										
▲	ARI VOR/DME			18°22'10" S 70°20'47" W						
CONV		019°	66	FL 450	5		↑	ACCI		
				FL 245						
▲	SIRAM			19°26'19" S 70°36'5" W						
CONV		347°	72	FL 450	5		↑	ACCI		
				FL 245						
▲	IQQ VOR/DME			20°34'15" S 70°10'59" W						
CONV		028°	85	FL 450	5		↑	ACCI		
				FL 245						
△	BRADA			21°53'31" S 70°44'43" W						
CONV		355°	96	FL 450	5		↑	ACCI		
				FL 245						
▲	FAG VOR/DME			23°28'1" S 70°26'52" W						
CONV		009°	80	FL 450	5		↑	ACCI		
				FL 245						
▲	DOVRI			24°48'2" S 70°33'38" W						
CONV		009°	38	FL 450	5		↑	ACCI		
				FL 245						
▲	PUNSO			25°26'0" S 70°36'54" W						
CONV		007°	111	FL 450	5		↑	ACCI		
				FL 245						
▲	DAT VOR/DME			27°16'46" S 70°46'39" W						
CONV	194°	014°	60	FL 450	5	↓	↑	ACCI		
				FL 245						
△	UPUKU			28°15'44" S 71°0'5" W						
CONV	192°	012°	60	FL 450	5	↓	↑	ACCS		
				FL 245						
△	ISENO			29°14'52" S 71°13'48" W						
CONV	192°	012°	28	FL 450	5	↓	↑	ACCS		
				FL 245						
△	TIMDA			29°42'42" S 71°20'22" W						
CONV	192°	012°	35	FL 450	5	↓	↑	ACCS		
				FL 245						
▲	®	TOY VOR/DME		30°16'35" S 71°28'25" W						
RMK:										
CHG:	PANEX									

Designador de ruta // Route Designator									
▲ / △	WAYPOINT			COORDENADAS			INT		
	Notificación obligatoria / Notificación no obligatorio // Compulsory / Non compulsory								
NAV	TR MAG		DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL		CTLU	RMKS
	↓	↑				IMPAR //ODD	PAR// EVEN		
UV 200 (CONTINUACIÓN)									
▲	TOY VOR/DME			30°16'35" S 71°28'25" W					
CONV	181°	001°	87	FL 450	5	↓	↑	ACCS	
				FL 245					
▲	ESNOX			31°43'19" S 71°29'12" W					
CONV	179°	359°	32	FL 450	5	↓	↑	ACCS	
				FL 245					
▲	BUXIS			32°15'33" S 71°29'30" W					
CONV	179°	359°	29	FL 450	5	↓	↑	ACCS	
				FL 245					
▲	VTN VOR/DME			32°44'19" S 71°29'46" W					
CONV	185°	004°	55	FL 450	5	↓	↑	ACCS	
				FL 245					
▲	DGO VOR/DME			33°39'26" S 71°36'52" W					
CONV	199°	019°	40	FL 450	5	↓	↑	ACCS	
				FL 245					
△	ESOKI			34°16'58" S 71°53'44" W					
CONV	199°	019°	99	FL 450	5	↓	↑	ACCS	
				FL 245					
△	SOSTA			35°49'18" S 72°36'25" W					
CONV	196°	016°	60	FL 450	5	↓	↑	ACCS	
				FL 245					
▲	CAR VOR/DME			36°45'20" S 73°3'11" W					
CONV	177°	357°	61	FL 450	5	↓	↑	ACCS ACCM	
				FL 245					
▲	PANEX			37°45'59" S 73°5'35" W					
CONV	173°	353°	114	FL 450	5	↓	↑	ACCM	
				FL 245					
▲	VLD VOR/DME			39°40'16" S 73°5'8" W					
CONV	173°	353°	35	FL 450	5	↓	↑	ACCM	
				FL 245					
△	ISUDO			40°15'42" S 73°5'16" W					
CONV	173°	353°	40	FL 450	5	↓	↑	ACCM	
				FL 245					
△	KIKOP			40°55'44" S 73°5'31" W					
CONV	173°	353°	30	FL 450	5	↓	↑	ACCM	
				FL 245					
▲	MON VOR/DME			41°25'45" S 73°5'31" W					
RMKS:									
CHG:	PANEX								

Designador de ruta // Route Designator										
▲ / △	WAYPOINT		COORDENADAS				INT			
	Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory									
NAV	TR MAG		DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL		CTLU	RMK	
	↓	↑				IMPAR //ODD	PAR// EVEN			
UV 204										
▲	ARI VOR/DME		18°22'10" S 70°20'47" W							
CONV	182°		60	FL 450	5	↓		ACCI	(1)	
				FL 245						
▲	PUGOT		19°22'28" S 70°15'35" W							
CONV	183°		72	FL 450	5	↓		ACCI		
				FL 245						
▲	IQQ VOR/DME		20°34'15" S 70°10'59" W							
CONV	191°		81	FL 450	5	↓		ACCI		
				FL 245						
▲	REBOL		21°55'15" S 70°18'36" W							
CONV	189°		93	FL 450	5	↓		ACCI		
				FL 245						
▲	FAG VOR/DME		23°28'1" S 70°26'52" W							
CONV	175°		80	FL 450	5	↓		ACCI		
				FL 245						
▲	VADIX		24°47'3" S 70°11'38" W							
CONV	175°		39	FL 450	5	↓		ACCI		
				FL 245						
▲	SILEN		25°26'0" S 70°4'0" W							
CONV	202°		57	FL 450	5	↓		ACCI		
				FL 245						
△	PUMEN		26°19'56" S 70°24'35" W							
CONV	202°		60	FL 450	5	↓		ACCI		
				FL 245						
▲	DAT VOR/DME		27°16'46" S 70°46'39" W							
CONV	183°		60	FL 450	5	↓		ACCI		
				FL 245						
△	EKUBO		28°16'55" S 70°47'49" W							
CONV	183°		136	FL 450	5	↓		ACCS		
				FL 245						
▲	VUNIK		30°32'58" S 70°50'30" W				R297 TOY VOR/DME			
CONV	179°		47	FL 450	5	↓		ACCS		
				FL 245						
▲	EMBAL		31°20'0" S 70°51'30" W							
RMK:	(1) COP 45 NM ARI VOR/DME - 87 NM IQQ VOR/DME									
CHG:	Formato / Layout									

Designador de ruta // Route Designator									
▲ / △	WAYPOINT		COORDENADAS				INT		
	Notificación obligatoria / Notificación no obligatorio // Compulsory / Non compulsory								
NAV	TR MAG		DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL		CTLU	RMKS
	↓	↑				IMPAR //ODD	PAR// EVEN		
UV 204 (CONTINUACIÓN)									
▲	EMBAL		31°20'0" S 70°51'30" W						
CONV	179°		25	FL 450	5	↓		ACCS	
				FL 245					
▲	SIMOK		31°45'6" S 70°51'11" W				D70 N TBN VOR/DME		
CONV	179°		30	FL 450	5	↓		ACCS	
				FL 245					
△	MOLPU		32°15'1" S 70°50'47" W				D40 N TBN VOR/DME		
CONV	179°		40	FL 450	5	↓		ACCS	
				FL 245					
▲	TBN VOR/DME		32°55'6" S 70°50'14" W						
RMKS:									
CHG:	Formato / Layout								

Designador de ruta // Route Designator									
▲ / △	WAYPOINT			COORDENADAS			INT		
	Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory								
NAV	TR MAG		DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL		CTLU	RMK
	↓	↑				IMPAR //ODD	PAR// EVEN		
UV 206									
▲	VTN VOR/DME			32°44'19" S 71°29'46" W					
CONV	107°	287°	16	FL 450	5	↓	↑	ACCS	
				FL 245					
△	TENUT			32°49'19" S 71°11'33" W					
CONV	107°	287°	9	FL 450	5	↓	↑	ACCS	
				FL 245					
△	OLMUE			32°52'8" S 71°1'11" W			R287 D10 W TBN VOR/DME		
CONV	107°	287°	10	FL 450	5	↓	↑	ACCS	
				FL 245					
▲	TBN VOR/DME			32°55'6" S 70°50'14" W					

RMK:	
CHG:	Formato / Layout

UV 208									
▲	TOY VOR/DME			30°16'35" S 71°28'25" W					
CONV	154°		71	FL 450	5	↓		ACCS	
				FL 245					
▲	EMBAL			31°20'0" S 70°51'30" W					
CONV	179°		25	FL 450	5	↓		ACCS	
				FL 245					
▲	SIMOK			31°45'6" S 70°51'11" W			D70 N TBN VOR/DME		
CONV	179°		30	FL 450	5	↓		ACCS	
				FL 245					
△	MOLPU			32°15'1" S 70°50'47" W			D40 N TBN VOR/DME		
CONV	179°		40	FL 450	5	↓		ACCS	
				FL 245					
▲	TBN VOR/DME			32°55'6" S 70°50'14" W					

RMK:	
CHG:	Formato / Layout

Dejada Intencionalmente en blanco
Intentionally left blank

Designador de ruta // Route Designator									
▲ / △	WAYPOINT			COORDENADAS			INT		
	Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory								
NAV	TR MAG		DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL		CTLU	RMK
	↓	↑				IMPAR //ODD	PAR// EVEN		
UW 56									
▲	BONTA			55°0'0" S 66°50'0" W					
CONV	*	*	91	FL 450	5	↓	↑	ACCN	
				FL 245					
▲	GEBOS			56°22'48" S 65°44'0" W					

RMK:	(*)AWY DE ORIGEN ARGENTINO. PARA INFORMACIÓN DETALLADA, REFIÉRASE AL AIP ARGENTINA
CHG:	← AWY UW-100

Dejada Intencionalmente en blanco
Intentionally left blank

ENR 3.2

RUTAS DE NAVEGACIÓN DE AREA / AREA NAVIGATION ROUTES

Designador de ruta // Route Designator										
◆ / ◆	WAYPOINT		COORDENADAS							
	Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory									
NAV	TR MAG		DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL		QNH	CTLU	RMK
	↓	↑				IMPAR //ODD	PAR// EVEN			
L 300										(1)
◆	ARI VOR/DME		18°22'10" S 70°20'47" W							
RNAV 5	199°	019°	66	FL245 9500 FT	5	↓	↑	SCAR	APP SCAR	
◆	SIRAM		19°26'19" S 70°36'5" W							
RNAV 5	195°	014°	56	FL 245 9500 FT	5	↓	↑	SCDA	ACCI	
◆	IRULI		20°22'21" S 70°45'9" W							
RNAV 5	185°	005°	91	FL 245 9500 FT	5	↓	↑	SCDA	ACCI	
◆	BRADA		21°53'31" S 70°44'43" W							
RNAV 5	188°	008°	60	FL 245 9500 FT	5	↓	↑	SCFA	ACCI	
◆	SIDOT		22°53'13" S 70°48'8" W							
RNAV 5	188°	007°	90	FL 245 9500 FT	5	↓	↑	SCFA	APP SCFA	
◆	SACON		24°22'58" S 70°53'21" W							
RNAV 5	189°	009°	21	FL 245 9500 FT	5	↓	↑	SCFA	APP SCFA	
◆	PALEK		24°43'57" S 70°55'20" W							
RNAV 5	189°	008°	98	FL 245 FL 95	5	↓	↑		ACCI	
◆	RONUV		26°22'2" S 71°4'43" W							
RNAV 5	188°	007°	128	FL 245 9500 FT	5	↓	↑	SCAT	ACCI	
◆	UBKON		28°30'0" S 71°17'26" W							
RNAV 5	187°	006°	46	FL 245 FL 95	5	↓	↑		ACCI	
◆	TEDIN		29°15'51" S 71°22'7" W							
RNAV 5	186°	005°	18	FL 245 9500 FT	5	↓	↑	SCSE	APP SCSE ACCS	(2)
◆	SEBTO		29°33'57" S 71°23'59" W							
RNAV 5	186°	005°	43	FL 245 9500 FT	5	↓	↑	SCSE	APP SCSE ACCS	(2)
◆	Ⓜ	TOY VOR/DME		30°16'35" S 71°28'25" W						
RMK:	(1) GNSS o INS/IRS RQRD (2) APP SCSE MEA-FL175 / ACCS FL180-FL245									
CHG:	Formato / Layout									

Designador de ruta // Route Designator										
◆ / ◆	WAYPOINT		COORDENADAS							
	Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory									
NAV	TR MAG		DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL		QNH	CTLU	RMK
	↓	↑				IMPARG//ODD	PAR//EVEN			
L 302										(1)
◆	Ⓜ	IREMI		18°21'0" S 75°23'0" W						
RNAV 10	166°	346°	176	FL 245	10	↓	↑		ACCO	(2)
				FL 45						
◆		ASEPU		21°10'21" S 74°31'17" W						
RNAV 10	166°	345°	177	FL 245	10	↓	↑		ACCO	(2)
				FL 45						
◆	Ⓜ	ELASA		24°0'42" S 73°37'8" W						
RNAV 10	165°	344°	220	FL 245	10	↓	↑		ACCO	
				FL 45						
◆	Ⓜ	ATEDA		27°31'42" S 72°26'38" W						
RNAV 10	164°	343°	61	FL 245	10	↓	↑		ACCO	
				FL 95						
◆		NUXUP		28°30'0" S 72°6'25" W						
RNAV 10	163°	343°	61	FL 245	10	↓	↑		ACCO	
				FL 95						
◆		DALUS		29°28'30" S 71°45'38" W						
RNAV 10	163°	343°	50	FL 245	10	↓	↑	SCSE	APP SCSE	(3)
				9500 FT					ACCS	
◆	Ⓜ	TOY VOR/DME		30°16'35" S 71°28'25" W						
RNAV 10	152°		35	FL 245	10	↓		SCSE	APP SCSE	(3)
				9500 FT					ACCS	
◆		EDRON		30°47'41" S 71°9'6" W						
RNAV 10	152°		37	FL 245	10	↓			ACCS	
				FL 155						
◆		ISGUD		31°20'8" S 70°48'43" W						
RNAV 10	185°		25	FL 245	10	↓			ACCS	
				FL 155						
◆		SIMOK		31°45'6" S 70°51'11" W						

RMK:	(1) All traffic FANS 1A must log on SCEZ for ADS-C connection at least 10 min prior entering SCFZ. Pilots must conduct normal and routine communications with ATC via VHF and/or HF by the use of the published FREQ. In case of radio communications failures, CPDLC shall be used (2) Lateral offset of 1 or 2 NM to the right (on the direction of flight) from CL is permitted (3) APP SCSE MEA-FL145 / ACCS FL150-FL245
CHG:	Formato, RMK / Layout, RMK

Designador de ruta // Route Designator										
◆ / ◆	WAYPOINT		COORDENADAS							
	Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory									
NAV	TR MAG		DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL		QNH	CTLU	RMK
	↓	↑				IMPAR //ODD	PAR// EVEN			
L 348										(1)
◆	DGO VOR/DME		33°39'26" S 71°36'52" W							
RNAV 10	267°	087°	61	FL 245	10	↑	↓		ACCS	
				FL 55						
◆	PUDRO		33°40'25" S 72°50'7" W							
RNAV 10	266°	086°	8	FL 245	10	↑	↓		ACCS	
				FL 55						
◆	TIRLO		33°40'30" S 73°0'0" W							
RNAV 10	267°	086°	100	FL 245	10	↑	↓		ACCO	
				FL 55						
◆	LOKOL		33°40'0" S 75°0'0" W							
RNAV 10	270°	089°	253	FL 245	10	↑	↓		ACCO	
				FL 55						
◆	Ⓜ	XONAT		33°12'0" S 80°0'0" W						
RNAV 10	267°	086°	254	FL 245	10	↑	↓		ACCO	
				FL 55						
◆	TOGUP		32°43'0" S 85°0'0" W							
RNAV 10	266°	087°	257	FL 245	10	↑	↓		ACCO	
				FL 55						
◆	Ⓜ	OSOGU		32°2'0" S 90°0'0" W						
RNAV 10	266°	088°	262	FL 245	10	↑	↓		ACCO	
				FL 55						
◆	KEXEM		31°9'0" S 95°0'0" W							
RNAV 10	268°	090°	267	FL 245	10	↑	↓		ACCO	
				FL 55						
◆	Ⓜ	MUGUK		30°2'0" S 100°0'0" W						
RNAV 10	270°	090°	326	FL 245	10	↑	↓		ACCO	
				FL 55						
◆	VALUM		28°26'5" S 105°55'45" W							
RNAV 10	273°	093°	80	FL 245	10	↑	↓		ACCO	
				FL 55						
◆	PUMPI		28°0'29" S 107°21'50" W							
RNAV 10	274°	095°	61	FL 245	10	↑	↓		ACCO	
				FL 55						
◆	ASALA		27°40'32" S 108°26'22" W							
RMK:	(1)All traffic FANS 1A must log on SCEZ for ADS-C connection. Pilots must conduct normal and routine communications with ATC via VHF and/or HF by the use of the published FREQ. In case of radio communications failures CPDLC shall be used									
CHG:	Formato, RMK / Layout, RMK									

Designador de ruta // Route Designator										
◆ / ◆		WAYPOINT		COORDENADAS						
		Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory								
NAV	TR MAG		DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL		QNH	CTLU	RMK
	↓	↑				IMPAR //ODD	PAR// EVEN			
L 348 (CONTINUACIÓN)										(1)
◆		ASALA		27°40'32" S 108°26'22" W						
RNAV 10	285°	106°	60	FL 245 5500 FT	10	↑	↓	SCIP	APP SCIP	
◆		IPA VOR/DME		27°9'50" S 109°24'21" W						
RNAV 10	261°	082°	60	FL 245 5500 FT	10	↑	↓	SCIP	APP SCIP	
◆		VUGSU		27°3'0" S 110°31'9" W						
RNAV 10	262°	082°	60	FL 245 FL 55	10	↑	↓		ACCO	
◆		HANPI		26°55'38" S 111°37'48" W						
RNAV 10	262°	084°	183	FL 245 FL 55	10	↑	↓		ACCO	
◆		SAKOB		26°30'0" S 115°0'0" W						
RNAV 10	264°	086°	274	FL 245 FL 55	10	↑	↓		ACCO	
◆		SAURI		25°45'0" S 120°0'0" W						

RMK:	(1)All traffic FANS 1A must log on SCEZ for ADS-C connection. Pilots must conduct normal and routine communications with ATC via VHF and/or HF by the use of the published FREQ. In case of radio communications failures CPDLC shall be used
CHG:	Formato, RMK / Layout, RMK

Designador de ruta // Route Designator										
◆ / ◆	WAYPOINT		COORDENADAS							
	Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory									
NAV	TR MAG		DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL		QNH	CTLU	RMK
	↓	↑				IMP //ODD	PAR// EVEN			
L 405										(1)
◆	Ⓜ	UMKAL	32°53'0" S 70°0'0" W							
RNAV 5	267°		27	FL 245	5		↓		ACCS	
				FL 205						
◆		RIBLA	32°54'24" S 70°32'23" W							
RNAV 5	266°		14	FL 245	5		↓	SCEL	ACCS	
				9500 FT						
◆		UGOLA	32°55'9" S 70°48'40" W							
RNAV 5	264°		19	FL 245	5		↓	SCEL	ACCS	
				9500 FT						
◆		DONTI	32°57'0" S 71°11'24" W							
RNAV 5	308°		20	FL 245	5		↓	SCVM	ACCS	
				9500 FT						
◆		VTN VOR/DME	32°44'19" S 71°29'46" W							

RMK:	(1) GNSS o INS/IRS RQRD
CHG:	Formato / Layout

L 525											(1)
◆		ILO VOR*	17°41'28" S* 71°21'2" W*								
RNAV 5*	*	312**	*	FL 245*	5*	↓*	↑*	*	APP SCAR	(2)*	
				FL 85*							
◆		ARI VOR/DME	18°22'10" S 70°20'47" W								

RMK:	(*JAWY DE ORIGEN PERUANO. PARA INFORMACIÓN DETALLADA, REFIÉRASE AL AIP PERÚ (1) GNSS o INS/IRS RQRD (2) APP SCAR WI TMA SCAR
CHG:	Formato / Layout

Designador de ruta // Route Designator										
◆ / ◆	WAYPOINT			COORDENADAS						
	Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory									
NAV	TR MAG		DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL		QNH	CTLU	RMK
	↓	↑				IMPAR //ODD	PAR// EVEN			
L 775										(1)
◆	MON VOR/DME			41°25'45" S 73°5'31" W						
RNAV 5	167°	346°	56	FL 245 4500 FT	5	↓	↑	SCTE	ACCM	
◆	GENEK			42°21'36" S 72°58'26" W						
RNAV 5	103°	283°	8	FL 245 4500 FT	5	↓	↑	SCTE	ACCM	
◆	GUTIN			42°24'24" S 72°48'45" W						
RNAV 5	103°	283°	34	FL 245 FL 115	5	↓	↑		ACCM	(2)
◆	Ⓜ	PABAL			42°36'30" S 72°6'18" W					

RMK:	(1) GNSS o INS/IRS RQRD (2) MCL GUTIN FL 100 E
CHG:	Formato / Layout

L 780											(1)
◆	SULNA			27°46'43" S 73°20'21" W							
RNAV 10		340°	46	FL245 FL 95	10		↑		ACCO		
◆	SIKAB			28°30'0" S 73°3'12" W							
RNAV 10		340°	75	FL245 FL 95	10		↑		ACCS		
◆	VUTRA			29°40'58" S 72°34'32" W							
RNAV 10		340°	62	FL245 FL 95	10		↑		ACCS		
◆	MOPNU			30°39'34" S 72°10'19" W							
RNAV 10		339°	64	FL245 FL 95	10		↑		ACCS		
◆	AKPOK			31°40'12" S 71°44'43" W							
RNAV 10		339°	38	FL245 FL 95	10		↑		ACCS		
◆	BUXIS			32°15'33" S 71°29'30" W							
RNAV 10		339°	44	FL245 9500 FT	10		↑	SCVM	ACCS		
◆	DONTI			32°57'0" S 71°11'24" W							

RMK:	(1)All traffic FANS 1A must log on SCEZ for ADS-C connection at least 10 min prior entering SCFZ. Pilots must conduct normal and routine communications with ATC via VHF and/or HF by the use of the published FREQ. In case of radio communications failures, CPDLC shall be used
CHG:	Formato, RMK / Layout, RMK

Designador de ruta // Route Designator										
◆ / ◆		WAYPOINT		COORDENADAS						
Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory										
NAV	TR MAG		DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL		QNH	CTLU	RMK
	↓	↑				IMPAR //ODD	PAR// EVEN			
M 424										(1)
◆		AMB VOR/DME		33°25'11" S 70°47'4" W						
RNAV 5	176°		30	FL 245	5	↓			ACCS	
				FL 105						
◆		LINER		33°55'32" S 70°45'8" W						
RNAV 5	105°		13	FL 245	5	↓			ACCS	
				FL 105						
◆		SUPRA		33°59'12" S 70°30'8" W						
RNAV 5	108°		36	FL 245	5	↓			ACCS	(2)
				FL 195						
◆ (M)		ALBAL		34°11'0" S 69°49'0" W						

RMK:	(1) GNSS o INS/IRS RQRD (2) MCL SUPRA FL 165 E
CHG:	Formato / Layout

Dejada Intencionalmente en blanco
Intentionally left blank

Designador de ruta // Route Designator										
◆ / ◆		WAYPOINT		COORDENADAS						
Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory										
NAV	TR MAG		DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL		QNH	CTLU	RMK
	↓	↑				IMPAR //ODD	PAR// EVEN			
N 674										(1)
◆		MUNER		52°0'0" S 71°18'36" W						
RNAV 5	152°	332°	63	FL 245	5	↓	↑	SCCI	ACCN	
				6500 FT						
◆		NAS VOR/DME		53°0'15" S 70°51'19" W						
RMK:	(1) GNSS o INS/IRS RQRD									
CHG:	Formato / Layout									

Dejada Intencionalmente en blanco
Intentionally left blank

Designador de ruta // Route Designator										
◆ / ◆	WAYPOINT		COORDENADAS							
	Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory									
NAV	TR MAG		DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL		QNH	CTLU	RMK
	↓	↑				IMPAR //ODD	PAR// EVEN			
Q 802										(1)
◆	SIRAM		19°26'19" S 70°36'5" W							
RNAV 5 / RNP 2*		359°	33	FL 245 5500 FT	5		↑	SCDA	ACCI	
◆	KIMUP		19°59'25" S 70°31'59" W							
RNAV 5 / RNP 2*		006°	38	FL 245 5500 FT	5		↑	SCDA	ACCI	
◆	DADGI		20°37'17" S 70°32'12" W							
RNAV 5 / RNP 2*		006°	43	FL 245 5500 FT	5		↑	SCDA	ACCI	
◆	EDNIX		21°21'16" S 70°32'27" W							
RNAV 5 / RNP 2*		005°	32	FL 245 5500 FT	5		↑	SCDA	ACCI	
◆	GAXIR		21°53'31" S 70°32'38" W							
RNAV 5 / RNP 2*		006°	60	FL 245 5500 FT	5		↑	SCFA	APP SCFA	
◆	ARPOM		22°53'13" S 70°33'46" W							
RNAV 5 / RNP 2*		005°	54	FL 245 5500 FT	5		↑	SCFA	APP SCFA	
◆	SUNRU		23°47'47" S 70°34'0" W							
RNAV 5 / RNP 2*		004°	25	FL 245 8500 FT	5		↑	SCFA	APP SCFA	
◆	LONEK		24°12'52" S 70°33'51" W							
RNAV 5 / RNP 2*		003°	35	FL 245 8500 FT	5		↑	SCFA	APP SCFA	
◆	DOVRI		24°48'2" S 70°33'38" W							
RNAV 5 / RNP 2*		008°	38	FL 245 FL 85	5		↑		ACCI	
◆	PUNSO		25°26'0" S 70°36'54" W							
RNAV 5 / RNP 2*		007°	61	FL 245 FL 55	5		↑		ACCI	
◆	DOVKA		26°26'47" S 70°42'13" W							
RNAV 5 / RNP 2*		011°	13	FL 245 5500 FT	5		↑	SCAT	ACCI	
◆	ILSOT		26°40'8" S 70°44'30" W							
RMK:	(1) GNSS o INS/IRS RQRD				*Vea ENR 1.1-3 / See ENR 1.1-3					
CHG:	Especificación NAV / NAV specification									

Designador de ruta // Route Designator										
◆ / ◆		WAYPOINT		COORDENADAS						
Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory										
NAV	TR MAG		DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL		QNH	CTLU	RMK
	↓	↑				IMPAR //ODD	PAR// EVEN			
Q 802 (CONTINUACIÓN)										(1)
◆		ILSOT		26°40'8" S 70°44'30" W						
RNAV 5 / RNP 2*		007°	96	FL 245 5500 FT	5		↑	SCAT	ACCI	
◆		PUNAP		28°16'17" S 70°54'37" W						
RNAV 5 / RNP 2*		007°	14	FL 245 5500 FT	5		↑	SCAT	ACCI	
◆		VUGUS		28°30'0" S 70°56'2" W						
RNAV 5 / RNP 2*		005°	46	FL 245 FL 85	5		↑		ACCS	
◆		KILIN		29°16'7" S 71°0'21" W						
RNAV 5 / RNP 2*		006°	59	FL 245 8500 FT	5		↑	SCSE	APP SCSE ACCS	(2)
◆		ANDAK		30°14'37" S 71°7'9" W						
RNAV 5 / RNP 2*		003°	11	FL 245 9500 FT	5		↑	SCSE	APP SCSE ACCS	(2)
◆		TITKI		30°25'30" S 71°7'47" W						
RNAV 5 / RNP 2*		003°	22	FL 245 9500 FT	5		↑	SCSE	APP SCSE ACCS	(2)
◆		EDRON		30°47'41" S 71°9'6" W						
RNAV 5 / RNP 2*		003°	10	FL 245 FL 95	5		↑		ACCS	
◆		KUGAP		30°57'42" S 71°9'43" W						
RNAV 5 / RNP 2*		003°	49	FL 245 FL 95	5		↑		ACCS	
◆		ITAVA		31°46'52" S 71°12'41" W						
RNAV 5 / RNP 2*		358°	62	FL 245 FL 95	5		↑		ACCS	
◆		TENUT		32°49'19" S 71°11'33" W						
RNAV 5 / RNP 2*		358°	8	FL 245 9500 FT	5		↑	SCEL	ACCS	
◆		DONTI		32°57'0" S 71°11'24" W						
RNAV 5 / RNP 2*		004°	55	FL 245 9500 FT	5		↑	SCEL	ACCS	
◆		VAMAN		33°51'48" S 71°18'21" W						
RMK:	(1) GNSS o INS/IRS RQRD				*Vea ENR 1.1-3 / See ENR 1.1-3					
	(2) APP SCSE MEA-FL170 / ACCS FL175-FL245									
CHG:	Especificación NAV / NAV specification									

Designador de ruta // Route Designator										
◆ / ◆	WAYPOINT		COORDENADAS							
	Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory									
NAV	TR MAG		DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL		QNH	CTLU	RMK
	↓	↑				IMPAR //ODD	PAR// EVEN			
Q 802 (CONTINUACIÓN)										(1)
◆	VAMAN		33°51'48" S 71°18'21" W							
RNAV 5 / RNP 2*		004°	47	FL 245	5		↑		ACCS	
				FL 95						
◆	EROLO		34°39'2" S 71°24'28" W							
RNAV 5 / RNP 2*		010°	50	FL 245	5		↑		ACCS	
				FL 95						
◆	BOLOK		35°28'14" S 71°38'33" W							
RNAV 5 / RNP 2*		009°	134	FL 245	5		↑	SCCH	ACCS	
				7500 FT						
◆	ENSER		37°38'45" S 72°17'22" W							
RNAV 5 / RNP 2*		007°	37	FL 245	5		↑	SCQP	APP SCQP	
				5500 FT						
◆	KETIR		38°15'17" S 72°27'32" W							
RNAV 5 / RNP 2*		007°	15	FL 245	5		↑	SCQP	APP SCQP	
				5500 FT						
◆	ELABA		38°30'0" S 72°31'41" W							
RNAV 5 / RNP 2*		007°	25	FL 245	5		↑	SCQP	APP SCQP	
				5500 FT						
◆	NIA VOR/DME		38°54'22" S 72°38'38" W							
RNAV 5 / RNP 2*		002°	30	FL 245	5		↑	SCQP	APP SCQP	
				5500 FT						
◆	MALTU		39°24'6" S 72°43'59" W							
RNAV 5 / RNP 2*		002°	19	FL 245	5		↑	SCQP	APP SCQP	
				5500 FT						
◆	PUKAN		39°42'49" S 72°47'23" W							
RNAV 5 / RNP 2*		360°	38	FL 245	5		↑	SCJO	APP SCQP ACCM	(3)
				5500 FT						
◆	ANROS		40°20'21" S 72°53'29" W							
RNAV 5 / RNP 2*		360°	46	FL 245	5		↑	SCJO	ACCM	
				5500 FT						
◆	VOVKI		41°5'56" S 73°1'48" W							
RNAV 5 / RNP 2*		360°	20	FL 245	5		↑	SCTE	ACCM	
				5500 FT						
◆	MON VOR/DME		41°25'45" S 73°5'31" W							
RMK:	(1) GNSS o INS/IRS RQRD				*Vea ENR 1.1-3 / See ENR 1.1-3					
	(3) APP SCQP WI TMA SCQP									
CHG:	Especificación NAV / NAV specification									

Designador de ruta // Route Designator										
◆ / ◆		WAYPOINT		COORDENADAS						
Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory										
NAV	TR MAG		DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL		QNH	CTLU	RMK
	↓	↑				IMPAR //ODD	PAR// EVEN			
Q 802 (CONTINUACIÓN)										(1)
◆		MON VOR/DME		41°25'45" S 73°5'31" W						
RNAV 5 / RNP 2*		356°	60	FL 245	5		↑	SCTE	ACCM	
				2500 FT						
◆		CAUKE		42°25'31" S 73°12'7" W						
RNAV 5 / RNP 2*		356°	43	FL 245	5		↑	SCPQ	ACCM	
				4500 FT						
◆		KORKO		43°8'52" S 73°16'40" W						
RNAV 5 / RNP 2*		355°	121	FL 245	5		↑		ACCM	
				FL 105						
◆		ESGOR		45°9'33" S 73°31'21" W						
RNAV 5 / RNP 2*		350°	111	FL 245	5		↑		ACCM	
				FL 165						
◆		SATIN		47°0'0" S 73°36'25" W						
RNAV 5 / RNP 2*		352°	75	FL 245	5		↑		ACCN	
				FL 145						
◆		VUTRU		48°14'55" S 73°45'22" W						
RNAV 5 / RNP 2*		352°	63	FL 245	5		↑		ACCN	
				FL 145						
◆		SINEL		49°17'26" S 73°53'12" W						
RNAV 5 / RNP 2*		351°	65	FL 245	5		↑		ACCN	
				FL 145						
◆		KOLPU		50°21'59" S 74°1'39" W						
RNAV 5 / RNP 2*		316°	64	FL 245	5		↑		ACCN	
				FL 145						
◆		TOKOS		51°17'0" S 73°11'15" W						
RNAV 5 / RNP 2*		316°	39	FL 245	5		↑		ACCN	
				FL 145						
◆		TOPEM		51°50'5" S 72°39'46" W						
RNAV 5 / RNP 2*		305°	31	FL 245	5		↑	SCNT	ACCN	
				6500 FT						
◆		SIRUN		52°13'16" S 72°6'33" W						
RNAV 5 / RNP 2*		305°	41	FL 245	5		↑	SCCI	ACCN	
				6500 FT						
◆		GEKAM		52°43'29" S 71°22'3" W						
RMK:	(1) GNSS o INS/IRS RQRD *Vea ENR 1.1-3 / See ENR 1.1-3									
CHG:	Especificación NAV / NAV specification									

Designador de ruta // Route Designator										
◆ / ◆		WAYPOINT		COORDENADAS						
Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory										
NAV	TR MAG		DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL		QNH	CTLU	RMK
	↓	↑				IMPAR //ODD	PAR// EVEN			
Q 802 (CONTINUACIÓN)										(1)
◆		GEKAM		52°43'29" S 71°22'3" W						
RNAV 5 / RNP 2*	301°	15	FL 245		5	↑	SCCI	ACCN		
			6500 FT							
◆		USORI		52°54'3" S 71°4'14" W						
RNAV 5 / RNP 2*	296°	10	FL 245		5	↑	SCCI	ACCN		
			6500 FT							
◆		NAS VOR/DME		53°0'15" S 70°51'19" W						

RMK:	(1) GNSS o INS/IRS RQRD	*Vea ENR 1.1-3 / See ENR 1.1-3
CHG:	Especificación NAV / NAV specification	

Designador de ruta // Route Designator										
◆ / ◆	WAYPOINT		COORDENADAS							
	Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory									
NAV	TR MAG		DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL		QNH	CTLU	RMK
	↓	↑				IMPAR //ODD	PAR// EVEN			
Q 803										(1)
◆ LOBAG 19°25'42" S 70°12'45" W										
RNAV 5 / RNP 2*	187°		93	FL 245 9500 FT	5	↓		SCDA	ACCI	
◆ XONOG 20°59'14" S 70°13'5" W										
RNAV 5 / RNP 2*	186°		54	FL 245 9500 FT	5	↓		SCDA	ACCI	
◆ ENLUS 21°53'35" S 70°13'16" W										
RNAV 5 / RNP 2*	194°		60	FL 245 9500 FT	5	↓		SCFA	APP SCFA	
◆ PUKTA 22°53'7" S 70°22'40" W										
RNAV 5 / RNP 2*	185°		54	FL 245 9500 FT	5	↓		SCFA	APP SCFA	
◆ ISEKA 23°47'47" S 70°23'5" W										
RNAV 5 / RNP 2*	183°		60	FL 245 FL 105	5	↓			APP SCFA	
◆ UKATO 24°48'9" S 70°21'4" W										
RNAV 5 / RNP 2*	182°		76	FL 245 FL 105	5	↓			ACCI	
◆ NENAT 26°4'4" S 70°18'30" W										
RNAV 5 / RNP 2*	188°		55	FL 245 FL 105	5	↓			ACCI	
◆ REBEP 26°58'48" S 70°23'33" W										
RNAV 5 / RNP 2*	188°		91	FL 245 FL 105	5	↓			ACCI	
◆ MORMI 28°30'0" S 70°32'10" W										
RNAV 5 / RNP 2*	187°		25	FL 245 FL 165	5	↓			ACCS	
◆ OGROS 28°55'15" S 70°34'32" W										
RNAV 5 / RNP 2*	187°		33	FL 245 FL 155	5	↓			ACCS	
◆ ARSUS 29°28'8" S 70°37'39" W										
RNAV 5 / RNP 2*	186°		68	FL 245 FL 155	5	↓			APP SCSE ACCS	(2)
◆ NIRNU 30°35'33" S 70°44'22" W										
RMK:	(1) GNSS o INS/IRS RQRD					*Vea ENR 1.1-3 / See ENR 1.1-3				
	(2) APP SCSE MEA-FL170 / ACCS FL175-FL245									
CHG:	Especificación NAV / NAV specification									

Designador de ruta // Route Designator										
◆ / ◆	WAYPOINT		COORDENADAS							
	Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory									
NAV	TR MAG		DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL		QNH	CTLU	RMK
	↓	↑				IMPAR //ODD	PAR// EVEN			
Q 803 (CONTINUACIÓN)										(1)
◆	NIRNU		30°35'33" S 70°44'22" W							
RNAV 5 / RNP 2*	186°		45	FL 245	5	↓			ACCS	
				FL 155						
◆	ISGUD		31°20'8" S 70°48'43" W							
RNAV 5 / RNP 2*	185°		25	FL 245	5	↓			ACCS	
				FL 155						
◆	SIMOK		31°45'6" S 70°51'11" W							
RNAV 5 / RNP 2*	178°		70	FL 245	5	↓			ACCS	
				FL 135						
◆	UGOLA		32°55'9" S 70°48'40" W							
RNAV 5 / RNP 2*	184°		66	FL 245	5	↓		SCEL	ACCS	
				9500 FT						
◆	ANGOD		34°0'52" S 70°55'28" W							
RNAV 5 / RNP 2*	191°		44	FL 245	5	↓			ACCS	
				FL 95						
◆	ANDIX		34°43'34" S 71°7'9" W							
RNAV 5 / RNP 2*	189°		50	FL 245	5	↓			ACCS	
				FL 145						
◆	MUNEP		35°32'40" S 71°19'10" W							
RNAV 5 / RNP 2*	189°		133	FL 245	5	↓			ACCS	
				FL 145						
◆	SUMKO		37°43'3" S 71°52'24" W							
RNAV 5 / RNP 2*	189°		48	FL 245	5	↓		SCQP	APP SCQP	
				5500 FT						
◆	GEDIN		38°30'0" S 72°7'9" W							
RNAV 5 / RNP 2*	189°		26	FL 245	5	↓		SCQP	APP SCQP	
				5500 FT						
◆	MUBIL		38°54'56" S 72°15'8" W							
RNAV 5 / RNP 2*	189°		52	FL 245	5	↓		SCQP	APP SCQP	
				5500 FT						
◆	ERUKA		39°45'4" S 72°31'27" W							
RNAV 5 / RNP 2*	178°		160	FL 245	5	↓			APP SCQP ACCM	(3)
				FL 105						
◆	GUTIN		42°24'24" S 72°48'45" W							
RMK:	(1) GNSS o INS/IRS RQRD					*Vea ENR 1.1-3 / See ENR 1.1-3				
	(3) APP SCQP WI TMA SCQP									
CHG:	Especificación NAV / NAV specification									

Designador de ruta // Route Designator										
◆ / ◆	WAYPOINT		COORDENADAS							
	Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory									
NAV	TR MAG		DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL		QNH	CTLU	RMK
	↓	↑				IMPAR //ODD	PAR// EVEN			
Q 803 (CONTINUACIÓN)										(1)
◆	GUTIN		42°24'24" S 72°48'45" W							
RNAV 5 / RNP 2*	174°		40	FL 245	5	↓			ACCM	
				FL 105						
◆	KAMEK		43°4'19" S 72°51'0" W							
RNAV 5 / RNP 2*	174°		236	FL 245	5	↓			ACCM APP SCBA	(4)
				FL 115						
◆	TIGNO		47°0'0" S 73°5'20" W							
RNAV 5 / RNP 2*	176°		77	FL 245	5	↓			ACCN	
				FL 145						
◆	NIPLA		48°16'15" S 73°20'4" W							
RNAV 5 / RNP 2*	176°		127	FL 245	5	↓			ACCN	
				FL 145						
◆	BODOM		50°21'59" S 73°46'2" W							
RNAV 5 / RNP 2*	136°		59	FL 245	5	↓			ACCN	
				FL 145						
◆	NEPOL		51°12'13" S 72°58'21" W							
RNAV 5 / RNP 2*	135°		38	FL 245	5	↓			ACCN	
				FL 145						
◆	PNT VOR/DME		51°44'6" S 72°26'53" W							
RNAV 5 / RNP 2*	130°		26	FL 245	5	↓		SCNT	ACCN	
				6500 FT						
◆	NEDAX		52°4'56" S 72°1'24" W							
RNAV 5 / RNP 2*	126°		45	FL 245	5	↓		SCCI	ACCN	
				6500 FT						
◆	PORVA		52°38'37" S 71°13'15" W							
RNAV 5 / RNP 2*	126°		16	FL 245	5	↓		SCCI	ACCN	
				6500 FT						
◆	PAMIP		52°50'36" S 70°55'41" W							
RNAV 5 / RNP 2*	152°		10	FL 245	5	↓		SCCI	ACCN	
				6500 FT						
◆	NAS VOR/DME		53°0'15" S 70°51'19" W							
RMK:	(1) GNSS o INS/IRS RQRD					*Vea ENR 1.1-3 / See ENR 1.1-3				
	(4) APP SCBA WI TMA SCBA									
CHG:	Especificación NAV / NAV specification									

Designador de ruta // Route Designator										
◆ / ◆	WAYPOINT		COORDENADAS							
	Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory									
NAV	TR MAG		DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL		QNH	CTLU	RMK
	↓	↑				IMPAR //ODD	PAR// EVEN			
Q 805										(1)
◆	LINER		33°55'32" S 70°45'8" W							
RNAV 5 / RNP 2*	187°		50	FL 245 FL 105	5	↓			ACCS	
◆	PANIN		34°45'8" S 70°53'33" W							
RNAV 5 / RNP 2*	186°		18	FL 245 FL 145	5	↓			ACCS	
◆	MUPAV		35°3'23" S 70°56'41" W							
RNAV 5 / RNP 2*	186°		101	FL 245 FL 145	5	↓			ACCS	
◆	NISDO		36°43'11" S 71°14'17" W							
RNAV 5 / RNP 2*	185°		108	FL 245 FL 145	5	↓			ACCS APP SCQP	(2)
◆	TOSET		38°30'0" S 71°34'0" W							
RNAV 5 / RNP 2*	184°		169	FL 245 FL 145	5	↓			APP SCQP ACCM	(3)
◆	IRUDI		41°16'58" S 72°6'54" W							
RNAV 5 / RNP 2*	180°		135	FL 245 FL 145	5	↓			ACCM	
◆	DOTGU		43°30'53" S 72°28'23" W							
RNAV 5 / RNP 2*	178°		41	FL 245 FL 145	5	↓			ACCM	
◆	BOGAD		44°11'23" S 72°35'12" W							
RNAV 5 / RNP 2*	178°		170	FL 245 FL 145	5	↓			ACCM APP SCBA	(4)
◆	TIGNO		47°0'0" S 73°5'20" W							
RMK:	(1) GNSS o INS/IRS RQRD (2) CHG FREQ BY ATC (3) APP SCQP WI TMA SCQP				(4) APP SCBA WI TMA SCBA *Vea ENR 1.1-3 / See ENR 1.1-3					
CHG:	Especificación NAV, Tramo TIGNO-NAS VOR eliminado / NAV specification, TIGNO-NAS VOR leg removed									

Designador de ruta // Route Designator										
◆ / ◆		WAYPOINT		COORDENADAS						
Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory										
NAV	TR MAG		DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL		QNH	CTLU	RMK
	↓	↑				IMPAR //ODD	PAR// EVEN			
Q 808										(1)
◆		KADAK		33°58'11" S 71°4'28" W						
RNAV 5 / RNP 2*		020°	44	FL 245	5		↑		ACCS	
				FL 95						
◆		EROLO		34°39'2" S 71°24'28" W						
RNAV 5 / RNP 2*		022°	50	FL 245	5		↑		ACCS	
				FL 95						
◆		ALGEK		35°24'38" S 71°49'39" W						
RNAV 5 / RNP 2*		021°	42	FL 245	5		↑		ACCS	
				FL 95						
◆		LODOS		36°2'33" S 72°11'0" W						

RMK:	(1) GNSS o INS/IRS RQRD	*Vea ENR 1.1-3 / See ENR 1.1-3
CHG:	Especificación NAV / NAV specification	

Designador de ruta // Route Designator										
◆ / ◆	WAYPOINT		COORDENADAS							
	Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory									
NAV	TR MAG		DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL		QNH	CTLU	RMK
	↓	↑				IMPAR //ODD	PAR// EVEN			
Q 809										(1)
◆	GELUS		33°54'54" S 71°12'11" W							
RNAV 5 / RNP 2*	205°		44	FL 245	5	↓			ACCS	
				FL 95						
◆	DALAX		34°34'2" S 71°36'19" W							
RNAV 5 / RNP 2*	205°		50	FL 245	5	↓			ACCS	
				FL 95						
◆	ETAGA		35°18'35" S 72°4'18" W							
RNAV 5 / RNP 2*	204°		39	FL 245	5	↓			ACCS	
				FL 95						
◆	ARUNI		35°53'8" S 72°26'25" W							
RNAV 5 / RNP 2*	192°		117	FL 245	5	↓		SCIE	APP SCIE	
				7500 FT						
◆	PANEX		37°45'59" S 73°5'35" W							
RNAV 5 / RNP 2*	174°	354°	44	FL 245	5	↓	↑	SCQP	APP SCQP	
				7500 FT						
◆	ILNUT		38°30'0" S 73°5'15" W							
RNAV 5 / RNP 2*	174°	353°	45	FL 245	5	↓	↑	SCQP	APP SCQP	
				7500 FT						
◆	NEKOR		39°15'15" S 73°4'53" W							
RNAV 5 / RNP 2*	174°	354°	25	FL 245	5	↓	↑	SCVD	APP SCQP	
				5500 FT						
◆	VLD VOR/DME		39°40'16" S 73°5'8" W							
RNAV 5 / RNP 2*	183°	003°	25	FL 245	5	↓	↑	SCVD	APP SCQP	(2)
				4500 FT				ACCM		
◆	GUXER		40°4'55" S 73°10'44" W							
RNAV 5 / RNP 2*	183°	002°	57	FL 245	5	↓	↑	SCJO	ACCM	
				4500 FT						
◆	TOMUS		41°0'47" S 73°23'40" W							
RNAV 5 / RNP 2*	182°	002°	60	FL 245	5	↓	↑	SCTE	ACCM	
				3500 FT						
◆	KEVET		41°59'52" S 73°37'46" W							
RNAV 5 / RNP 2*	182°	002°	21	FL 245	5	↓	↑	SCPQ	ACCM	
				3500 FT						
◆	MPI VOR/DME		42°20'32" S 73°42'49" W							
RMK:	(1) GNSS o INS/IRS RQRD				*Vea ENR 1.1-3 / See ENR 1.1-3					
	(2) APP SCQP WI TMA SCQP									
CHG:	Especificación NAV / NAV specification									

Designador de ruta // Route Designator										
◆ / ◆	WAYPOINT		COORDENADAS							
	Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory									
NAV	TR MAG		DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL		QNH	CTLU	RMK
	↓	↑				IMPAR //ODD	PAR// EVEN			
Q 809 (CONTINUACIÓN)										(1)
◆	MPI VOR/DME		42°20'32" S 73°42'49" W							
RNAV 5 / RNP 2*	168°	348°	28	FL 245	5	↓	↑	SCPQ	ACCM	
				4500 FT						
◆	MIKAS		42°48'31" S 73°40'59" W							
RNAV 5 / RNP 2*	168°	348°	57	FL 245	5	↓	↑		ACCM	
				FL 45						
◆	SISAM		43°45'27" S 73°37'11" W							
RNAV 5 / RNP 2*	168°	347°	84	FL 245	5	↓	↑		ACCM	(2)
				FL 65						
◆	ESGOR		45°9'33" S 73°31'21" W							
RNAV 5 / RNP 2*	161°	340°	112	FL 245	5	↓	↑		ACCM	
				FL 165						
◆	TIGNO		47°0'0" S 73°5'20" W							

RMK:	(1) GNSS o INS/IRS RQRD (2) MCL SISAM FL 70 S	*Vea ENR 1.1-3 / See ENR 1.1-3
CHG:	Especificación NAV / NAV specification	

Designador de ruta // Route Designator										
◆ / ◆	WAYPOINT		COORDENADAS							
	Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory									
NAV	TR MAG		DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL		QNH	CTLU	RMK
	↓	↑				IMPAR //ODD	PAR// EVEN			
Q 810										(1)
◆	KADAK		33°58'11" S 71°4'28" W							
RNAV 5 / RNP 2*		020°	44	FL 245 FL 95	5		↑		ACCS	
◆	EROLO		34°39'2" S 71°24'28" W							
RNAV 5 / RNP 2*		022°	50	FL 245 FL 95	5		↑		ACCS	
◆	ALGEK		35°24'38" S 71°49'39" W							
RNAV 5 / RNP 2*		012°	53	FL 245 FL 95	5		↑		ACCS	
◆	ARNAK		36°15'25" S 72°7'29" W							
RNAV 5 / RNP 2*		010°	86	FL 245 9500 FT	5		↑	SCCH	ACCS	
◆	KONDI		37°38'25" S 72°35'0" W							
RNAV 5 / RNP 2*		005°	52	FL 245 9500 FT	5		↑	SCQP	APP SCQP	
◆	PUPAR		38°30'0" S 72°47'33" W							
RNAV 5 / RNP 2*		005°	47	FL 245 9500 FT	5		↑	SCQP	APP SCQP	
◆	ASAKU		39°15'43" S 72°58'55" W							
RNAV 5 / RNP 2*		004°	25	FL 245 9500 FT	5		↑	SCVD	APP SCQP	
◆	VLD VOR/DME		39°40'16" S 73°5'8" W							
RMK:	(1) GNSS o INS/IRS RQRD				*Vea ENR 1.1-3 / See ENR 1.1-3					
CHG:	Especificación NAV / NAV specification									

Designador de ruta // Route Designator										
◆ / ◆	WAYPOINT		COORDENADAS							
	Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory									
NAV	TR MAG		DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL		QNH	CTLU	RMK
	↓	↑				IMPAR //ODD	PAR// EVEN			
Q 814										(1)
◆	LOA VOR/DME		22°30'7" S 68°52'32" W							
RNAV 5 / RNP 2*	181°	360°	39	FL 245	5	↓	↑		APP SCFA	
				FL 185						
◆	VUDAP		23°8'38" S 68°48'18" W							
RNAV 5 / RNP 2*	195°	015°	13	FL 245	5	↓	↑		APP SCFA	
				FL 185						
◆	MARGU		23°21'8" S 68°50'28" W							
RNAV 5 / RNP 2*	195°	015°	87	FL 245	5	↓	↑		ACCI	
				FL 185						
◆	LITUX		24°46'56" S 69°5'36" W							
RNAV 5 / RNP 2*	194°	014°	48	FL 245	5	↓	↑		ACCI	
				FL 185						
◆	PAGUN		25°34'51" S 69°13'58" W							
RNAV 5 / RNP 2*		018°	120	FL 245	5		↑		ACCI	
				FL 205						
◆	PABOS		27°31'21" S 69°46'33" W							
RNAV 5 / RNP 2*		012°	40	FL 245	5		↑		ACCI	
				FL 205						
◆	DIMIM		28°11'11" S 69°54'1" W							
RNAV 5 / RNP 2*		012°	19	FL 245	5		↑		ACCI	
				FL 205						
◆	PUNDA		28°30'0" S 69°57'35" W							
RNAV 5 / RNP 2*		012°	135	FL 245	5		↑		ACCS	
				FL 205						
◆	VANIL		30°42'37" S 70°27'41" W							
RNAV 5 / RNP 2*		012°	38	FL 245	5		↑		ACCS	
				FL 205						
◆	ELAKI		31°20'8" S 70°36'27" W							
RNAV 5 / RNP 2*		002°	36	FL 245	5		↑		ACCS	
				FL 205						
◆	DILOK		31°56'0" S 70°38'0" W							

RMK:	(1) GNSS o INS/IRS RQRD	*Vea ENR 1.1-3 / See ENR 1.1-3
CHG:	Especificación NAV / NAV specification	

Designador de ruta // Route Designator										
◆ / ◆	WAYPOINT		COORDENADAS							
	Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory									
NAV	TR MAG		DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL		QNH	CTLU	RMK
	↓	↑				IMPAR //ODD	PAR// EVEN			
Q 815										(1)
◆	LOA VOR/DME		22°30'7" S 68°52'32" W							
RNAV 5 / RNP 2*	196°	015°	50	FL 245 13500 FT	5	↓	↑	SCCF	APP SCFA	
◆	CEPAM		23°19'33" S 69°1'12" W							
RNAV 5 / RNP 2*	195°	014°	135	FL 245 FL 185	5	↓	↑		ACCI	
◆	ENTOP		25°33'14" S 69°24'53" W							
RNAV 5 / RNP 2*	203°	022°	108	FL 245 FL 135	5	↓	↑		ACCI	
◆	BUVSA		27°16'1" S 70°4'3" W							
RNAV 5 / RNP 2*	202°		78	FL 245 FL 135	5	↓			ACCI	
◆	MORMI		28°30'0" S 70°32'10" W							
RNAV 5 / RNP 2*	187°		25	FL 245 FL 165	5	↓			ACCS	
◆	OGROS		28°55'15" S 70°34'32" W							
RNAV 5 / RNP 2*	187°		33	FL 245 FL 155	5	↓			ACCS	
◆	ARSUS		29°28'8" S 70°37'39" W							
RNAV 5 / RNP 2*	186°		68	FL 245 FL 155	5	↓			APP SCSE ACCS	(2)
◆	NIRNU		30°35'33" S 70°44'22" W							
RNAV 5 / RNP 2*	186°		45	FL 245 FL 155	5	↓			ACCS	
◆	ISGUD		31°20'8" S 70°48'43" W							
RNAV 5 / RNP 2*	185°		25	FL 245 FL 155	5	↓			ACCS	
◆	SIMOK		31°45'6" S 70°51'11" W							

RMK:	(1) GNSS o INS/IRS RQRD (2) APP SCSE MEA-FL170 / ACCS FL175-FL245	*Vea ENR 1.1-3 / See ENR 1.1-3
CHG:	Especificación NAV / NAV specification	

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE
INTENTIONALLY LEFT BLANK

Designador de ruta // Route Designator										
◆ / ◆	WAYPOINT		COORDENADAS							
	Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory									
NAV	TR MAG		DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL		QNH	CTLU	RMK
	↓	↑				IMPAR //ODD	PAR// EVEN			
T 100										(1)
◆	NAS VOR/DME		53°0'15" S 70°51'19" W							
RNAV 5	138°	315°	243	FL 245	5	↓	↑		ACCN APP SCGZ	(2)
				FL 105						
◆	Ⓜ	HORNO		56°28'36" S 67°16'0" W						
RNAV 5	135°	312°	207	FL 245	5	↓	↑		ACCN	
				FL 105						
◆	Ⓜ	DRAKE		59°18'28" S 63°35'41" W						
RNAV 5	132°	310°	144	FL 245	5	↓	↑		ACCN	
				FL 105						
◆	KRILL		61°12'22" S 60°41'11" W							
RNAV 5	130°	309°	77	FL 245	5	↓	↑		ACCN	
				FL 105						
◆	IRJ VOR		62°11'27" S 58°58'57" W							
RMK:	(1) GNSS o INS/IRS RQRD (2) APP SCGZ WI TMA SCGZ									
CHG:	IRJ VOR									

Designador de ruta // Route Designator										
◆ / ◆	WAYPOINT			COORDENADAS						
	Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory									
NAV	TR MAG		DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL		QNH	CTLU	RMK
	↓	↑				IMPAR //ODD	PAR// EVEN			
T 101										(1)
◆	LOKOL			33°40'0" S 75°0'0" W						
RNAV 5	069°	250°	105	FL 245	5	↓	↑		ACCO	
				FL 115						
◆	ITANO			33°9'12" S 73°0'0" W						
RNAV 5	070°	250°	11	FL 245	5	↓	↑		ACCO	
				FL 115						
◆	NILTA			33°5'55" S 72°47'47" W						
RNAV 5	070°	250°	43	FL 245	5	↓	↑		ACCO	
				FL 115						
◆	EGULU			32°52'35" S 71°59'13" W						
RNAV 5	070°	250°	26	FL 245	5	↓	↑		ACCS	
				FL 115						
◆	VTN VOR/DME			32°44'19" S 71°29'46" W						
RNAV 5	108°	287°	16	FL 245	5	↓	↑	SCVM	ACCS	
				8500 FT						
◆	TENUT			32°49'19" S 71°11'33" W						
RNAV 5	107°	287°	9	FL 245	5	↓	↑	SCVM	ACCS	
				8500 FT						
◆	OLMUE			32°52'8" S 71°1'11" W						
RNAV 5	107°	287°	10	FL 245	5	↓	↑	SCEL	ACCS	
				8500 FT						
◆	TBN VOR/DME			32°55'6" S 70°50'14" W						
RMK:	(1) GNSS o INS/IRS RQRD									
CHG:	Ninguno / None									

Designador de ruta // Route Designator										
◆ / ◆	WAYPOINT		COORDENADAS							
	Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory									
NAV	TR MAG		DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL		QNH	CTLU	RMK
	↓	↑				IMPAR //ODD	PAR// EVEN			
T 102										(1)
◆	MON VOR/DME		41°25'45" S 73°5'31" W							
RNAV 5	161°		60	FL 245 4500 FT	5	↓		SCTE	ACCM	
◆	GUTIN		42°24'24" S 72°48'45" W							
RNAV 5	158°		68	FL 245 FL 105	5	↓			ACCM	
◆	DOTGU		43°30'53" S 72°28'23" W							
RNAV 5	159°		108	FL 245 FL 105	5	↓			ACCM APP SCBA	(2)
◆	UDOVI		45°15'40" S 71°54'38" W							
RNAV 5	159°		40	FL 245 FL 105	5	↓			APP SCBA	
◆	BAL VOR/DME		45°54'47" S 71°42'45" W							
RNAV 5	218°	038°	35	FL 245 FL 165	5	↑	↓		APP SCBA	
◆	SURTA		46°18'19" S 72°19'58" W							
RNAV 5	189°	008°	44	FL 245 FL 165	5	↓	↑		APP SCBA ACCM	(2)
◆	BETRI		47°0'0" S 72°40'40" W							
RNAV 5	188°	008°	81	FL 245 FL 165	5	↓	↑		ACCN	
◆	NIPLA		48°16'15" S 73°20'4" W							
RNAV 5	188°	007°	65	FL 245 FL 165	5	↓	↑		ACCN	
◆	SINEL		49°17'26" S 73°53'12" W							
RMK:	(1) GNSS o INS/IRS RQRD (2) APP SCBA WI TMA SCBA									
CHG:	Formato / Layout									

Designador de ruta // Route Designator										
◆ / ◆	WAYPOINT			COORDENADAS						
	Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory									
NAV	TR MAG		DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL		QNH	CTLU	RMK
	↓	↑				IMP //ODD	PAR //EVEN			
T 103										(1)
◆	OPLES			20°34'16" S 70°11'0" W						
RNAV 5	154°	334°	5	FL 245 7500 FT	5	↓	↑	SCDA	ACCI	
◆	OSUVO			20°38'31" S 70°8'10" W						
RNAV 5	154°	334°	38	FL 245 8500 FT	5	↓	↑	SCDA	ACCI	
◆	AKNUV			21°10'47" S 69°46'32" W						
RNAV 5	154°	334°	44	FL 245 8500 FT	5	↓	↑	SCDA	ACCI	
◆	VUREL			21°47'42" S 69°21'34" W						
RNAV 5	154°	334°	50	FL 245 14500 FT	5	↓	↑	SCCF	APP SCFA	(2)
◆	LOA VOR/DME			22°30'7" S 68°52'32" W						
RNAV 5	254°	074°	48	FL 245 12500 FT	5	↑	↓	SCCF	APP SCFA	
◆	TATIO			22°48'18" S 69°40'32" W						
RNAV 5	252°	072°	46	FL 245 FL 125	5	↑	↓		APP SCFA	(3)
◆	EKEVI			23°6'33" S 70°26'35" W						
RNAV 5	185°	005°	21	FL 245 5500 FT	5	↓	↑	SCFA	APP SCFA	
◆	FAG VOR/DME			23°28'1" S 70°26'52" W						

RMK:	(1) GNSS o INS/IRS RQRD (2) MCL VUREL FL 140 SE (3) MCL EKEVI 8000 FT E
CHG:	Formato / Layout

Designador de ruta // Route Designator										
◆ / ◆	WAYPOINT		COORDENADAS							
	Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory									
NAV	TR MAG		DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL		QNH	CTLU	RMK
	↓	↑				IMPAR //ODD	PAR// EVEN			
T 104										(1)
◆	UPUSI		33°42'51" S 72°9'32" W							
RNAV 5	191°	010°	127	FL 245 FL 85	5	↓	↑		ACCS	
◆	ESIDO		35°46'58" S 72°45'34" W							
RNAV 5	190°	009°	60	FL 245 8500 FT	5	↓	↑	SCIE	APP SCIE	
◆	CAR VOR/DME		36°45'20" S 73°3'11" W							
RNAV 5		338°	58	FL 245 5500 FT	5		↑	SCIE	APP SCIE	
◆	ANGOL		37°40'30" S 72°42'30" W							
RNAV 5		352°	44	FL 245 6500 FT	5		↑	SCQP	APP SCQP	
◆	KIDEM		38°24'22" S 72°40'13" W							
RNAV 5		352°	30	FL 245 6500 FT	5		↑	SCQP	APP SCQP	
◆	Ⓜ	NIA VOR/DME		38°54'22" S 72°38'38" W						
RMK:	(1) GNSS o INS/IRS RQRD									
CHG:	Formato / Layout									

Designador de ruta // Route Designator										
◆ / ◆	WAYPOINT		COORDENADAS							
	Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory									
NAV	TR MAG		DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL		QNH	CTLU	RMK
	↓	↑				IMP/ODD	PAR/EVEN			
T 105										(1)
◆	TOY VOR/DME		30°16'35" S 71°28'25" W							
RNAV 5	190°	009°	50	FL 245	5	↓	↑		ACCS	
				FL 85						
◆	KATOS		31°6'8" S 71°38'1" W							
RNAV 5	189°	009°	34	FL 245	5	↓	↑		ACCS	
				FL 85						
◆	AKPOK		31°40'12" S 71°44'43" W							
RNAV 5	189°	008°	34	FL 245	5	↓	↑		ACCS	
				FL 85						
◆	TOLAS		32°13'18" S 71°51'18" W							
RNAV 5	188°	008°	40	FL 245	5	↓	↑		ACCS	
				FL 85						
◆	EGULU		32°52'35" S 71°59'13" W							
RNAV 5	188°	008°	51	FL 245	5	↓	↑		ACCS	
				FL 85						
◆	UPUSI		33°42'51" S 72°9'32" W							
RNAV 5	188°	006°	128	FL 245	5	↓	↑		ACCS	
				FL 85						
◆	SOSTA		35°49'18" S 72°36'25" W							
RNAV 5	197°	016°	60	FL 245	5	↓	↑	SCIE	APP SCIE	
				4500 FT						
◆	CAR VOR/DME		36°45'20" S 73°3'11" W							
RNAV 5	177°	356°	61	FL 245	5	↓	↑	SCIE	APP SCIE	
				7500 FT						
◆	PANEX		37°45'59" S 73°5'35" W							
RNAV 5	157°		32	FL 245	5	↓		SCQP	APP SCQP	
				6500 FT						
◆	LIXAN		38°16'8" S 72°53'48" W							
RNAV 5	157°		40	FL 245	5	↓		SCQP	APP SCQP	
				6500 FT						
◆	Ⓜ	NIA VOR/DME		38°54'22" S 72°38'38" W						

RMK:	(1) GNSS o INS/IRS RQRD
CHG:	Formato / Layout

Designador de ruta // Route Designator										
◆ / ◆	WAYPOINT		COORDENADAS							
	Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory									
NAV	TR MAG		DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL		QNH	CTLU	RMK
	↓	↑				IMP //ODD	PAR //EVEN			
T 107										(1)
◆	LINER		33°55'32" S 70°45'8" W							
RNAV 5	200°		51	FL 245	5	↓			ACCS	
				FL 105						
◆	ANDIX		34°43'34" S 71°7'9" W							
RNAV 5	189°		50	FL 245	5	↓			ACCS	
				FL 145						
◆	MUNEP		35°32'40" S 71°19'10" W							
RNAV 5	206°		71	FL 245	5	↓		SCCH	ACCS	
				5500 FT						
◆	CHI VOR/DME		36°35'11" S 72°1'58" W							
RNAV 5	255°	074°	20	FL 245	5	↑	↓	SCCH	ACCS	
				5500 FT						
◆	VUMIT		36°39'13" S 72°26'40" W							
RNAV 5	254°	074°	30	FL 245	5	↑	↓	SCIE	APP SCIE	
				5500 FT						
◆	CAR VOR/DME		36°45'20" S 73°3'11" W							

RMK:	(1) GNSS o INS/IRS RQRD
CHG:	Formato / Layout

T 112											(1)
◆	Ⓜ	TOY VOR/DME		30°16'35" S 71°28'25" W							
RNAV 5	169°		25	FL 245	5	↓		SCSE	APP SCSE	(2)	
				5500 FT					ACCS		
◆	PUKEL		30°41'5" S 71°22'41" W								
RNAV 5	169°		67	FL 245	5	↓			ACCS		
				FL 115							
◆	SIRUS		31°46'34" S 71°7'2" W								
RNAV 5	168°		70	FL 245	5	↓			ACCS		
				FL 115							
◆	TBN VOR/DME		32°55'6" S 70°50'14" W								

RMK:	(1) GNSS o INS/IRS RQRD (2) APP SCSE MEA-FL175 / ACCS FL180-FL245
CHG:	Formato / Layout

Designador de ruta // Route Designator										
◆ / ◆	WAYPOINT		COORDENADAS							
	Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory									
NAV	TR MAG		DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL		QNH	CTLU	RMK
	↓	↑				IMPAR //ODD	PAR// EVEN			
T 115										(1)
◆	SUMKO		37°43'3" S 71°52'24" W							
RNAV 5	202°		53	FL 245	5	↓		SCQP	APP SCQP	
				5500 FT						
◆	ITAPO		38°30'0" S 72°22'38" W							
RNAV 5	202°		27	FL 245	5	↓		SCQP	APP SCQP	
				5500 FT						
◆	Ⓜ	NIA VOR/DME		38°54'22" S 72°38'38" W						
RNAV 5	198°	018°	25	FL 245	5	↓	↑	SCQP	APP SCQP	
				5500 FT						
◆	KIBEL		39°17'28" S 72°51'53" W							
RNAV 5	198°	018°	25	FL 245	5	↓	↑	SCVD	APP SCQP	
				5500 FT						
◆	VLD VOR/DME		39°40'16" S 73°5'8" W							
RMK:	(1) GNSS o INS/IRS RQRD									
CHG:	Formato / Layout									

Designador de ruta // Route Designator										
◆ / ◆	WAYPOINT			COORDENADAS						
	Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory									
NAV	TR MAG		DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL		QNH	CTLU	RMK
	↓	↑				IMPAR //ODD	PAR// EVEN			
T 118										(1)
◆	TELAG			33°41'0" S 70°56'0" W						
RNAV 5	269°	089°	20	FL 245 6500 FT	5	↑	↓	SCEL	ACCS	
◆	KODVO			33°40'52" S 71°20'15" W						
RNAV 5	263°	083°	14	FL 245 6500 FT	5	↑	↓	SCVM	ACCS	
◆	NIDMU			33°42'7" S 71°36'44" W						
RNAV 5	267°	086°	27	FL 245 FL 55	5	↑	↓		ACCS	
◆	UPUSI			33°42'51" S 72°9'32" W						
RNAV 5	266°	086°	34	FL 245 FL 55	5	↑	↓		ACCS	
◆	ESEPA			33°43'34" S 72°50'20" W						
RNAV 5	266°	086°	8	FL 245 FL 55	5	↑	↓		ACCO	
◆	OSABO			33°43'42" S 72°59'53" W						
RNAV 5	266°	085°	100	FL 245 FL 55	5	↑	↓		ACCO	
◆	RENAB			33°44'20" S 75°0'0" W						
RNAV 5	265°	085°	98	FL 245 FL 55	5	↑	↓		ACCO	
◆	GERKI			33°43'4" S 76°57'55" W						
RNAV 5	265°	084°	98	FL 245 FL 55	5	↑	↓		ACCO	
◆	OSANI			33°39'57" S 78°55'45" W						
RMK:	(1) GNSS o INS/IRS RQRD									
CHG:	Formato / Layout									

Designador de ruta // Route Designator										
◆ / ◆	WAYPOINT		COORDENADAS							
	Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory									
NAV	TR MAG		DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL		QNH	CTLU	RMK
	↓	↑				IMPAR //ODD	PAR// EVEN			
T 121										(1)
◆	ERUKA		39°45'4" S 72°31'27" W							
RNAV 5	188°		74	FL 245	5	↓		SCJO	APP SCQP	(2)
				5500 FT					ACCM	
◆	SARTO		40°56'49" S 72°54'57" W							
RNAV 5	188°		30	FL 245	5	↓		SCTE	ACCM	
				5500 FT						
◆	MON VOR/DME		41°25'45" S 73°5'31" W							
RNAV 5	199°	019°	44	FL 245	5	↓	↑	SCTE	ACCM	
				3500 FT						
◆	ANPIP		42°5'24" S 73°32'23" W							
RNAV 5	199°	018°	17	FL 245	5	↓	↑	SCPQ	ACCM	
				3500 FT						
◆	MPI VOR/DME		42°20'32" S 73°42'49" W							

RMK:	(1) GNSS o INS/IRS RQRD (2) APP SCQP WI TMA SCQP
CHG:	Formato / Layout

T 122											(1)
◆	EROLO		34°39'2" S 71°24'28" W								
RNAV 5		315°	33	FL 245	5		↑		ACCS		
				FL 95							
◆	MUPAV		35°3'23" S 70°56'41" W								
RNAV 5	110°	290°	24	FL 245	5	↓	↑		ACCS		
				FL 155							
◆	ANKON		35°12'0" S 70°30'0" W								

RMK:	(1) GNSS o INS/IRS RQRD
CHG:	Formato / Layout

Designador de ruta // Route Designator										
◆ / ◆	WAYPOINT		COORDENADAS							
	Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory									
NAV	TR MAG		DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL		QNH	CTLU	RMK
	↓	↑				IMPAR //ODD	PAR// EVEN			
T 124										(1)
◆	MPI VOR/DME		42°20'32" S 73°42'49" W							
RNAV 5	116°	296°	26	FL 245 4500 FT	5	↓	↑	SCPQ	ACCM	
◆	SASTI		42°35'31" S 73°13'42" W							
RNAV 5	116°	296°	21	FL 245 FL 45	5	↓	↑		ACCM	
◆	TEN VOR/DME		42°47'25" S 72°50'14" W							

RMK:	(1) GNSS o INS/IRS RQRD
CHG:	Formato / Layout

T 125											(1)
◆	TEN VOR/DME		42°47'25" S 72°50'14" W								
RNAV 5	183°	003°	30	FL 245 FL 65	5	↓	↑		ACCM		
◆	MUKSO		43°16'49" S 72°58'28" W								
RNAV 5	183°	002°	115	FL 245 FL 65	5	↓	↑		ACCM		
◆	ESGOR		45°9'33" S 73°31'21" W								

RMK:	(1) GNSS o INS/IRS RQRD
CHG:	Formato / Layout

T 126											(1)
◆	MON VOR/DME		41°25'45" S 73°5'31" W								
RNAV 5	164°	344°	61	FL 245 4500 FT	5	↓	↑	SCTE	ACCM		
◆	OSARA		42°26'37" S 72°54'11" W								
RNAV 5	164°	344°	21	FL 245 FL 45	5	↓	↑		ACCM		
◆	TEN VOR/DME		42°47'25" S 72°50'14" W								

RMK:	(1) GNSS o INS/IRS RQRD
CHG:	Formato / Layout

Designador de ruta // Route Designator										
◆ / ◆	WAYPOINT		COORDENADAS							
	Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory									
NAV	TR MAG		DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL		QNH	CTLU	RMK
	↓	↑				IMP //ODD	PAR //EVEN			
T 127										(1)
◆	MON VOR/DME		41°25'45" S 73°5'31" W							
RNAV 5		354°	11	FL 245 4500 FT	5		↑	SCTE	ACCM	
◆	SILAS		41°37'0" S 73°6'1" W							
RNAV 5		345°	45	FL 245 4500 FT	5		↑	SCTE	ACCM	
◆	GENEK		42°21'36" S 72°58'26" W							
RNAV 5		344°	43	FL 245 FL 55	5		↑		ACCM	
◆	KAMEK		43°4'19" S 72°51'0" W							
RNAV 5		344°	20	FL 245 FL 95	5		↑		ACCM	
◆	MOSBA		43°23'53" S 72°47'31" W							
RNAV 5		340°	48	FL 245 FL 95	5		↑		ACCM	
◆	BOGAD		44°11'23" S 72°35'12" W							
RNAV 5		340°	71	FL 245 FL 95	5		↑		ACCM APP SCBA	(2)
◆	REKOD		45°21'6" S 72°16'30" W							
RNAV 5		315°	41	FL 245 9500 FT	5		↑	SCBA	APP SCBA	
◆	BAL VOR/DME		45°54'47" S 71°42'45" W							

RMK:	(1) GNSS o INS/IRS RQRD (2) APP SCBA WI TMA SCBA
CHG:	Formato / Layout

Designador de ruta // Route Designator										
◆ / ◆	WAYPOINT			COORDENADAS						
	Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory									
NAV	TR MAG		DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL		QNH	CTLU	RMK
	↓	↑				IMPAR //ODD	PAR// EVEN			
T 128										(1)
◆	Ⓜ	TOY VOR/DME			30°16'35" S 71°28'25" W					
RNAV 5	117°	297°	20	FL 245	5	↓	↑		ACCS	
				FL 195						
◆	TITKI			30°25'30" S 71°7'47" W						
RNAV 5	117°	297°	23	FL 245	5	↓	↑		ACCS	
				FL 195						
◆	NIRNU			30°35'33" S 70°44'22" W						
RNAV 5	117°	297°	16	FL 245	5	↓	↑		ACCS	
				FL 195						
◆	VANIL			30°42'37" S 70°27'41" W						
RNAV 5	118°	298°	10	FL 245	5	↓	↑		ACCS	
				FL 195						
◆	MIBAS			30°47'0" S 70°17'30" W						

RMK:	(1) GNSS o INS/IRS RQRD
CHG:	Formato / Layout

T 129											(1)
◆	CHI VOR/DME			36°35'11" S 72°1'58" W							
RNAV 5	125°	305°	54	FL 245	5	↓	↑		ACCS		
				FL 125							
◆	KAMUR			37°9'0" S 71°8'50" W							

RMK:	(1) GNSS o INS/IRS RQRD
CHG:	Formato / Layout

T 130											(1)
◆	Ⓜ	NIA VOR/DME			38°54'22" S 72°38'38" W						
RNAV 5	086°	266°	18	FL 245	5	↓	↑	SCQP	APP SCQP		
				5500 FT							
◆	MUBIL			38°54'56" S 72°15'8" W							
RNAV 5	086°	266°	38	FL 245	5	↓	↑		APP SCQP		
				FL 125							
◆	TESEX			38°55'52" S 71°26'1" W							

RMK:	(1) GNSS o INS/IRS RQRD
CHG:	Formato / Layout

Designador de ruta // Route Designator										
◆ / ◆	WAYPOINT			COORDENADAS						
	Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory									
NAV	TR MAG		DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL		QNH	CTLU	RMK
	↓	↑				IMPAR //ODD	PAR// EVEN			
T 131										(1)
◆	ATEDA			27°31'42" S 72°26'38" W						
RNAV 5		349°	59	FL 245	5		↑		ACCO	
				FL 105						
◆	ENLOP			28°30'0" S 72°13'45" W						
RNAV 5		349°	68	FL 245	5		↑		ACCS	
				FL 105						
◆	SIBOT			29°36'55" S 71°58'41" W						
RNAV 5		349°	51	FL 245	5		↑		APP SCSE	(2)
				FL 105					ACCS	
◆	XOPIR			30°26'55" S 71°47'11" W						
RNAV 5		348°	40	FL 245	5		↑		ACCS	
				FL 105						
◆	KATOS			31°6'8" S 71°38'1" W						
RNAV 5		348°	38	FL 245	5		↑		ACCS	
				FL 105						
◆	ESNOX			31°43'19" S 71°29'12" W						
RNAV 5		347°	75	FL 245	5		↑		ACCS	
				FL 105						
◆	DONTI			32°57'0" S 71°11'24" W						

RMK:	(1) GNSS o INS/IRS RQRD (2) APP SCSE MEA-FL175 / ACCS FL180-FL245
CHG:	Formato / Layout

T 132											(1)
◆	MON VOR/DME			41°25'45" S 73°5'31" W							
RNAV 5	072°	252°	25	FL 245	5	↓	↑	SCTE	ACCM		
				8500 FT							
◆	CALBU			41°21'5" S 72°32'46" W							
RNAV 5	071°	251°	32	FL 245	5	↓	↑		ACCM	(2)	
				FL 145							
◆	TONAR			41°14'30" S 71°51'0" W							

RMK:	(1) GNSS o INS/IRS RQRD (2) MCL CALBU FL 100 E
CHG:	Formato / Layout

Designador de ruta // Route Designator										
◆ / ◆		WAYPOINT		COORDENADAS						
Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory										
NAV	TR MAG		DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL		QNH	CTLU	RMK
	↓	↑				IMPAR //ODD	PAR// EVEN			
T 133										(1)
◆		LINER		33°55'32" S 70°45'8" W						
RNAV 5	170°		20	FL 245	5	↓			ACCS	
				FL 105						
◆		VANEK		34°15'19" S 70°41'16" W						
RNAV 5	169°		20	FL 245	5	↓			ACCS	(2)
				FL 155						
◆		SIROV		34°35'5" S 70°37'22" W						
RNAV 5	169°		37	FL 245	5	↓			ACCS	(3)
				FL 175						
◆		ANKON		35°12'0" S 70°30'0" W						

RMK:	(1) GNSS o INS/IRS RQRD (2) MCL VANEK FL 150 S (3) MCL SIROV FL 170 S
CHG:	Formato / Layout

Designador de ruta // Route Designator										
◆ / ◆	WAYPOINT			COORDENADAS						
	Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory									
NAV	TR MAG		DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL		QNH	CTLU	RMK
	↓	↑				IMP //ODD	PAR //EVEN			
T 134										(1)
◆	ATEDA			27°31'42" S 72°26'38" W						
RNAV 5	184°	003°	58	FL 245	5	↓	↑		ACCO	
				FL 95						
◆	EKOSO			28°30'0" S 72°30'9" W						
RNAV 5	183°	003°	23	FL 245	5	↓	↑		ACCS	
				FL 95						
◆	VULOX			28°53'6" S 72°31'34" W						
RNAV 5	183°	003°	48	FL 245	5	↓	↑		ACCS	
				FL 95						
◆	VUTRA			29°40'58" S 72°34'32" W						
RNAV 5	183°	001°	183	FL 245	5	↓	↑		ACCS	
				FL 95						
◆	PAKEN			32°44'7" S 72°46'20" W						
RNAV 5	181°	001°	22	FL 245	5	↓	↑		ACCS	
				FL 95						
◆	NILTA			33°5'55" S 72°47'47" W						
RNAV 5	181°	360°	34	FL 245	5	↓	↑		ACCS	
				FL 95						
◆	PUDRO			33°40'25" S 72°50'7" W						
RNAV 5	180°	360°	3	FL 245	5	↓	↑		ACCS	
				FL 95						
◆	ESEPA			33°43'34" S 72°50'20" W						
RNAV 5	180°	359°	122	FL 245	5	↓	↑		ACCS	
				FL 95						
◆	DEXOT			35°45'21" S 72°58'50" W						
RNAV 5	179°	358°	60	FL 245	5	↓	↑	SCIE	APP SCIE	
				8500 FT						
◆	CAR VOR/DME			36°45'20" S 73°3'11" W						

RMK:	(1) GNSS o INS/IRS RQRD
CHG:	Formato / Layout

Designador de ruta // Route Designator										
◆ / ◆	WAYPOINT			COORDENADAS						
	Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory									
NAV	TR MAG		DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL		QNH	CTLU	RMK
	↓	↑				IMPAR //ODD	PAR// EVEN			
T 200										(1)
◆	PUNSO			25°26'0" S 70°36'54" W						
RNAV 5		008°	61	FL 245	5		↑		ACCI	
				FL 105						
◆	DOVKA			26°26'47" S 70°42'13" W						
RNAV 5		007°	50	FL 245	5		↑		ACCI	
				FL 105						
◆	DAT VOR/DME			27°16'46" S 70°46'39" W						
RNAV 5	194°	013°	60	FL 245	5	↓	↑	SCAT	ACCI	
				7500 FT						
◆	UPUKU			28°15'44" S 71°0'5" W						
RNAV 5	193°	013°	60	FL 245	5	↓	↑		ACCI	
				FL 75						
◆	ISENO			29°14'52" S 71°13'48" W						
RNAV 5	193°	012°	28	FL 245	5	↓	↑	SCSE	APP SCSE	(2)
				7500 FT					ACCS	
◆	TIMDA			29°42'42" S 71°20'22" W						
RNAV 5	192°	012°	35	FL 245	5	↓	↑	SCSE	APP SCSE	(2)
				7500 FT					ACCS	
◆	Ⓜ	TOY VOR/DME			30°16'35" S 71°28'25" W					
RNAV 5	181°	001°	15	FL 245	5	↓	↑	SCSE	APP SCSE	(2)
				7500 FT					ACCS	
◆	DANLA			30°31'37" S 71°28'33" W						
RNAV 5	181°	360°	72	FL 245	5	↓	↑		ACCS	
				FL 75						
◆	ESNOX			31°43'19" S 71°29'12" W						
RNAV 5	180°	360°	32	FL 245	5	↓	↑		ACCS	
				FL 75						
◆	BUXIS			32°15'33" S 71°29'30" W						
RNAV 5	180°	359°	29	FL 245	5	↓	↑	SCVM	APP SCVM	(3)
				7500 FT					ACCS	
◆	VTN VOR/DME			32°44'19" S 71°29'46" W						
RNAV 5	185°	004°	55	FL 245	5	↓	↑	SCVM	APP SCVM	(3)
				5500 FT					ACCS	
◆	DGO VOR/DME			33°39'26" S 71°36'52" W						
RMK:	(1) GNSS o INS/IRS RQRD									
	(2) APP SCSE MEA-FL175 / ACCS FL180-FL245									
	(3) APP SCVM MEA-8000FT / ACCS 8500FT-FL245									
CHG:	Formato / Layout									

Designador de ruta // Route Designator										
◆ / ◆	WAYPOINT		COORDENADAS							
	Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory									
NAV	TR MAG		DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL		QNH	CTLU	RMK
	↓	↑				IMPAR //ODD	PAR// EVEN			
T 200 (CONTINUACIÓN)										(1)
◆ DGO VOR/DME 33°39'26" S 71°36'52" W										
RNAV 5	199°	018°	40	FL 245 FL 45	5	↓	↑		APP SCVM ACCS	(3)
◆ ESOKI 34°16'58" S 71°53'44" W										
RNAV 5	198°	017°	99	FL 245 FL 45	5	↓	↑		ACCS	
◆ SOSTA 35°49'18" S 72°36'25" W										
RNAV 5	197°	016°	60	FL 245 4500 FT	5	↓	↑	SCIE	APP SCIE	
◆ CAR VOR/DME 36°45'20" S 73°3'11" W										
RNAV 5	177°	356°	61	FL 245 7500 FT	5	↓	↑	SCIE	APP SCIE	
◆ PANEX 37°45'59" S 73°5'35" W										
RMK:	(1) GNSS o INS/IRS RQRD (3) APP SCVM MEA-8000FT / ACCS 8500FT-FL245									
CHG:	Formato / Layout									

Designador de ruta // Route Designator										
◆ / ◆	WAYPOINT		COORDENADAS							
	Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory									
NAV	TR MAG		DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL		QNH	CTLU	RMK
	↓	↑				IMPAR //ODD	PAR// EVEN			
T 210										(1)
◆	ALDAX		18°21'0" S 72°28'20" W							
RNAV 5	138°	318°	118	FL 245	5	↓	↑		ACCI	
				FL 75						
◆	LOKIR		19°41'43" S 70°57'16" W							
RNAV 5	146°	326°	68	FL 245	5	↓	↑	SCDA	ACCI	
				7500 FT						
◆	OPLES		20°34'16" S 70°11'0" W							

RMK:	(1) GNSS o INS/IRS RQRD
CHG:	Formato / Layout

T 234											(1)
◆	ARSUS		29°28'8" S 70°37'39" W								
RNAV 5	250°		15	FL 245	5		↓		APP SCSE ACCS	(2)	
				FL 135							
◆	EGLAR		29°33'38" S 70°53'40" W								
RNAV 5	250°		25	FL 245	5		↓	SCSE	APP SCSE ACCS	(2)	
				9500 FT							
◆	TIMDA		29°42'42" S 71°20'22" W								

RMK:	(1) GNSS o INS/IRS RQRD (2) APP SCSE MEA-FL175 / ACCS FL180-FL245
CHG:	Formato / Layout

Designador de ruta // Route Designator										
◆ / ◆	WAYPOINT		COORDENADAS							
	Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory									
NAV	TR MAG		DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL		QNH	CTLU	RMK
	↓	↑				IMPAR //ODD	PAR// EVEN			
T 291										(1)
◆	VAGUR		17°35'22" S 69°26'30" W							
RNAV 5	211°	031°	51	FL 245	5	↑	↓		APP SCAR	
				FL 205						
◆	ERISO		18°22'10" S 69°47'49" W							
RNAV 5	208°	027°	68	FL 245	5	↓	↑		APP SCAR	
				FL 125						
◆	LOBAG		19°25'42" S 70°12'45" W							
RNAV 5	215°	034°	38	FL 245	5	↑	↓	SCDA	ACCI	
				9500 FT						
◆	KIMUP		19°59'25" S 70°31'59" W							
RNAV 5	214°	034°	26	FL 245	5	↑	↓	SCDA	ACCI	
				9500 FT						
◆	IRULI		20°22'21" S 70°45'9" W							

RMK:	(1) GNSS o INS/IRS RQRD
CHG:	Formato / Layout

T 295											(1)
◆	ISEKA		23°47'47" S 70°23'5" W								
RNAV 5	175°		60	FL 245	5	↓			ACCI		
				FL 125							
◆	VADIX		24°47'3" S 70°11'38" W								
RNAV 5	189°		77	FL 245	5	↓			ACCI		
				FL 105							
◆	NENAT		26°4'4" S 70°18'30" W								

RMK:	(1) GNSS o INS/IRS RQRD
CHG:	Formato / Layout

Designador de ruta // Route Designator										
◆ / ◆	WAYPOINT		COORDENADAS							
	Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory									
NAV	TR MAG		DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL		QNH	CTLU	RMK
	↓	↑				IMPAR //ODD	PAR// EVEN			
T 315										(1)
◆	SULNA		27°46'43" S 73°20'21" W							
RNAV 5	147°		51	FL 245	5	↓			ACCO	
				FL 95						
◆	TIVGU		28°30'0" S 72°48'41" W							
RNAV 5	147°		28	FL 245	5	↓			ACCO	
				FL 95						
◆	VULOX		28°53'6" S 72°31'34" W							
RNAV 5	147°		52	FL 245	5	↓			ACCO	
				FL 95						
◆	SIBOT		29°36'55" S 71°58'41" W							
RNAV 5	147°		48	FL 245	5	↓		SCSE	APP SCSE	(2)
				9500 FT					ACCS	
◆	TOY VOR/DME		30°16'35" S 71°28'25" W							

RMK:	(1) GNSS o INS/IRS RQRD (2) APP SCSE MEA-FL175 / ACCS FL180-FL245
CHG:	Formato / Layout

Designador de ruta // Route Designator										
◆ / ◆	WAYPOINT			COORDENADAS						
	Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory									
NAV	TR MAG		DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL		QNH	CTLU	RMK
	↓	↑				IMPAR //ODD	PAR// EVEN			
T 316										(1)
◆	IPA VOR/DME			27°9'50" S 109°24'21" W						
RNAV 10	084°	263°	60	FL 245	10	↓	↑	SCIP	APP SCIP	
				5500 FT						
◆	EROPI			27°18'47" S 108°17'47" W						
RNAV 10	094°	274°	61	FL 245	10	↓	↑		ACCO	
				FL 55						
◆	USAVI			27°38'40" S 107°13'27" W						
RNAV 10	094°	273°	80	FL 245	10	↓	↑		ACCO	
				FL 55						
◆	ETADI			28°4'10" S 105°47'36" W						
RNAV 10	092°	269°	318	FL 245	10	↓	↑		ACCO	
				FL 55						
◆	KIDOX			29°32'0" S 100°0'0" W						
RNAV 10	090°	268°	268	FL 245	10	↓	↑		ACCO	
				FL 55						
◆	VUNPA			30°36'0" S 95°0'0" W						
RNAV 10	087°	266°	262	FL 245	10	↓	↑		ACCO	
				FL 55						
◆	EDSUK			31°25'0" S 90°0'0" W						
RNAV 10	086°	266°	259	FL 245	10	↓	↑		ACCO	
				FL 55						
◆	NEDOM			32°3'0" S 85°0'0" W						
RNAV 10	085°	266°	256	FL 245	10	↓	↑		ACCO	
				FL 55						
◆	SUGRO			32°27'0" S 80°0'0" W						
RNAV 10	086°	268°	254	FL 245	10	↓	↑		ACCO	
				FL 55						
◆	OSEPI			32°42'0" S 75°0'0" W						
RNAV 10	087°	268°	101	FL 245	10	↓	↑		ACCO	
				FL 55						
◆	VUSAL			32°44'0" S 73°0'0" W						
RNAV 10	088°	268°	12	FL 245	10	↓	↑		ACCO	
				FL 55						
◆	PAKEN			32°44'7" S 72°46'20" W						
RNAV 10	088°	269°	65	FL 245	10	↓	↑		APP SCVM	(2)
				FL 55					ACCS	
◆	VTN VOR/DME			32°44'19" S 71°29'46" W						
RMK:	(1)All traffic FANS 1A must log on SCEZ for ADS-C connection. Pilots must conduct normal and routine communications with ATC via VHF and/or HF by the use of the published FREQ. In case of radio communications failures CPDLC shall be used									
	(2) APP SCVM MEA-8000FT / ACCS 8500FT-FL245									
CHG:	Formato, RMK / Layout, RMK									

Designador de ruta // Route Designator										
◆ / ◆		WAYPOINT		COORDENADAS						
Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory										
NAV	TR MAG		DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL		QNH	CTLU	RMK
	↓	↑				IMPAR //ODD	PAR// EVEN			
T 797										(1)
◆		OPLES		20°34'16" S 70°11'0" W						
RNAV 5	154°	334°	5	FL 245 7500 FT	5	↓	↑	SCDA	ACCI	
◆		OSUVO		20°38'31" S 70°8'10" W						
RNAV 5	154°	334°	38	FL 245 8500 FT	5	↓	↑	SCDA	ACCI	
◆		AKNUV		21°10'47" S 69°46'32" W						
RNAV 5	096°	277°	25	FL 245 FL 115	5	↓	↑		ACCI	(2)
◆		VOLKA		21°10'52" S 69°19'47" W						
RNAV 5	097°	277°	33	FL 245 FL 165	5	↓	↑		ACCI	(3)
◆		TOKOL		21°10'53" S 68°44'9" W						
RNAV 5	063°	244°	24	FL 245 FL 225	5	↓	↑		ACCI	(4)
◆		ILPEM		20°57'42" S 68°23'6" W						

RMK:	(1) GNSS o INS/IRS RQRD (2) MCL AKNUV FL 120 E (3) MCL VOLKA FL 150 E	(4) MCL TOKOL FL 230 E
CHG:	Formato / Layout	

Dejada Intencionalmente en blanco
Intentionally left blank

Designador de ruta // Route Designator									
◆ / ◆	WAYPOINT			COORDENADAS					
	Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory								
NAV	TR MAG		DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL		CTLU	RMK
	↓	↑				IMPAR //ODD	PAR// EVEN		
UL 300									(1)
◆ ARI VOR/DME 18°22'10" S 70°20'47" W									
RNAV 5	199°	019°	66	FL 450	5	↓	↑	ACCI	
				FL 245					
◆ SIRAM 19°26'19" S 70°36'5" W									
RNAV 5	195°	014°	56	FL 450	5	↓	↑	ACCI	
				FL 245					
◆ IRULI 20°22'21" S 70°45'9" W									
RNAV 5	185°	005°	91	FL 450	5	↓	↑	ACCI	
				FL 245					
◆ BRADA 21°53'31" S 70°44'43" W									
RNAV 5	188°	008°	60	FL 450	5	↓	↑	ACCI	
				FL 245					
◆ SIDOT 22°53'13" S 70°48'8" W									
RNAV 5	188°	007°	90	FL 450	5	↓	↑	ACCI	
				FL 245					
◆ SACON 24°22'58" S 70°53'21" W									
RNAV 5	189°	009°	21	FL 450	5	↓	↑	ACCI	
				FL 245					
◆ PALEK 24°43'57" S 70°55'20" W									
RNAV 5	189°	008°	98	FL 450	5	↓	↑	ACCI	
				FL 245					
◆ RONUV 26°22'2" S 71°4'43" W									
RNAV 5	188°	007°	128	FL 450	5	↓	↑	ACCI	
				FL 245					
◆ UBKON 28°30'0" S 71°17'26" W									
RNAV 5	187°	006°	46	FL 450	5	↓	↑	ACCS	
				FL 245					
◆ TEDIN 29°15'51" S 71°22'7" W									
RNAV 5	186°	005°	18	FL 450	5	↓	↑	ACCS	
				FL 245					
◆ SEBTO 29°33'57" S 71°23'59" W									
RNAV 5	186°	005°	43	FL 450	5	↓	↑	ACCS	
				FL 245					
◆ [Ⓜ] TOY VOR/DME 30°16'35" S 71°28'25" W									
RMK:	(1) GNSS o INS/IRS RQRD								
CHG:	Formato / Layout								

Designador de ruta // Route Designator										
◆ / ◆	WAYPOINT			COORDENADAS			Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory			
	NAV	TR MAG ↓ ↑		DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR PAR// //ODD EVEN		CTLU	RMK
UL 302										
◆	①	IREMI			18°21'0" S 75°23'0" W					(1)
RNAV 10	166°	346°	176	FL 450	10	↓	↑	ACCO	(2)	
◆		ASEPU			21°10'21" S 74°31'17" W					
RNAV 10	166°	345°	177	FL 450	10	↓	↑	ACCO	(2)	
◆	①	ELASA			24°0'42" S 73°37'8" W					
RNAV 10	165°	344°	220	FL 450	10	↓	↑	ACCO		
◆	①	ATEDA			27°31'42" S 72°26'38" W					
RNAV 10	164°	343°	61	FL 450	10	↓	↑	ACCO		
◆		NUXUP			28°30'0" S 72°6'25" W					
RNAV 10	163°	343°	61	FL 450	10	↓	↑	ACCO		
◆		DALUS			29°28'30" S 71°45'38" W					
RNAV 10	163°	343°	50	FL 450	10	↓	↑	ACCS		
◆		TOY VOR/DME			30°16'35" S 71°28'25" W					
RNAV 10	152°		35	FL 450	10	↓		ACCS		
◆		EDRON			30°47'41" S 71°9'6" W					
RNAV 10	152°		37	FL 450	10	↓		ACCS		
◆		ISGUD			31°20'8" S 70°48'43" W					
RNAV 10	185°		25	FL 450	10	↓		ACCS		
◆		SIMOK			31°45'6" S 70°51'11" W					

RMK:	(1)All traffic FANS 1A must log on SCEZ for ADS-C connection at least 10 min prior entering SCFZ. Pilots must conduct normal and routine communications with ATC via VHF and/or HF by the use of the published FREQ. In case of radio communications failures, CPDLC shall be used (2) Lateral offset of 1 or 2 NM to the right (on the direction of flight) from CL is permitted
CHG:	Formato, RMK / Layout, RMK

Designador de ruta // Route Designator									
✧ / ✧	WAYPOINT			COORDENADAS					
	Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory								
NAV	TR MAG		DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL		CTLU	RMK
	↓	↑				IMPAR //ODD	PAR// EVEN		
UL 309									(1)
✧	EMPEX			20°30'43" S 63°39'54" W					
RNAV 5	193°	013°	40	FL 450	5	↓	↑	ACCI	
				FL 245					
✧	TOKOL			21°10'53" S 68°44'9" W					
RNAV 5	193°	012°	79	FL 450	5	↓	↑	ACCI	
				FL 245					
✧	LOA VOR/DME			22°30'7" S 68°52'32" W					

RMK:	(1) GNSS o INS/IRS RQRD
CHG:	Formato / Layout

UL 322										(1)
✧	ASIMO			31°53'0" S 70°19'0" W						
RNAV 5	260°		16	FL 450	5		↓	ACCS		
				FL 245						
✧	DILOK			31°56'0" S 70°38'0" W						
RNAV 5	190°		60	FL 450	5	↓		ACCS		
				FL 245						
✧	TBN VOR/DME			32°55'6" S 70°50'14" W						

RMK:	(1) GNSS o INS/IRS RQRD
CHG:	Formato / Layout

Designador de ruta // Route Designator									
◆ / ◆	WAYPOINT			COORDENADAS		Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory			
	NAV	TR MAG ↓ ↑		DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR // ODD PAR // EVEN		CTLU
UL 348									(1)
◆	DGO VOR/DME			33°39'26" S 71°36'52" W					
RNAV 10	267°	087°	61	FL 450	10	↑	↓	ACCS	
				FL 245					
◆	PUDRO			33°40'25" S 72°50'7" W					
RNAV 10	266°	086°	8	FL 450	10	↑	↓	ACCO	
				FL 245					
◆	TIRLO			33°40'30" S 73°0'0" W					
RNAV 10	267°	086°	100	FL 450	10	↑	↓	ACCO	
				FL 245					
◆	LOKOL			33°40'0" S 75°0'0" W					
RNAV 10	270°	089°	253	FL 450	10	↑	↓	ACCO	
				FL 245					
◆	XONAT			33°12'0" S 80°0'0" W					
RNAV 10	267°	086°	254	FL 450	10	↑	↓	ACCO	
				FL 245					
◆	TOGUP			32°43'0" S 85°0'0" W					
RNAV 10	266°	087°	257	FL 450	10	↑	↓	ACCO	
				FL 245					
◆	OSOGU			32°2'0" S 90°0'0" W					
RNAV 10	266°	088°	262	FL 600	10	↑	↓	ACCO	
				FL 245					
◆	KEXEM			31°9'0" S 95°0'0" W					
RNAV 10	268°	090°	267	FL 600	10	↑	↓	ACCO	
				FL 245					
◆	MUGUK			30°2'0" S 100°0'0" W					
RNAV 10	270°	090°	326	FL 600	10	↑	↓	ACCO	
				FL 245					
◆	VALUM			28°26'5" S 105°55'45" W					
RNAV 10	273°	093°	80	FL 600	10	↑	↓	ACCO	
				FL 245					
◆	PUMPI			28°0'29" S 107°21'50" W					
RNAV 10	274°	095°	61	FL 600	10	↑	↓	ACCO	
				FL 245					
◆	ASALA			27°40'32" S 108°26'22" W					
RMK:	(1)All traffic FANS 1A must log on SCEZ for ADS-C connection. Pilots must conduct normal and routine communications with ATC via VHF and/or HF by the use of the published FREQ. In case of radio communications failures CPDLC shall be used								
CHG:	Formato, RMK / Layout, RMK								

Designador de ruta // Route Designator									
◆ / ◆		WAYPOINT		COORDENADAS					
Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory									
NAV	TR MAG		DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL		CTLU	RMK
	↓	↑				IMP //ODD	PAR// EVEN		
UL 348 (CONTINUACIÓN)									(1)
◆		ASALA		27°40'32" S 108°26'22" W					
RNAV 10	285°	106°	60	FL 600	10	↑	↓	ACCO	
				FL 245					
◆		IPA VOR/DME		27°9'50" S 109°24'21" W					
RNAV 10	261°	082°	60	FL 600	10	↑	↓	ACCO	
				FL 245					
◆		VUGSU		27°3'0" S 110°31'9" W					
RNAV 10	262°	082°	60	FL 600	10	↑	↓	ACCO	
				FL 245					
◆		HANPI		26°55'38" S 111°37'48" W					
RNAV 10	262°	084°	183	FL 600	10	↑	↓	ACCO	
				FL 245					
◆		SAKOB		26°30'0" S 115°0'0" W					
RNAV 10	264°	086°	274	FL 600	10	↑	↓	ACCO	
				FL 245					
◆		SAURI		25°45'0" S 120°0'0" W					

RMK:	(1)All traffic FANS 1A must log on SCEZ for ADS-C connection. Pilots must conduct normal and routine communications with ATC via VHF and/or HF by the use of the published FREQ. In case of radio communications failures CPDLC shall be used
CHG:	Formato, RMK / Layout, RMK

Designador de ruta // Route Designator									
◆ / ◆	WAYPOINT			COORDENADAS			Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory		
	NAV	TR MAG ↓ ↑		DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR PAR// //ODD EVEN		CTLU
UL 401									
◆	Ⓜ	ESDIN			18°21'0" S 80°12'12" W				
RNAV 10	152°	330°	433	FL 450	10	↓	↑	ACCO	(2)
				FL 245					
◆	Ⓜ	JURAK			24°47'6" S 76°37'45" W				
RNAV 10	151°	330°	253	FL 450	10	↓	↑	ACCO	(2)
				FL 245					
◆	Ⓜ	ANPUK			28°30'12" S 74°24'9" W				
RNAV 10	148°	327°	177	FL 450	10	↓	↑	ACCO	
				FL 245					
◆		PULOK			31°2'2" S 72°39'40" W				
RNAV 10	149°	328°	83	FL 450	10	↓	↑	ACCO	
				FL 245					
◆		TOLAS			32°13'18" S 71°51'18" W				
RNAV 10	148°	328°	36	FL 450	10	↓	↑	ACCO	
				FL 245					
◆		VTN VOR/DME			32°44'19" S 71°29'46" W				

RMK:	(1)All traffic FANS 1A must log on SCEZ for ADS-C connection at least 10 min prior entering SCFZ. Pilots must conduct normal and routine communications with ATC via VHF and/or HF by the use of the published FREQ. In case of radio communications failures, CPDLC shall be used (2) Lateral offset of 1 or 2 NM to the right (on the direction of flight) from CL is permitted
CHG:	Formato, RMK, ←-RENEM / Layout, RMK, ←-RENEM

Designador de ruta // Route Designator										
◆ / ◆	WAYPOINT			COORDENADAS			Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory			
	NAV	TR MAG ↓ ↑		DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR PAR// //ODD EVEN		CTLU	RMK
UL 405										
◆	①	UMKAL			32°53'0" S 70°0'0" W					(1)
RNAV 5	267°		27	FL 450	5		↓	ACCS		
				FL 245						
◆		RIBLA			32°54'24" S 70°32'23" W					
RNAV 5	266°		14	FL 450	5		↓	ACCS		
				FL 245						
◆		UGOLA			32°55'9" S 70°48'40" W					
RNAV 5	264°		19	FL 450	5		↓	ACCS		
				FL 245						
◆		DONTI			32°57'0" S 71°11'24" W					
RNAV 5	308°		20	FL 450	5		↓	ACCS		
				FL 245						
◆		VTN VOR/DME			32°44'19" S 71°29'46" W					

RMK:	(1) GNSS o INS/IRS RQRD
CHG:	Formato / Layout

UL 416										
◆ / ◆	WAYPOINT			COORDENADAS			Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory			
	NAV	TR MAG ↓ ↑		DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR PAR// //ODD EVEN		CTLU	RMK
UL 416										
◆		TOY VOR/DME			30°16'35" S 71°28'25" W					(1)
RNAV 5	116°	297°	20	FL 450	5		↓	↑	ACCS	
				FL 245						
◆		TITKI			30°25'30" S 71°7'47" W					
RNAV 5	117°	297°	17	FL 450	5		↓	↑	ACCS	
				FL 245						
◆		VUNIK			30°32'58" S 70°50'30" W					
RNAV 5	116°	296°	6	FL 450	5		↓	↑	ACCS	
				FL 245						
◆		NIRNU			30°35'33" S 70°44'22" W					
RNAV 5	117°	297°	16	FL 450	5		↓	↑	ACCS	
				FL 245						
◆		VANIL			30°42'37" S 70°27'41" W					
RNAV 5	117°	297°	10	FL 450	5		↓	↑	ACCS	
				FL 245						
◆		MIBAS			30°47'0" S 70°17'30" W					

RMK:	(1) GNSS o INS/IRS RQRD
CHG:	Formato / Layout

Designador de ruta // Route Designator									
◆ / ◆	WAYPOINT			COORDENADAS					
	Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory								
NAV	TR MAG		DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL		CTLU	RMK
	↓	↑				IMPAR //ODD	PAR// EVEN		
UL 531									(1)
◆	AMB VOR/DME			33°25'11" S 70°47'4" W					
RNAV 5	176°		19	FL 450	5	↓		ACCS	
				FL 245					
◆	VISEK			33°43'42" S 70°45'54" W					
RNAV 5	094°		25	FL 450	5	↓		ACCS	
				FL 245					
◆	YESOS			33°45'42" S 70°15'48" W					
RNAV 5	094°		18	FL 450	5	↓		ACCS	
				FL 245					
◆	Ⓜ	NEBEG			33°48'0" S 69°54'0" W				

RMK:	(1) GNSS o INS/IRS RQRD
CHG:	Formato / Layout

UL 540										(1)
◆	SOTKU			21°52'0" S 68°3'45" W						
RNAV 5	237°	057°	59	FL 450	5	↑	↓	ACCI		
				FL 245						
◆	LOA VOR/DME			22°30'7" S 68°52'32" W						
RNAV 5	253°	072°	94	FL 450	5	↑	↓	ACCI		
				FL 245						
◆	EKEVI			23°6'33" S 70°26'35" W						

RMK:	(1) GNSS o INS/IRS RQRD
CHG:	Formato / Layout

Designador de ruta // Route Designator									
◆ / ◆	WAYPOINT			COORDENADAS					
	Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory								
NAV	TR MAG		DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL		CTLU	RMK
	↓	↑				IMPAR //ODD	PAR// EVEN		
UL 550									(1)
◆	ALDAX			18°21'0" S 72°28'20" W					
RNAV 5	146°	326°	155	FL 450	5	↓	↑	ACCI	
				FL 245					
◆	IRULI			20°22'21" S 70°45'9" W					
RNAV 5	146°	326°	19	FL 450	5	↓	↑	ACCI	
				FL 245					
◆	DADGI			20°37'17" S 70°32'12" W					
RNAV 5	146°	326°	28	FL 450	5	↓	↑	ACCI	
				FL 245					
◆	XONOG			20°59'14" S 70°13'5" W					
RNAV 5	146°	327°	118	FL 450	5	↓	↑	ACCI	
				FL 245					
◆	LOA VOR/DME			22°30'7" S 68°52'32" W					
RNAV 5	149°	329°	35	FL 450	5	↓	↑	ACCI	
				FL 245					
◆	PANED			22°57'55" S 68°29'41" W					
RNAV 5	149°	329°	87	FL 450	5	↓	↑	ACCI	
				FL 245					
◆	Ⓜ	KONRI			24°7'0" S 67°32'0" W				
RMK:	(1) GNSS o INS/IRS RQRD								
CHG:	Formato / Layout								

Designador de ruta // Route Designator										
◆ / ◆	WAYPOINT			COORDENADAS			Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory			
	NAV	TR MAG ↓ ↑		DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR PAR// //ODD EVEN		CTLU	RMK
UL 650										
◆	ELASA			24°0'42" S 73°37'8" W						(1)
RNAV 5	137°	318°	87	FL 450	5	↓	↑	ACCO		
				FL 245						
◆	UTNUN			25°3'52" S 72°29'55" W						
RNAV 5	138°	318°	110	FL 450	5	↓	↑	ACCI		
				FL 245						
◆	RONUV			26°22'2" S 71°4'43" W						
RNAV 5	138°	318°	26	FL 450	5	↓	↑	ACCI		
				FL 245						
◆	ILSOT			26°40'8" S 70°44'30" W						
RNAV 5	138°	318°	26	FL 450	5	↓	↑	ACCI		
				FL 245						
◆	REBEP			26°58'48" S 70°23'33" W						
RNAV 5	138°	318°	24	FL 450	5	↓	↑	ACCI		
				FL 245						
◆	BUVSA			27°16'1" S 70°4'3" W						
RNAV 5	138°	318°	22	FL 450	5	↓	↑	ACCI		
				FL 245						
◆	Ⓜ	PABOS			27°31'21" S 69°46'33" W					
RNAV 5	116°	297°	40	FL 450	5	↓	↑	ACCI		
				FL 245						
◆	Ⓜ	GEKAL			27°46'50" S 69°5'30" W					

RMK:	(1) GNSS o INS/IRS RQRD
CHG:	Formato / Layout

UL 653										
◆	NIA VOR/DME			38°54'22" S 72°38'38" W						(1)
RNAV 5	084°	265°	18	FL 450	5	↓	↑	ACCM		
				FL 245						
◆	MUBIL			38°54'56" S 72°15'8" W						
RNAV 5	085°	265°	38	FL 450	5	↓	↑	ACCM		
				FL 245						
◆	TESEX			38°55'52" S 71°26'1" W						

RMK:	(1) GNSS o INS/IRS RQRD
CHG:	Formato / Layout

Designador de ruta // Route Designator									
◆ / ◆	WAYPOINT			COORDENADAS			Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory		
	NAV	TR MAG ↓ ↑		DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR PAR// //ODD EVEN		CTLU
UL 670									
(1)									
◆	MON VOR/DME			41°25'45" S 73°5'31" W					
RNAV 5	161°		60	FL 450	5	↓		ACCM	
				FL 245					
◆	GUTIN			42°24'24" S 72°48'45" W					
RNAV 5	158°		68	FL 450	5	↓		ACCM	
				FL 245					
◆	DOTGU			43°30'53" S 72°28'23" W					
RNAV 5	159°		108	FL 450	5	↓		ACCM	
				FL 245					
◆	UDOVI			45°15'40" S 71°54'38" W					
RNAV 5	159°		40	FL 450	5	↓		ACCM	
				FL 245					
◆	BAL VOR/DME			45°54'47" S 71°42'45" W					
TRAMO BTN BAL VOR/DME-EGOSA SE REALIZA EN TERRITORIO ARGENTINO									
◆	EGOSA			52°0'0" S 70°59'42" W					
RNAV 5	163°	342°	61	FL 450	5	↓	↑	ACCN	
				FL 245					
◆	NAS VOR/DME			53°0'15" S 70°51'19" W					
RNAV 5	136°	315°	71	FL 450	5	↓	↑	ACCN	
				FL 245					
◆	ALMIR			54°0'0" S 69°48'30" W					
RNAV 5	122°	301°	58	FL 450	5	↓	↑	ACCN	
				FL 245					
◆	ROMIV			54°40'5" S 68°36'38" W					
TRAMO BTN ROMIV-USU VOR/DME SE REALIZA EN TERRITORIO ARGENTINO									
USU VOR/DME*									
TRAMO BTN USU VOR/DME-PWL VOR/DME SE REALIZA ENTRE TERRITORIO ARGENTINO Y CHILENO									
RNAV 5*	*	272°	24*	FL 450*	5*	↓*	↑*	ACCN	
				FL 245*					
◆	PWL VOR/DME			54°55'46" S 67°37'16" W					
RMK:	(*) PARA INFORMACIÓN DETALLADA, REFIÉRESE AL AIP ARGENTINA								
	(1) GNSS o INS/IRS RQRD								
CHG:	Formato / Layout								

Designador de ruta // Route Designator									
◆ / ◆	WAYPOINT			COORDENADAS					
	Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory								
NAV	TR MAG		DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL		CTLU	RMK
	↓	↑				IMPAR //ODD	PAR// EVEN		
UL 780									(1)
◆	Ⓜ	SORTA			18°21'0" S 76°18'12" W				
RNAV 10	166°	345°	191	FL 450	10	↓	↑	ACCO	(2)
				FL 245					
◆		ISPEL			21°25'19" S 75°22'46" W				
RNAV 10	165°	344°	177	FL 450	10	↓	↑	ACCO	(2)
				FL 245					
◆	Ⓜ	LIVOR			24°15'51" S 74°29'15" W				
RNAV 10	164°	343°	219	FL 450	10	↓	↑	ACCO	(2)
				FL 245					
◆	Ⓜ	SULNA			27°46'43" S 73°20'21" W				
RNAV 10		340°	46	FL 450	10		↑	ACCO	
				FL 245					
◆		SIKAB			28°30'0" S 73°3'12" W				
RNAV 10		340°	75	FL 450	10		↑	ACCS	
				FL 245					
◆		VUTRA			29°40'58" S 72°34'32" W				
RNAV 10		340°	62	FL 450	10		↑	ACCS	
				FL 245					
◆		MOPNU			30°39'34" S 72°10'19" W				
RNAV 10		339°	64	FL 450	10		↑	ACCS	
				FL 245					
◆		AKPOK			31°40'12" S 71°44'43" W				
RNAV 10		339°	38	FL 450	10		↑	ACCS	
				FL 245					
◆		BUXIS			32°15'33" S 71°29'30" W				
RNAV 10		339°	44	FL 450	10		↑	ACCS	
				FL 245					
◆		DONTI			32°57'0" S 71°11'24" W				

RMK:	(1)All traffic FANS 1A must log on SCEZ for ADS-C connection at least 10 min prior entering SCFZ. Pilots must conduct normal and routine communications with ATC via VHF and/or HF by the use of the published FREQ. In case of radio communications failures, CPDLC shall be used
	(2) Lateral offset of 1 or 2 NM to the right (on the direction of flight) from CL is permitted
CHG:	Formato, RMK / Layout, RMK

Designador de ruta // Route Designator									
◆ / ◆		WAYPOINT		COORDENADAS					
Notificación obligatoria / Notificación no obligatorio // Compulsory / Non compulsory									
NAV	TR MAG		DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL		CTLU	RMKS
	↓	↑				IMPAR //ODD	PAR// EVEN		
UL 797									(1)
◆		OPLES		20°34'16" S 70°11'0" W					
RNAV5	154°	334°	43	FL 450	5	↓	↑	ACCI	
				FL 245					
◆		AKNUV		21°10'47" S 69°46'32" W					
RNAV5	096°	277°	58	FL 450	5	↓	↑	ACCI	
				FL 245					
◆		TOKOL		21°10'53" S 68°44'9" W					
RNAV5	063°	244°	24	FL 450	5	↓	↑	ACCI	
				FL 245					
◆		ILPEM		20°57'42" S 68°23'6" W					
RMKS:	(1) GNSS o INS/IRS RQRD								
CHG:	Formato / Layout								

Dejada Intencionalmente en blanco
Intentionally left blank

Designador de ruta // Route Designator									
◆ / ◆	WAYPOINT			COORDENADAS					
	Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory								
NAV	TR MAG		DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL		CTLU	RMK
	↓	↑				IMPAR //ODD	PAR// EVEN		
UM 424									(1)(2)
◆ AMB VOR/DME 33°25'11" S 70°47'4" W									
RNAV 5	176°	356°	30	FL 450	5	↓	↑	ACCS	
				FL 245					
◆ LINER 33°55'32" S 70°45'8" W									
RNAV 5	105°	285°	13	FL 450	5	↓	↑	ACCS	
				FL 245					
◆ SUPRA 33°59'12" S 70°30'8" W									
RNAV 5	108°	288°	36	FL 450	5	↓	↑	ACCS	
				FL 245					
◆ (M) ALBAL 34°11'0" S 69°49'0" W									

RMK:	(1) GNSS o INS/IRS RQRD (2) AWY UNIDIRECTIONAL SOUTH/EASTBOUND. OPPOSITE DIRECTION PPR ACCS
CHG:	Formato / Layout

UM 529										(1)
◆ ASIMO 31°53'0" S 70°19'0" W										
RNAV 5	260°		16	FL 450	5		↓	ACCS		
				FL 245						
◆ DILOK 31°56'0" S 70°38'0" W										
RNAV 5	190°		60	FL 450	5		↓	ACCS		
				FL 245						
◆ TBN VOR/DME 32°55'6" S 70°50'14" W										

RMK:	(1) GNSS o INS/IRS RQRD
CHG:	Formato / Layout

UM 543										(1)
◆ LOA VOR/DME 22°30'7" S 68°52'32" W										
RNAV 5	162°	342°	43	FL 450	5	↓	↑	ACCI		
				FL 245						
◆ ANGAT 23°9'7" S 68°33'11" W										
RNAV 5	162°	342°	75	FL 450	5	↓	↑	ACCI		
				FL 245						
◆ ARMOS 24°17'30" S 67°58'45" W										

RMK:	(1) GNSS o INS/IRS RQRD
CHG:	Formato / Layout

Designador de ruta // Route Designator										
◆ / ◆	WAYPOINT			COORDENADAS			Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory			
	NAV	TR MAG ↓ ↑		DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR PAR// //ODD EVEN		CTLU	RMK
UM 658										
(1)										
◆	MON VOR/DME			41°25'45" S 73°5'31" W						
RNAV 5	072°	252°	25	FL 450	5	↓	↑	ACCM		
				FL 245						
◆	CALBU			41°21'5" S 72°32'46" W						
RNAV 5	072°	251°	32	FL 450	5	↓	↑	ACCM		
				FL 245						
◆	Ⓜ	TONAR			41°14'30" S 71°51'0" W					

RMK:	(1) GNSS o INS/IRS RQRD
CHG:	Formato / Layout

UM 664										
(1)										
◆	VAGUR			17°35'22" S 69°26'30" W						
RNAV 5	234°	054°	27	FL 450	5	↑	↓	ACCI		
				FL 245						
◆	LOLES			17°54'0" S 69°47'0" W						
RNAV 5	236°	056°	37	FL 450	5	↑	↓	ACCI		
				FL 245						
◆	DANKI			18°18'24" S 70°16'30" W						
RNAV 5	234°	054°	6	FL 450	5	↑	↓	ACCI		
				FL 245						
◆	ARI VOR/DME			18°22'10" S 70°20'47" W						

RMK:	(1) GNSS o INS/IRS RQRD
CHG:	Formato / Layout

UM 783										
(1)										
◆	LINER			33°55'32" S 70°45'8" W						
RNAV 5	170°		20	FL 450	5	↓		ACCS		
				FL 245						
◆	VANEK			34°15'19" S 70°41'16" W						
RNAV 5	169°		20	FL 450	5	↓		ACCS		
				FL 245						
◆	SIROV			34°35'5" S 70°37'22" W						
RNAV 5	169°		37	FL 450	5	↓		ACCS		
				FL 245						
◆	ANKON			35°12'0" S 70°30'0" W						

RMK:	(1) GNSS o INS/IRS RQRD
CHG:	Formato / Layout

Designador de ruta // Route Designator									
◆ / ◆	WAYPOINT			COORDENADAS					
	Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory								
NAV	TR MAG		DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL		CTLU	RMK
	↓	↑				IMP //ODD	PAR //EVEN		
UM 789									(1)
◆	ARI VOR/DME			18°22'10" S 70°20'47" W					
RNAV 5	199°	019°	66	FL 450	5	↓	↑	ACCI	
				FL 245					
◆	SIRAM			19°26'19" S 70°36'5" W					
RNAV 5	167°	347°	72	FL 450	5	↓	↑	ACCI	
				FL 245					
◆	OPLES			20°34'16" S 70°11'0" W					
RNAV 5	154°	334°	43	FL 450	5	↓	↑	ACCI	
				FL 245					
◆	AKNUV			21°10'47" S 69°46'32" W					
RNAV 5	154°	334°	44	FL 450	5	↓	↑	ACCI	
				FL 245					
◆	VUREL			21°47'42" S 69°21'34" W					
RNAV 5	154°	334°	50	FL 450	5	↓	↑	ACCI	
				FL 245					
◆	LOA VOR/DME			22°30'7" S 68°52'32" W					
RNAV 5	126°	306°	29	FL 450	5	↓	↑	ACCI	
				FL 245					
◆	MINAG			22°44'12" S 68°25'14" W					
RNAV 5	126°	306°	81	FL 450	5	↓	↑	ACCI	
				FL 245					
◆	Ⓜ	KADAT			23°23'30" S 67°8'8" W				

RMK:	(1) GNSS o INS/IRS RQRD
CHG:	Formato / Layout

UM 799									(1)
◆	ASIMO			31°53'0" S 70°19'0" W					
RNAV 5	260°		16	FL 450	5		↓	ACCS	
				FL 245					
◆	DILOK			31°56'0" S 70°38'0" W					
RNAV 5	190°		60	FL 450	5	↓		ACCS	
				FL 245					
◆	TBN VOR/DME			32°55'6" S 70°50'14" W					

RMK:	(1) GNSS o INS/IRS RQRD
CHG:	Formato / Layout

Dejada Intencionalmente en blanco
Intentionally left blank

Designador de ruta // Route Designator									
◆ / ◆	WAYPOINT			COORDENADAS					
	Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory								
NAV	TR MAG		DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL		CTLU	RMK
	↓	↑				IMPAR //ODD	PAR// EVEN		
UN 527									(1)
◆ TBN VOR/DME 32°55'6" S 70°50'14" W									
RNAV5	045°		10	FL 450	5	↓		ACCS	
				FL 245					
◆ PABEK 32°47'52" S 70°42'1" W									
RNAV5	043°		35	FL 450	5	↓		ACCS	
				FL 245					
◆ GUVOL 32°22'30" S 70°13'30" W									

RMK:	(1) GNSS o INS/IRS RQRD
Cambios:	Formato / TRs

UN 674										(1)
◆ MUNER 52°0'0" S 71°18'36" W										
RNAV5	152°	332°	63	FL 450	5	↓	↑	ACCN		
				FL 245						
◆ NAS VOR/DME 53°0'15" S 70°51'19" W										

RMK:	(1) GNSS o INS/IRS RQRD
Cambios:	Formato / TRs

Dejada Intencionalmente en blanco
Intentionally left blank

Designador de ruta // Route Designator									
◆ / ◆		WAYPOINT		COORDENADAS					
Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory									
NAV	TR MAG		DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL		CTLU	RMK
	↓	↑				IMPAR //ODD	PAR// EVEN		
UP 664									(1)
◆		PALIX		52°4'0" S 69°48'0" W					
RNAV5	203°	022°	68	FL 450	5	↓	↑	ACCN	
				FL 245					
◆		NAS VOR/DME		53°0'15" S 70°51'19" W					

RMK:	(1) GNSS o INS/IRS RQRD
Cambios:	Formato / TRs

Dejada Intencionalmente en blanco
Intentionally left blank

Designador de ruta // Route Designator									
◆ / ◆	WAYPOINT		COORDENADAS						
	Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory								
NAV	TR MAG		DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL		CTLU	RMK
	↓	↑				IMPAR //ODD	PAR// EVEN		
UQ 802									(1)
◆	SIRAM		19°26'19" S 70°36'5" W						
RNAV 5 / RNP 2*	359°	33	FL 450	5			↑	ACCI	
			FL 245						
◆	KIMUP		19°59'25" S 70°31'59" W						
RNAV 5 / RNP 2*	006°	38	FL 450	5			↑	ACCI	
			FL 245						
◆	DADGI		20°37'17" S 70°32'12" W						
RNAV 5 / RNP 2*	006°	43	FL 450	5			↑	ACCI	
			FL 245						
◆	EDNIX		21°21'16" S 70°32'27" W						
RNAV 5 / RNP 2*	005°	32	FL 450	5			↑	ACCI	
			FL 245						
◆	GAXIR		21°53'31" S 70°32'38" W						
RNAV 5 / RNP 2*	006°	60	FL 450	5			↑	ACCI	
			FL 245						
◆	ARPOM		22°53'13" S 70°33'46" W						
RNAV 5 / RNP 2*	005°	54	FL 450	5			↑	ACCI	
			FL 245						
◆	SUNRU		23°47'47" S 70°34'0" W						
RNAV 5 / RNP 2*	004°	25	FL 450	5			↑	ACCI	
			FL 245						
◆	LONEK		24°12'52" S 70°33'51" W						
RNAV 5 / RNP 2*	003°	35	FL 450	5			↑	ACCI	
			FL 245						
◆	DOVRI		24°48'2" S 70°33'38" W						
RNAV 5 / RNP 2*	008°	38	FL 450	5			↑	ACCI	
			FL 245						
◆	PUNSO		25°26'0" S 70°36'54" W						
RNAV 5 / RNP 2*	007°	61	FL 450	5			↑	ACCI	
			FL 245						
◆	DOVKA		26°26'47" S 70°42'13" W						
RNAV 5 / RNP 2*	011°	13	FL 450	5			↑	ACCI	
			FL 245						
◆	ILSOT		26°40'8" S 70°44'30" W						
RMK:	(1) GNSS o INS/IRS RQRD				*Vea ENR 1.1-3 / See ENR 1.1-3				
CHG:	Especificación NAV / NAV specification								

Designador de ruta // Route Designator									
◆ / ◆	WAYPOINT		COORDENADAS						
	Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory								
NAV	TR MAG		DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL		CTLU	RMK
	↓	↑				IMPAR //ODD	PAR// EVEN		
UQ 802 (CONTINUACIÓN)									(1)
◆	ILSOT		26°40'8" S 70°44'30" W						
RNAV 5 / RNP 2*		007°	96	FL 450	5		↑	ACCI	
				FL 245					
◆	PUNAP		28°16'17" S 70°54'37" W						
RNAV 5 / RNP 2*		007°	14	FL 450	5		↑	ACCI	
				FL 245					
◆	VUGUS		28°30'0" S 70°56'2" W						
RNAV 5 / RNP 2*		005°	46	FL 450	5		↑	ACCS	
				FL 245					
◆	KILIN		29°16'7" S 71°0'21" W						
RNAV 5 / RNP 2*		008°	11	FL 450	5		↑	ACCS	
				FL 245					
◆	KUGER		29°27'9" S 71°2'4" W						
RNAV 5 / RNP 2*		006°	48	FL 450	5		↑	ACCS	
				FL 245					
◆	ANDAK		30°14'37" S 71°7'9" W						
RNAV 5 / RNP 2*		003°	11	FL 450	5		↑	ACCS	
				FL 245					
◆	TITKI		30°25'30" S 71°7'47" W						
RNAV 5 / RNP 2*		003°	22	FL 450	5		↑	ACCS	
				FL 245					
◆	EDRON		30°47'41" S 71°9'6" W						
RNAV 5 / RNP 2*		003°	10	FL 450	5		↑	ACCS	
				FL 245					
◆	KUGAP		30°57'42" S 71°9'43" W						
RNAV 5 / RNP 2*		003°	49	FL 450	5		↑	ACCS	
				FL 245					
◆	ITAVA		31°46'52" S 71°12'41" W						
RNAV 5 / RNP 2*		358°	62	FL 450	5		↑	ACCS	
				FL 245					
◆	TENUT		32°49'19" S 71°11'33" W						
RNAV 5 / RNP 2*		358°	8	FL 450	5		↑	ACCS	
				FL 245					
◆	DONTI		32°57'0" S 71°11'24" W						
RMK:	(1) GNSS o INS/IRS RQRD				*Vea ENR 1.1-3 / See ENR 1.1-3				
CHG:	Especificación NAV / NAV specification								

Designador de ruta // Route Designator									
◆ / ◆	WAYPOINT		COORDENADAS						
	Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory								
NAV	TR MAG		DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL		CTLU	RMK
	↓	↑				IMPAR //ODD	PAR// EVEN		
UQ 802 (CONTINUACIÓN)									(1)
◆	DONTI		32°57'0" S 71°11'24" W						
RNAV 5 / RNP 2*		004°	55	FL 450 FL 245	5		↑	ACCS	
◆	VAMAN		33°51'48" S 71°18'21" W						
RNAV 5 / RNP 2*		004°	47	FL 450 FL 245	5		↑	ACCS	
◆	EROLO		34°39'2" S 71°24'28" W						
RNAV 5 / RNP 2*		010°	50	FL 450 FL 245	5		↑	ACCS	
◆	BOLOK		35°28'14" S 71°38'33" W						
RNAV 5 / RNP 2*		009°	134	FL 450 FL 245	5		↑	ACCS	
◆	ENSER		37°38'45" S 72°17'22" W						
RNAV 5 / RNP 2*		007°	37	FL 450 FL 245	5		↑	ACCS	
◆	KETIR		38°15'17" S 72°27'32" W						
RNAV 5 / RNP 2*		007°	15	FL 450 FL 245	5		↑	ACCS	
◆	ELABA		38°30'0" S 72°31'41" W						
RNAV 5 / RNP 2*		007°	25	FL 450 FL 245	5		↑	ACCM	
◆	NIA VOR/DME		38°54'22" S 72°38'38" W						
RNAV 5 / RNP 2*		002°	30	FL 450 FL 245	5		↑	ACCM	
◆	MALTU		39°24'6" S 72°43'59" W						
RNAV 5 / RNP 2*		002°	19	FL 450 FL 245	5		↑	ACCM	
◆	PUKAN		39°42'49" S 72°47'23" W						
RNAV 5 / RNP 2*		360°	38	FL 450 FL 245	5		↑	ACCM	
◆	ANROS		40°20'21" S 72°53'29" W						
RNAV 5 / RNP 2*		360°	46	FL 450 FL 245	5		↑	ACCM	
◆	VOVKI		41°5'56" S 73°1'48" W						
RMK:	(1) GNSS o INS/IRS RQRD				*Vea ENR 1.1-3 / See ENR 1.1-3				
CHG:	Especificación NAV / NAV specification								

Designador de ruta // Route Designator									
◆ / ◆	WAYPOINT		COORDENADAS						
	Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory								
NAV	TR MAG		DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL		CTLU	RMK
	↓	↑				IMPAR //ODD	PAR// EVEN		
UQ 802 (CONTINUACIÓN)									(1)
◆	VOVKI		41°5'56" S 73°1'48" W						
RNAV 5 / RNP 2*		360°	20	FL 450	5		↑	ACCM	
				FL 245					
◆	MON VOR/DME		41°25'45" S 73°5'31" W						
RNAV 5 / RNP 2*		356°	60	FL 450	5		↑	ACCM	
				FL 245					
◆	CAUKE		42°25'31" S 73°12'7" W						
RNAV 5 / RNP 2*		356°	43	FL 450	5		↑	ACCM	
				FL 245					
◆	KORKO		43°8'52" S 73°16'40" W						
RNAV 5 / RNP 2*		355°	121	FL 450	5		↑	ACCM	
				FL 245					
◆	ESGOR		45°9'33" S 73°31'21" W						
RNAV 5 / RNP 2*		350°	111	FL 450	5		↑	ACCM	
				FL 245					
◆	SATIN		47°0'0" S 73°36'25" W						
RNAV 5 / RNP 2*		352°	75	FL 450	5		↑	ACCN	
				FL 245					
◆	VUTRU		48°14'55" S 73°45'22" W						
RNAV 5 / RNP 2*		352°	63	FL 450	5		↑	ACCN	
				FL 245					
◆	SINEL		49°17'26" S 73°53'12" W						
RNAV 5 / RNP 2*		351°	65	FL 450	5		↑	ACCN	
				FL 245					
◆	KOLPU		50°21'59" S 74°1'39" W						
RNAV 5 / RNP 2*		316°	64	FL 450	5		↑	ACCN	
				FL 245					
◆	TOKOS		51°17'0" S 73°11'15" W						
RNAV 5 / RNP 2*		316°	39	FL 450	5		↑	ACCN	
				FL 245					
◆	TOPEM		51°50'5" S 72°39'46" W						
RNAV 5 / RNP 2*		305°	31	FL 450	5		↑	ACCN	
				FL 245					
◆	SIRUN		52°13'16" S 72°6'33" W						
RMK:	(1) GNSS o INS/IRS RQRD				*Vea ENR 1.1-3 / See ENR 1.1-3				
CHG:	Especificación NAV / NAV specification								

Designador de ruta // Route Designator									
◆ / ◆		WAYPOINT		COORDENADAS					
Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory									
NAV	TR MAG		DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL		CTLU	RMK
	↓	↑				IMPAR //ODD	PAR// EVEN		
UQ 802 (CONTINUACIÓN)									(1)
◆		SIRUN		52°13'16" S 72°6'33" W					
RNAV 5 / RNP 2*		305°	41	FL 450	5		↑	ACCN	
				FL 245					
◆		GEKAM		52°43'29" S 71°22'3" W					
RNAV 5 / RNP 2*		301°	15	FL 450	5		↑	ACCN	
				FL 245					
◆		USORI		52°54'3" S 71°4'14" W					
RNAV 5 / RNP 2*		296°	10	FL 450	5		↑	ACCN	
				FL 245					
◆		NAS VOR/DME		53°0'15" S 70°51'19" W					

RMK:	(1) GNSS o INS/IRS RQRD	*Vea ENR 1.1-3 / See ENR 1.1-3
CHG:	Especificación NAV / NAV specification	

Designador de ruta // Route Designator									
◆ / ◆	WAYPOINT		COORDENADAS						
	Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory								
NAV	TR MAG		DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL		CTLU	RMK
	↓	↑				IMPAR //ODD	PAR// EVEN		
UQ 803									(1)
◆	LOBAG		19°25'42" S 70°12'45" W						
RNAV 5 / RNP 2*	187°		57	FL 450	5	↓		ACCI	
				FL 245					
◆	ERVAR		20°22'29" S 70°12'57" W						
RNAV 5 / RNP 2*	186°		37	FL 450	5	↓		ACCI	
				FL 245					
◆	XONOG		20°59'14" S 70°13'5" W						
RNAV 5 / RNP 2*	186°		54	FL 450	5	↓		ACCI	
				FL 245					
◆	ENLUS		21°53'35" S 70°13'16" W						
RNAV 5 / RNP 2*	194°		60	FL 450	5	↓		ACCI	
				FL 245					
◆	PUKTA		22°53'7" S 70°22'40" W						
RNAV 5 / RNP 2*	185°		54	FL 450	5	↓		ACCI	
				FL 245					
◆	ISEKA		23°47'47" S 70°23'5" W						
RNAV 5 / RNP 2*	183°		60	FL 450	5	↓		ACCI	
				FL 245					
◆	UKATO		24°48'9" S 70°21'4" W						
RNAV 5 / RNP 2*	182°		76	FL 450	5	↓		ACCI	
				FL 245					
◆	NENAT		26°4'4" S 70°18'30" W						
RNAV 5 / RNP 2*	188°		55	FL 450	5	↓		ACCI	
				FL 245					
◆	REBEP		26°58'48" S 70°23'33" W						
RNAV 5 / RNP 2*	188°		91	FL 450	5	↓		ACCI	
				FL 245					
◆	MORMI		28°30'0" S 70°32'10" W						
RNAV 5 / RNP 2*	187°		25	FL 450	5	↓		ACCS	
				FL 245					
◆	OGROS		28°55'15" S 70°34'32" W						
RNAV 5 / RNP 2*	187°		100	FL 450	5	↓		ACCS	
				FL 245					
◆	NIRNU		30°35'33" S 70°44'22" W						
RMK:	(1) GNSS o INS/IRS RQRD				*Vea ENR 1.1-3 / See ENR 1.1-3				
CHG:	Especificación NAV / NAV specification								

Designador de ruta // Route Designator									
◆ / ◆	WAYPOINT		COORDENADAS						
	Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory								
NAV	TR MAG		DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL		CTLU	RMK
	↓	↑				IMPAR //ODD	PAR// EVEN		
UQ 803 (CONTINUACIÓN)									(1)
◆	NIRNU		30°35'33" S 70°44'22" W						
RNAV 5 / RNP 2*	186°		45	FL 450	5	↓		ACCS	
				FL 245					
◆	ISGUD		31°20'8" S 70°48'43" W						
RNAV 5 / RNP 2*	185°		25	FL 450	5	↓		ACCS	
				FL 245					
◆	SIMOK		31°45'6" S 70°51'11" W						
RNAV 5 / RNP 2*	178°		70	FL 450	5	↓		ACCS	
				FL 245					
◆	UGOLA		32°55'9" S 70°48'40" W						
RNAV 5 / RNP 2*	184°		66	FL 450	5	↓		ACCS	
				FL 245					
◆	ANGOD		34°0'52" S 70°55'28" W						
RNAV 5 / RNP 2*	191°		44	FL 450	5	↓		ACCS	
				FL 245					
◆	ANDIX		34°43'34" S 71°7'9" W						
RNAV 5 / RNP 2*	189°		50	FL 450	5	↓		ACCS	
				FL 245					
◆	MUNEP		35°32'40" S 71°19'10" W						
RNAV 5 / RNP 2*	189°		133	FL 450	5	↓		ACCS	
				FL 245					
◆	SUMKO		37°43'3" S 71°52'24" W						
RNAV 5 / RNP 2*	189°		48	FL 450	5	↓		ACCS	
				FL 245					
◆	GEDIN		38°30'0" S 72°7'9" W						
RNAV 5 / RNP 2*	189°		26	FL 450	5	↓		ACCM	
				FL 245					
◆	MUBIL		38°54'56" S 72°15'8" W						
RNAV 5 / RNP 2*	189°		52	FL 450	5	↓		ACCM	
				FL 245					
◆	ERUKA		39°45'4" S 72°31'27" W						
RNAV 5 / RNP 2*	178°		160	FL 450	5	↓		ACCM	
				FL 245					
◆	GUTIN		42°24'24" S 72°48'45" W						
RMK:	(1) GNSS o INS/IRS RQRD				*Vea ENR 1.1-3 / See ENR 1.1-3				
CHG:	Especificación NAV / NAV specification								

Designador de ruta // Route Designator									
◆ / ◆	WAYPOINT		COORDENADAS						
	Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory								
NAV	TR MAG		DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL		CTLU	RMK
	↓	↑				IMPAR //ODD	PAR// EVEN		
UQ 803 (CONTINUACIÓN)									(1)
◆	GUTIN		42°24'24" S 72°48'45" W						
RNAV 5 / RNP 2*	174°		40	FL 450	5	↓		ACCM	
				FL 245					
◆	KAMEK		43°4'19" S 72°51'0" W						
RNAV 5 / RNP 2*	174°		236	FL 450	5	↓		ACCM	
				FL 245					
◆	TIGNO		47°0'0" S 73°5'20" W						
RNAV 5 / RNP 2*	176°		77	FL 450	5	↓		ACCN	
				FL 245					
◆	NIPLA		48°16'15" S 73°20'4" W						
RNAV 5 / RNP 2*	176°		127	FL 450	5	↓		ACCN	
				FL 245					
◆	BODOM		50°21'59" S 73°46'2" W						
RNAV 5 / RNP 2*	136°		59	FL 450	5	↓		ACCN	
				FL 245					
◆	NEPOL		51°12'13" S 72°58'21" W						
RNAV 5 / RNP 2*	135°		38	FL 450	5	↓		ACCN	
				FL 245					
◆	PNT VOR/DME		51°44'6" S 72°26'53" W						
RNAV 5 / RNP 2*	130°		26	FL 450	5	↓		ACCN	
				FL 245					
◆	NEDAX		52°4'56" S 72°1'24" W						
RNAV 5 / RNP 2*	126°		45	FL 450	5	↓		ACCN	
				FL 245					
◆	PORVA		52°38'37" S 71°13'15" W						
RNAV 5 / RNP 2*	126°		16	FL 450	5	↓		ACCN	
				FL 245					
◆	PAMIP		52°50'36" S 70°55'41" W						
RNAV 5 / RNP 2*	152°		10	FL 450	5	↓		ACCN	
				FL 245					
◆	NAS VOR/DME		53°0'15" S 70°51'19" W						

RMK:	(1) GNSS o INS/IRS RQRD	*Vea ENR 1.1-3 / See ENR 1.1-3
CHG:	Especificación NAV / NAV specification	

Designador de ruta // Route Designator									
◆ / ◆	WAYPOINT		COORDENADAS						
	Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory								
NAV	TR MAG		DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL		CTLU	RMK
	↓	↑				IMPAR //ODD	PAR// EVEN		
UQ 805									(1)
◆ LINER 33°55'32" S 70°45'8" W									
RNAV 5 / RNP 2*	187°		50	FL 450 FL 245	5	↓		ACCS	
◆ PANIN 34°45'8" S 70°53'33" W									
RNAV 5 / RNP 2*	186°		18	FL 450 FL 245	5	↓		ACCS	
◆ MUPAV 35°3'23" S 70°56'41" W									
RNAV 5 / RNP 2*	186°		101	FL 450 FL 245	5	↓		ACCS	
◆ NISDO 36°43'11" S 71°14'17" W									
RNAV 5 / RNP 2*	185°		108	FL 450 FL 245	5	↓		ACCS	
◆ TOSET 38°30'0" S 71°34'0" W									
RNAV 5 / RNP 2*	184°		169	FL 450 FL 245	5	↓		ACCM	
◆ IRUDI 41°16'58" S 72°6'54" W									
RNAV 5 / RNP 2*	180°		135	FL 450 FL 245	5	↓		ACCM	
◆ DOTGU 43°30'53" S 72°28'23" W									
RNAV 5 / RNP 2*	178°		41	FL 450 FL 245	5	↓		ACCM	
◆ BOGAD 44°11'23" S 72°35'12" W									
RNAV 5 / RNP 2*	178°		170	FL 450 FL 245	5	↓		ACCM	
◆ TIGNO 47°0'0" S 73°5'20" W									
RNAV 5 / RNP 2*	176°		77	FL 450 FL 245	5	↓		ACCN	
RMK:	(1) GNSS o INS/IRS RQRD *Vea ENR 1.1-3 / See ENR 1.1-3								
CHG:	Especificación NAV, Tramo TIGNO-NAS VOR eliminado / NAV specification, TIGNO-NAS VOR leg removed								

Designador de ruta // Route Designator									
◆ / ◆	WAYPOINT		COORDENADAS						
	Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory								
NAV	TR MAG		DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL		CTLU	RMK
	↓	↑				IMPAR //ODD	PAR// EVEN		
UQ 808									(1)
◆	KADAK		33°58'11" S 71°4'28" W						
RNAV 5 / RNP 2*	020°	44	FL 450	5		↑	ACCS		
			FL 245						
◆	EROLO		34°39'2" S 71°24'28" W						
RNAV 5 / RNP 2*	022°	50	FL 450	5		↑	ACCS		
			FL 245						
◆	ALGEK		35°24'38" S 71°49'39" W						
RNAV 5 / RNP 2*	021°	42	FL 450	5		↑	ACCS		
			FL 245						
◆	LODOS		36°2'33" S 72°11'0" W						

RMK:	(1) GNSS o INS/IRS RQRD	*Vea ENR 1.1-3 / See ENR 1.1-3
CHG:	Especificación NAV / NAV specification	

Designador de ruta // Route Designator									
◆ / ◆	WAYPOINT		COORDENADAS						
	Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory								
NAV	TR MAG		DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL		CTLU	RMK
	↓	↑				IMPAR //ODD	PAR// EVEN		
UQ 809									(1)
◆	GELUS		33°54'54" S 71°12'11" W						
RNAV 5 / RNP 2*	205°		44	FL 450 FL 245	5	↓		ACCS	
◆	DALAX		34°34'2" S 71°36'19" W						
RNAV 5 / RNP 2*	205°		50	FL 450 FL 245	5	↓		ACCS	
◆	ETAGA		35°18'35" S 72°4'18" W						
RNAV 5 / RNP 2*	204°		39	FL 450 FL 245	5	↓		ACCS	
◆	ARUNI		35°53'8" S 72°26'25" W						
RNAV 5 / RNP 2*	192°		117	FL 450 FL 245	5	↓		ACCS	
◆	PANEX		37°45'59" S 73°5'35" W						
RNAV 5 / RNP 2*	174°	354°	44	FL 450 FL 245	5	↓	↑	ACCS	
◆	ILNUT		38°30'0" S 73°5'15" W						
RNAV 5 / RNP 2*	174°	353°	45	FL 450 FL 245	5	↓	↑	ACCM	
◆	NEKOR		39°15'15" S 73°4'53" W						
RNAV 5 / RNP 2*	174°	354°	25	FL 450 FL 245	5	↓	↑	ACCM	
◆	VLD VOR/DME		39°40'16" S 73°5'8" W						
RNAV 5 / RNP 2*	183°	003°	25	FL 450 FL 245	5	↓	↑	ACCM	
◆	GUXER		40°4'55" S 73°10'44" W						
RNAV 5 / RNP 2*	183°	002°	57	FL 450 FL 245	5	↓	↑	ACCM	
◆	TOMUS		41°0'47" S 73°23'40" W						
RNAV 5 / RNP 2*	182°	002°	60	FL 450 FL 245	5	↓	↑	ACCM	
◆	KEVET		41°59'52" S 73°37'46" W						
RNAV 5 / RNP 2*	182°	002°	21	FL 450 FL 245	5	↓	↑	ACCM	
◆	MPI VOR/DME		42°20'32" S 73°42'49" W						
RMK:	(1) GNSS o INS/IRS RQRD *Vea ENR 1.1-3 / See ENR 1.1-3								
CHG:	Especificación NAV / NAV specification								

Designador de ruta // Route Designator									
◆ / ◆	WAYPOINT		COORDENADAS						
	Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory								
NAV	TR MAG		DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL		CTLU	RMK
	↓	↑				IMPAR //ODD	PAR// EVEN		
UQ 809 (CONTINUACIÓN)									(1)
◆	MPI VOR/DME		42°20'32" S 73°42'49" W						
RNAV 5 / RNP 2*	168°	348°	28	FL 450	5	↓	↑	ACCM	
				FL 245					
◆	MIKAS		42°48'31" S 73°40'59" W						
RNAV 5 / RNP 2*	168°	348°	57	FL 450	5	↓	↑	ACCM	
				FL 245					
◆	SISAM		43°45'27" S 73°37'11" W						
RNAV 5 / RNP 2*	168°	347°	84	FL 450	5	↓	↑	ACCM	
				FL 245					
◆	ESGOR		45°9'33" S 73°31'21" W						
RNAV 5 / RNP 2*	161°	340°	112	FL 450	5	↓	↑	ACCM	
				FL 245					
◆	TIGNO		47°0'0" S 73°5'20" W						
RMK:	(1) GNSS o INS/IRS RQRD *Vea ENR 1.1-3 / See ENR 1.1-3								
CHG:	Especificación NAV / NAV specification								

Designador de ruta // Route Designator									
◆ / ◆	WAYPOINT		COORDENADAS						
	Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory								
NAV	TR MAG		DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL		CTLU	RMK
	↓	↑				IMPAR //ODD	PAR// EVEN		
UQ 810									(1)
◆	KADAK		33°58'11" S 71°4'28" W						
RNAV 5 / RNP 2*		020°	44	FL 450 FL 245	5		↑	ACCS	
◆	EROLO		34°39'2" S 71°24'28" W						
RNAV 5 / RNP 2*		022°	50	FL 450 FL 245	5		↑	ACCS	
◆	ALGEK		35°24'38" S 71°49'39" W						
RNAV 5 / RNP 2*		012°	53	FL 450 FL 245	5		↑	ACCS	
◆	ARNAK		36°15'25" S 72°7'29" W						
RNAV 5 / RNP 2*		010°	86	FL 450 FL 245	5		↑	ACCS	
◆	KONDI		37°38'25" S 72°35'0" W						
RNAV 5 / RNP 2*		005°	52	FL 450 FL 245	5		↑	ACCS	
◆	PUPAR		38°30'0" S 72°47'33" W						
RNAV 5 / RNP 2*		005°	47	FL 450 FL 245	5		↑	ACCM	
◆	ASAKU		39°15'43" S 72°58'55" W						
RNAV 5 / RNP 2*		004°	25	FL 450 FL 245	5		↑	ACCM	
◆	VLD VOR/DME		39°40'16" S 73°5'8" W						
RMK:	(1) GNSS o INS/IRS RQRD				*Vea ENR 1.1-3 / See ENR 1.1-3				
CHG:	Especificación NAV / NAV specification								

Designador de ruta // Route Designator									
◆ / ◆	WAYPOINT		COORDENADAS						
	Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory								
NAV	TR MAG		DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL		CTLU	RMK
	↓	↑				IMPAR //ODD	PAR// EVEN		
UQ 814									(1)
◆	LOA VOR/DME		22°30'7" S 68°52'32" W						
RNAV 5 / RNP 2*	181°	360°	39	FL 450	5	↓	↑	ACCI	
				FL 245					
◆	VUDAP		23°8'38" S 68°48'18" W						
RNAV 5 / RNP 2*	195°	015°	13	FL 450	5	↓	↑	ACCI	
				FL 245					
◆	MARGU		23°21'8" S 68°50'28" W						
RNAV 5 / RNP 2*	195°	015°	87	FL 450	5	↓	↑	ACCI	
				FL 245					
◆	LITUX		24°46'56" S 69°5'36" W						
RNAV 5 / RNP 2*	194°	014°	48	FL 450	5	↓	↑	ACCI	
				FL 245					
◆	PAGUN		25°34'51" S 69°13'58" W						
RNAV 5 / RNP 2*		018°	120	FL 450	5		↑	ACCI	
				FL 245					
◆	PABOS		27°31'21" S 69°46'33" W						
RNAV 5 / RNP 2*		012°	40	FL 450	5		↑	ACCI	
				FL 245					
◆	DIMIM		28°11'11" S 69°54'1" W						
RNAV 5 / RNP 2*		012°	19	FL 450	5		↑	ACCI	
				FL 245					
◆	PUNDA		28°30'0" S 69°57'35" W						
RNAV 5 / RNP 2*		012°	135	FL 450	5		↑	ACCS	
				FL 245					
◆	VANIL		30°42'37" S 70°27'41" W						
RNAV 5 / RNP 2*		012°	38	FL 450	5		↑	ACCS	
				FL 245					
◆	ELAKI		31°20'8" S 70°36'27" W						
RNAV 5 / RNP 2*		002°	36	FL 450	5		↑	ACCS	
				FL 245					
◆	DILOK		31°56'0" S 70°38'0" W						

RMK:	(1) GNSS o INS/IRS RQRD	*Vea ENR 1.1-3 / See ENR 1.1-3
CHG:	Especificación NAV / NAV specification	

Designador de ruta // Route Designator									
◆ / ◆	WAYPOINT		COORDENADAS						
	Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory								
NAV	TR MAG		DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL		CTLU	RMK
	↓	↑				IMPAR //ODD	PAR// EVEN		
UQ 815									(1)
◆ LOA VOR/DME 22°30'7" S 68°52'32" W									
RNAV 5 / RNP 2*	196°	015°	50	FL 450	5	↓	↑	ACCI	
				FL 245					
◆ CEPAM 23°19'33" S 69°1'12" W									
RNAV 5 / RNP 2*	195°	014°	135	FL 450	5	↓	↑	ACCI	
				FL 245					
◆ ENTOP 25°33'14" S 69°24'53" W									
RNAV 5 / RNP 2*	203°	022°	108	FL 450	5	↓	↑	ACCI	
				FL 245					
◆ BUVSA 27°16'1" S 70°4'3" W									
RNAV 5 / RNP 2*	202°		78	FL 450	5	↓		ACCI	
				FL 245					
◆ MORMI 28°30'0" S 70°32'10" W									
RNAV 5 / RNP 2*	187°		25	FL 450	5	↓		ACCS	
				FL 245					
◆ OGROS 28°55'15" S 70°34'32" W									
RNAV 5 / RNP 2*	187°		100	FL 450	5	↓		ACCS	
				FL 245					
◆ NIRNU 30°35'33" S 70°44'22" W									
RNAV 5 / RNP 2*	186°		45	FL 450	5	↓		ACCS	
				FL 245					
◆ ISGUD 31°20'8" S 70°48'43" W									
RNAV 5 / RNP 2*	185°		25	FL 450	5	↓		ACCS	
				FL 245					
◆ SIMOK 31°45'6" S 70°51'11" W									

RMK:	(1) GNSS o INS/IRS RQRD	*Vea ENR 1.1-3 / See ENR 1.1-3
CHG:	Especificación NAV / NAV specification	

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE
INTENTIONALLY LEFT BLANK

Designador de ruta // Route Designator									
◆ / ◆	WAYPOINT			COORDENADAS					
	Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory								
NAV	TR MAG		DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL		CTLU	RMK
	↓	↑				IMPAR //ODD	PAR// EVEN		
UT 100									(1)
◆ NAS VOR/DME 53°0'15" S 70°51'19" W									
RNAV 5	138°	315°	243	FL 450	5	↓	↑	ACCN	
				FL 245					
◆ (M) HORNO 56°28'36" S 67°16'0" W									
RNAV 5	135°	312°	207	FL 450	5	↓	↑	ACCN	
				FL 245					
◆ (M) DRAKE 59°18'28" S 63°35'41" W									
RNAV 5	132°	310°	144	FL 450	5	↓	↑	ACCN	
				FL 245					
◆ KRILL 61°12'22" S 60°41'11" W									
RNAV 5	130°	309°	77	FL 450	5	↓	↑	ACCN	
				FL 245					
◆ IRJ VOR 62°11'27" S 58°58'57" W									
RMK:	(1) GNSS o INS/IRS RQRD								
CHG:	IRJ VOR								

Designador de ruta // Route Designator										
◆ / ◆	WAYPOINT			COORDENADAS		Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory				
	NAV	TR MAG ↓ ↑		DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR PAR// //ODD EVEN		CTLU	RMK
UT 101										
◆	LOKOL			33°40'0" S 75°0'0" W						(1)
RNAV 5	069°	250°	105	FL 450	5	↓	↑	ACCO		
				FL 245						
◆	ITANO			33°9'12" S 73°0'0" W						
RNAV 5	070°	250°	11	FL 450	5	↓	↑	ACCO		
				FL 245						
◆	NILTA			33°5'55" S 72°47'47" W						
RNAV 5	070°	250°	43	FL 450	5	↓	↑	ACCS		
				FL 245						
◆	EGULU			32°52'35" S 71°59'13" W						
RNAV 5	070°	250°	26	FL 450	5	↓	↑	ACCS		
				FL 245						
◆	VTN VOR/DME			32°44'19" S 71°29'46" W						
RNAV 5	108°	287°	16	FL 450	5	↓	↑	ACCS		
				FL 245						
◆	TENUT			32°49'19" S 71°11'33" W						
RNAV 5	107°	287°	19	FL 450	5	↓	↑	ACCS		
				FL 245						
◆	TBN VOR/DME			32°55'6" S 70°50'14" W						
RMK:	(1) GNSS o INS/IRS RQRD									
CHG:	Ninguno / None									

Designador de ruta // Route Designator									
◆ / ◆	WAYPOINT			COORDENADAS					
	Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory								
NAV	TR MAG		DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL		CTLU	RMK
	↓	↑				IMPAR //ODD	PAR// EVEN		
UT 102									(1)
◆	MON VOR/DME			41°25'45" S 73°5'31" W					
RNAV 5	161°		60	FL 450	5	↓		ACCM	
				FL 245					
◆	GUTIN			42°24'24" S 72°48'45" W					
RNAV 5	158°		68	FL 450	5	↓		ACCM	
				FL 245					
◆	DOTGU			43°30'53" S 72°28'23" W					
RNAV 5	159°		108	FL 450	5	↓		ACCM	
				FL 245					
◆	UDOVI			45°15'40" S 71°54'38" W					
RNAV 5	159°		40	FL 450	5	↓		ACCM	
				FL 245					
◆	BAL VOR/DME			45°54'47" S 71°42'45" W					
RNAV 5	218°	038°	35	FL 450	5	↑	↓	ACCM	
				FL 245					
◆	SURTA			46°18'19" S 72°19'58" W					
RNAV 5	189°	008°	44	FL 450	5	↓	↑	ACCM	
				FL 245					
◆	BETRI			47°0'0" S 72°40'40" W					
RNAV 5	188°	008°	81	FL 450	5	↓	↑	ACCN	
				FL 245					
◆	NIPLA			48°16'15" S 73°20'4" W					
RNAV 5	188°	007°	65	FL 450	5	↓	↑	ACCN	
				FL 245					
◆	SINEL			49°17'26" S 73°53'12" W					
RMK:	(1) GNSS o INS/IRS RQRD								
CHG:	Formato / Layout								

Designador de ruta // Route Designator									
◆ / ◆	WAYPOINT			COORDENADAS					
	Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory								
NAV	TR MAG		DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL		CTLU	RMK
	↓	↑				IMPAR //ODD	PAR// EVEN		
UT 103									(1)
◆ LOA VOR/DME 22°30'7" S 68°52'32" W									
RNAV 5	254°	074°	48	FL 450	5	↑	↓	ACCI	
				FL 245					
◆ TATIO 22°48'18" S 69°40'32" W									
RNAV 5	252°	072°	46	FL 450	5	↑	↓	ACCI	
				FL 245					
◆ EKEVI 23°6'33" S 70°26'35" W									
RNAV 5	185°	005°	21	FL 450	5	↓	↑	ACCI	
				FL 245					
◆ FAG VOR/DME 23°28'1" S 70°26'52" W									

RMK:	(1) GNSS o INS/IRS RQRD
CHG:	Ninguno / None

UT 104										(1)
◆ UPUSI 33°42'51" S 72°9'32" W										
RNAV 5	191°	010°	127	FL 450	5	↓	↑	ACCS		
				FL 245						
◆ ESIDO 35°46'58" S 72°45'34" W										
RNAV 5	190°	009°	60	FL 450	5	↓	↑	ACCS		
				FL 245						
◆ CAR VOR/DME 36°45'20" S 73°3'11" W										
RNAV 5		338°	58	FL 450	5		↑	ACCS		
				FL 245						
◆ ANGOL 37°40'30" S 72°42'30" W										
RNAV 5		352°	44	FL 450	5		↑	ACCS		
				FL 245						
◆ KIDEM 38°24'22" S 72°40'13" W										
RNAV 5		352°	30	FL 450	5		↑	ACCM		
				FL 245						
◆ [Ⓜ] NIA VOR/DME 38°54'22" S 72°38'38" W										

RMK:	(1) GNSS o INS/IRS RQRD
CHG:	Ninguno / None

Designador de ruta // Route Designator									
◆ / ◆	WAYPOINT			COORDENADAS					
	Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory								
NAV	TR MAG		DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL		CTLU	RMK
	↓	↑				IMPAR //ODD	PAR// EVEN		
UT 105									(1)
◆ TOY VOR/DME 30°16'35" S 71°28'25" W									
RNAV 5	190°	009°	50	FL 450	5	↓	↑	ACCS	
				FL 245					
◆ KATOS 31°6'8" S 71°38'1" W									
RNAV 5	189°	009°	34	FL 450	5	↓	↑	ACCS	
				FL 245					
◆ AKPOK 31°40'12" S 71°44'43" W									
RNAV 5	189°	008°	34	FL 450	5	↓	↑	ACCS	
				FL 245					
◆ TOLAS 32°13'18" S 71°51'18" W									
RNAV 5	188°	008°	40	FL 450	5	↓	↑	ACCS	
				FL 245					
◆ EGULU 32°52'35" S 71°59'13" W									
RNAV 5	188°	008°	51	FL 450	5	↓	↑	ACCS	
				FL 245					
◆ UPUSI 33°42'51" S 72°9'32" W									
RNAV 5	188°	006°	128	FL 450	5	↓	↑	ACCS	
				FL 245					
◆ SOSTA 35°49'18" S 72°36'25" W									
RNAV 5	197°	016°	60	FL 450	5	↓	↑	ACCS	
				FL 245					
◆ CAR VOR/DME 36°45'20" S 73°3'11" W									
RNAV 5	177°	356°	61	FL 450	5	↓	↑	ACCS	
				FL 245					
◆ PANEX 37°45'59" S 73°5'35" W									
RNAV 5	157°		32	FL 450	5	↓		ACCS	
				FL 245					
◆ LIXAN 38°16'8" S 72°53'48" W									
RNAV 5	157°		40	FL 450	5	↓		ACCM	
				FL 245					
◆ (M) NIA VOR/DME 38°54'22" S 72°38'38" W									
RMK:	(1) GNSS o INS/IRS RQRD								
CHG:	Formato / Layout								

Designador de ruta // Route Designator									
◆ / ◆	WAYPOINT			COORDENADAS					
	Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory								
NAV	TR MAG		DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL		CTLU	RMK
	↓	↑				IMP //ODD	PAR //EVEN		
UT 107									(1)
◆	MUNEP			35°32'40" S 71°19'10" W					
RNAV 5	206°		71	FL 450	5	↓		ACCS	
				FL 245					
◆	CHI VOR/DME			36°35'11" S 72°1'58" W					

RMK:	(1) GNSS o INS/IRS RQRD
CHG:	Formato / Layout

UT 115										(1)
◆	SUMKO			37°43'3" S 71°52'24" W						
RNAV 5	202°		53	FL 450	5	↓		ACCS		
				FL 245						
◆	ITAPO			38°30'0" S 72°22'38" W						
RNAV 5	202°		27	FL 450	5	↓		ACCM		
				FL 245						
◆	NIA VOR/DME			38°54'22" S 72°38'38" W						
RNAV 5	198°	018°	25	FL 450	5	↓	↑	ACCM		
				FL 245						
◆	KIBEL			39°17'28" S 72°51'53" W						
RNAV 5	198°	018°	25	FL 450	5	↓	↑	ACCM		
				FL 245						
◆	VLD VOR/DME			39°40'16" S 73°5'8" W						

RMK:	(1) GNSS o INS/IRS RQRD
CHG:	Formato / Layout

Designador de ruta // Route Designator									
◆ / ◆	WAYPOINT			COORDENADAS					
	Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory								
NAV	TR MAG		DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL		CTLU	RMK
	↓	↑				IMPAR //ODD	PAR// EVEN		
UT 118									(1)
◆	TELAG			33°41'0" S 70°56'0" W					
RNAV 5	269°	089°	20	FL 450	5	↑	↓	ACCS	
				FL 245					
◆	KODVO			33°40'52" S 71°20'15" W					
RNAV 5	263°	083°	14	FL 450	5	↑	↓	ACCS	
				FL 245					
◆	NIDMU			33°42'7" S 71°36'44" W					
RNAV 5	267°	086°	27	FL 450	5	↑	↓	ACCS	
				FL 245					
◆	UPUSI			33°42'51" S 72°9'32" W					
RNAV 5	266°	086°	34	FL 450	5	↑	↓	ACCS	
				FL 245					
◆	ESEPA			33°43'34" S 72°50'20" W					
RNAV 5	266°	086°	8	FL 450	5	↑	↓	ACCO	
				FL 245					
◆	OSABO			33°43'42" S 72°59'53" W					
RNAV 5	266°	085°	100	FL 450	5	↑	↓	ACCO	
				FL 245					
◆	RENAB			33°44'20" S 75°0'0" W					
RNAV 5	265°	085°	98	FL 450	5	↑	↓	ACCO	
				FL 245					
◆	GERKI			33°43'4" S 76°57'55" W					
RNAV 5	265°	084°	98	FL 450	5	↑	↓	ACCO	
				FL 245					
◆	OSANI			33°39'57" S 78°55'45" W					

RMK:	(1) GNSS o INS/IRS RQRD
CHG:	KODVO Notificación obligatoria / KODVO Compulsory

Designador de ruta // Route Designator									
◆ / ◆	WAYPOINT			COORDENADAS					
	Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory								
NAV	TR MAG		DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL		CTLU	RMK
	↓	↑				IMPARG//ODD	PAR//EVEN		
UT 121									(1)
◆	ERUKA			39°45'4" S 72°31'27" W					
RNAV 5	188°		74	FL 450	5	↓		ACCM	
				FL 245					
◆	SARTO			40°56'49" S 72°54'57" W					
RNAV 5	188°		30	FL 450	5	↓		ACCM	
				FL 245					
◆	MON VOR/DME			41°25'45" S 73°5'31" W					
RNAV 5	199°	019°	44	FL 450	5	↓	↑	ACCM	
				FL 245					
◆	ANPIP			42°5'24" S 73°32'23" W					
RNAV 5	199°	018°	17	FL 450	5	↓	↑	ACCM	
				FL 245					
◆	MPI VOR/DME			42°20'32" S 73°42'49" W					

RMK:	(1) GNSS o INS/IRS RQRD
CHG:	Ninguno / None

UT 122										(1)
◆	EROLO			34°39'2" S 71°24'28" W						
RNAV 5		315°	33	FL 450	5		↑	ACCS		
				FL 245						
◆	MUPAV			35°3'23" S 70°56'41" W						
RNAV 5	110°	290°	24	FL 450	5	↓	↑	ACCS		
				FL 245						
◆	ANKON			35°12'0" S 70°30'0" W						

RMK:	(1) GNSS o INS/IRS RQRD
CHG:	Ninguno / None

UT 125										(1)
◆	TEN VOR/DME			42°47'25" S 72°50'14" W						
RNAV 5	183°	003°	30	FL 450	5	↓	↑	ACCM		
				FL 245						
◆	MUKSO			43°16'49" S 72°58'28" W						
RNAV 5	183°	002°	115	FL 450	5	↓	↑	ACCM		
				FL 245						
◆	ESGOR			45°9'33" S 73°31'21" W						

RMK:	(1) GNSS o INS/IRS RQRD
CHG:	Ninguno / None

Designador de ruta // Route Designator									
◆ / ◆	WAYPOINT		COORDENADAS						
	Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory								
NAV	TR MAG		DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL		CTLU	RMK
	↓	↑				IMP //ODD	PAR //EVEN		
UT 127									(1)
◆	MON VOR/DME		41°25'45" S 73°5'31" W						
RNAV 5		354°	11	FL 450	5		↑	ACCM	
				FL 245					
◆	SILAS		41°37'0" S 73°6'1" W						
RNAV 5		345°	45	FL 450	5		↑	ACCM	
				FL 245					
◆	GENEK		42°21'36" S 72°58'26" W						
RNAV 5		344°	43	FL 450	5		↑	ACCM	
				FL 245					
◆	KAMEK		43°4'19" S 72°51'0" W						
RNAV 5		344°	20	FL 450	5		↑	ACCM	
				FL 245					
◆	MOSBA		43°23'53" S 72°47'31" W						
RNAV 5		340°	48	FL 450	5		↑	ACCM	
				FL 245					
◆	BOGAD		44°11'23" S 72°35'12" W						
RNAV 5		340°	71	FL 450	5		↑	ACCM	
				FL 245					
◆	REKOD		45°21'6" S 72°16'30" W						
RNAV 5		315°	41	FL 450	5		↑	ACCM	
				FL 245					
◆	BAL VOR/DME		45°54'47" S 71°42'45" W						
RMK:	(1) GNSS o INS/IRS RQRD								
CHG:	Formato / Layout								

Designador de ruta // Route Designator									
◆ / ◆	WAYPOINT		COORDENADAS						
	Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory								
NAV	TR MAG		DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL		CTLU	RMK
	↓	↑				IMPAR //ODD	PAR// EVEN		
UT 131									(1)
◆	ATEDA		27°31'42" S 72°26'38" W						
RNAV 5		349°	59	FL 450	5		↑	ACCO	
				FL 245					
◆	ENLOP		28°30'0" S 72°13'45" W						
RNAV 5		349°	68	FL 450	5		↑	ACCS	
				FL 245					
◆	SIBOT		29°36'55" S 71°58'41" W						
RNAV 5		349°	51	FL 450	5		↑	ACCS	
				FL 245					
◆	XOPIR		30°26'55" S 71°47'11" W						
RNAV 5		348°	40	FL 450	5		↑	ACCS	
				FL 245					
◆	KATOS		31°6'8" S 71°38'1" W						
RNAV 5		348°	38	FL 450	5		↑	ACCS	
				FL 245					
◆	ESNOX		31°43'19" S 71°29'12" W						
RNAV 5		347°	75	FL 450	5		↑	ACCS	
				FL 245					
◆	DONTI		32°57'0" S 71°11'24" W						
RMK:	(1) GNSS o INS/IRS RQRD								
CHG:	Formato / Layout								

Designador de ruta // Route Designator									
◆ / ◆	WAYPOINT			COORDENADAS					
	Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory								
NAV	TR MAG		DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL		CTLU	RMK
	↓	↑				IMPAR //ODD	PAR// EVEN		
UT 134									(1)
◆ ATEDA 27°31'42" S 72°26'38" W									
RNAV 5	184°	003°	58	FL 450	5	↓	↑	ACCO	
				FL 245					
◆ EKOSO 28°30'0" S 72°30'9" W									
RNAV 5	183°	003°	23	FL 450	5	↓	↑	ACCS	
				FL 245					
◆ VULOX 28°53'6" S 72°31'34" W									
RNAV 5	183°	003°	48	FL 450	5	↓	↑	ACCS	
				FL 245					
◆ VUTRA 29°40'58" S 72°34'32" W									
RNAV 5	183°	002°	81	FL 450	5	↓	↑	ACCS	
				FL 245					
◆ PULOK 31°2'2" S 72°39'40" W									
RNAV 5	182°	001°	102	FL 450	5	↓	↑	ACCS	
				FL 245					
◆ PAKEN 32°44'7" S 72°46'20" W									
RNAV 5	181°	001°	22	FL 450	5	↓	↑	ACCS	
				FL 245					
◆ NILTA 33°5'55" S 72°47'47" W									
RNAV 5	181°	360°	34	FL 450	5	↓	↑	ACCS	
				FL 245					
◆ PUDRO 33°40'25" S 72°50'7" W									
RNAV 5	180°	360°	3	FL 450	5	↓	↑	ACCS	
				FL 245					
◆ ESEPA 33°43'34" S 72°50'20" W									
RNAV 5	180°	359°	122	FL 450	5	↓	↑	ACCS	
				FL 245					
◆ DEXOT 35°45'21" S 72°58'50" W									
RNAV 5	179°	358°	60	FL 450	5	↓	↑	ACCS	
				FL 245					
◆ CAR VOR/DME 36°45'20" S 73°3'11" W									
RMK:	(1) GNSS o INS/IRS RQRD								
CHG:	Formato / Layout								

Designador de ruta // Route Designator									
◆ / ◆	WAYPOINT			COORDENADAS					
	Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory								
NAV	TR MAG		DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL		CTLU	RMK
	↓	↑				IMPAR //ODD	PAR// EVEN		
UT 200									(1)
◆	PUNSO			25°26'0" S 70°36'54" W					
RNAV 5		007°	111	FL 450	5		↑	ACCI	
				FL 245					
◆	DAT VOR/DME			27°16'46" S 70°46'39" W					
RNAV 5	194°	013°	60	FL 450	5	↓	↑	ACCI	
				FL 245					
◆	UPUKU			28°15'44" S 71°0'5" W					
RNAV 5	193°	013°	60	FL 450	5	↓	↑	ACCS	
				FL 245					
◆	ISENO			29°14'52" S 71°13'48" W					
RNAV 5	193°	012°	28	FL 450	5	↓	↑	ACCS	
				FL 245					
◆	TIMDA			29°42'42" S 71°20'22" W					
RNAV 5	192°	012°	35	FL 450	5	↓	↑	ACCS	
				FL 245					
◆	TOY VOR/DME			30°16'35" S 71°28'25" W					
RNAV 5	181°	360°	87	FL 450	5	↓	↑	ACCS	
				FL 245					
◆	ESNOX			31°43'19" S 71°29'12" W					
RNAV 5	180°	360°	32	FL 450	5	↓	↑	ACCS	
				FL 245					
◆	BUXIS			32°15'33" S 71°29'30" W					
RNAV 5	180°	359°	29	FL 450	5	↓	↑	ACCS	
				FL 245					
◆	VTN VOR/DME			32°44'19" S 71°29'46" W					
RNAV 5	185°	004°	55	FL 450	5	↓	↑	ACCS	
				FL 245					
◆	DGO VOR/DME			33°39'26" S 71°36'52" W					
RNAV 5	199°	018°	40	FL 450	5	↓	↑	ACCS	
				FL 245					
◆	ESOKI			34°16'58" S 71°53'44" W					
RNAV 5	198°	017°	99	FL 450	5	↓	↑	ACCS	
				FL 245					
◆	SOSTA			35°49'18" S 72°36'25" W					
RMK:	(1) GNSS o INS/IRS RQRD								
CHG:	Formato / Layout								

Designador de ruta // Route Designator									
◆ / ◆	WAYPOINT			COORDENADAS					
	Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory								
NAV	TR MAG		DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL		CTLU	RMK
	↓	↑				IMPAR //ODD	PAR// EVEN		
UT 200 (CONTINUACIÓN)									(1)
◆ SOSTA 35°49'18" S 72°36'25" W									
RNAV 5	197°	016°	60	FL 450	5	↓	↑	ACCS	
				FL 245					
◆ CAR VOR/DME 36°45'20" S 73°3'11" W									
RNAV 5	177°	356°	61	FL 450	5	↓	↑	ACCS	
				FL 245					
◆ PANEX 37°45'59" S 73°5'35" W									
RMK:	(1) GNSS o INS/IRS RQRD								
CHG:	Formato / Layout								

Designador de ruta // Route Designator									
◆ / ◆	WAYPOINT			COORDENADAS			Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory		
	NAV	TR MAG ↓ ↑		DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR PAR// //ODD EVEN		CTLU
UT 210									
◆	ALDAX			18°21'0" S 72°28'20" W					
RNAV 5	138°	318°	118	FL 450	5	↓	↑	ACCI	
				FL 245					
◆	LOKIR			19°41'43" S 70°57'16" W					
RNAV 5	146°	326°	68	FL 450	5	↓	↑	ACCI	
				FL 245					
◆	OPLES			20°34'16" S 70°11'0" W					

RMK:	(1) GNSS o INS/IRS RQRD
CHG:	Formato / Layout

UT 258									
◆	GEKAL			27°46'50" S 69°5'30" W					
RNAV 5	244°	064°	49	FL 450	5	↑	↓	ACCI	
				FL 245					
◆	DIMIM			28°11'11" S 69°54'1" W					
RNAV 5	244°	063°	39	FL 450	5	↑	↓	ACCI	
				FL 245					
◆	MORMI			28°30'0" S 70°32'10" W					
RNAV 5	207°	026°	63	FL 450	5	↓	↑	ACCS	
				FL 245					
◆	KUGER			29°27'9" S 71°2'4" W					
RNAV 5	206°	025°	54	FL 450	5	↓	↑	ACCS	
				FL 245					
◆	TOY VOR/DME			30°16'35" S 71°28'25" W					

RMK:	(1) GNSS o INS/IRS RQRD
CHG:	Formato / Layout

UT 276									
◆	ENTOP			25°33'14" S 69°24'53" W					
RNAV 5		013°	119	FL 450	5		↑	ACCI	
				FL 245					
◆	PABOS			27°31'21" S 69°46'33" W					

RMK:	(1) GNSS o INS/IRS RQRD
CHG:	Formato / Layout

Designador de ruta // Route Designator									
◆ / ◆	WAYPOINT			COORDENADAS					
	Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory								
NAV	TR MAG		DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL		CTLU	RMK
	↓	↑				IMPAR //ODD	PAR// EVEN		
UT 291									(1)
◆	VAGUR			17°35'22" S 69°26'30" W					
RNAV 5	211°	031°	51	FL 450	5	↑	↓	ACCI	
				FL 245					
◆	ERISO			18°22'10" S 69°47'49" W					
RNAV 5	208°	027°	68	FL 450	5	↓	↑	ACCI	
				FL 245					
◆	LOBAG			19°25'42" S 70°12'45" W					
RNAV 5	215°	034°	38	FL 450	5	↑	↓	ACCI	
				FL 245					
◆	KIMUP			19°59'25" S 70°31'59" W					
RNAV 5	214°	034°	26	FL 450	5	↑	↓	ACCI	
				FL 245					
◆	IRULI			20°22'21" S 70°45'9" W					
RMK:	(1) GNSS o INS/IRS RQRD								
CHG:	Formato / Layout								

Designador de ruta // Route Designator									
◆ / ◆	WAYPOINT		COORDENADAS						
	Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory								
NAV	TR MAG		DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL		CTLU	RMK
	↓	↑				IMPAR //ODD	PAR// EVEN		
UT 293									(1)
◆	SOTKU		21°52'0" S 68°3'45" W						
RNAV 5	208°	028°	56	FL 450	5	↓	↑	ACCI	
				FL 245					
◆	MINAG		22°44'12" S 68°25'14" W						
RNAV 5	203°	023°	14	FL 450	5	↓	↑	ACCI	
				FL 245					
◆	PANED		22°57'55" S 68°29'41" W						
RNAV 5	203°	023°	12	FL 450	5	↓	↑	ACCI	
				FL 245					
◆	ANGAT		23°9'7" S 68°33'11" W						
RNAV 5	203°	022°	102	FL 450	5	↓	↑	ACCI	
				FL 245					
◆	LITUX		24°46'56" S 69°5'36" W						
RNAV 5	206°		49	FL 450	5	↓		ACCI	
				FL 245					
◆	ENTOP		25°33'14" S 69°24'53" W						
RNAV 5	242°		57	FL 450	5		↓	ACCI	
				FL 245					
◆	NENAT		26°4'4" S 70°18'30" W						

RMK:	(1) GNSS o INS/IRS RQRD
CHG:	Formato / Layout

UT 295										(1)
◆	ISEKA		23°47'47" S 70°23'5" W							
RNAV 5	175°		60	FL 450	5	↓		ACCI		
				FL 245						
◆	VADIX		24°47'3" S 70°11'38" W							
RNAV 5	189°		77	FL 450	5	↓		ACCI		
				FL 245						
◆	NENAT		26°4'4" S 70°18'30" W							

RMK:	(1) GNSS o INS/IRS RQRD
CHG:	Formato / Layout

Designador de ruta // Route Designator									
◆ / ◆	WAYPOINT		COORDENADAS						
	Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory								
NAV	TR MAG		DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL		CTLU	RMK
	↓	↑				IMPAR //ODD	PAR// EVEN		
UT 296									(1)
◆	PAGUN		25°34'51" S 69°13'58" W						
RNAV 5	209°	027°	110	FL 450	5	↓	↑	ACCI	
				FL 245					
◆	BUVSA		27°16'1" S 70°4'3" W						
RNAV 5	220°	039°	75	FL 450	5	↑	↓	ACCI	
				FL 245					
◆	PUNAP		28°16'17" S 70°54'37" W						
RNAV 5	238°	057°	24	FL 450	5	↑	↓	ACCI	
				FL 245					
◆	UBKON		28°30'0" S 71°17'26" W						

RMK:	(1) GNSS o INS/IRS RQRD
CHG:	Formato / Layout

UT 315										(1)
◆	SULNA		27°46'43" S 73°20'21" W							
RNAV 5	147°		51	FL 450	5	↓		ACCO		
				FL 245						
◆	TIVGU		28°30'0" S 72°48'41" W							
RNAV 5	147°		28	FL 450	5	↓		ACCS		
				FL 245						
◆	VULOX		28°53'6" S 72°31'34" W							
RNAV 5	147°		52	FL 450	5	↓		ACCS		
				FL 245						
◆	SIBOT		29°36'55" S 71°58'41" W							
RNAV 5	147°		48	FL 450	5	↓		ACCS		
				FL 245						
◆	TOY VOR/DME		30°16'35" S 71°28'25" W							

RMK:	(1) GNSS o INS/IRS RQRD
CHG:	Formato / Layout

Designador de ruta // Route Designator									
◆ / ◆	WAYPOINT			COORDENADAS			Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory		
	NAV	TR MAG ↓ ↑		DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR //ODD PAR// EVEN		CTLU
UT 316									(1)
◆	IPA VOR/DME			27°9'50" S 109°24'21" W					
RNAV 10	084°	263°	60	FL 600	10	↓	↑	ACCO	
				FL 245					
◆	EROPI			27°18'47" S 108°17'47" W					
RNAV 10	094°	274°	61	FL 600	10	↓	↑	ACCO	
				FL 245					
◆	USAVI			27°38'40" S 107°13'27" W					
RNAV 10	094°	273°	80	FL 600	10	↓	↑	ACCO	
				FL 245					
◆	ETADI			28°4'10" S 105°47'36" W					
RNAV 10	092°	269°	318	FL 600	10	↓	↑	ACCO	
				FL 245					
◆	KIDOX			29°32'0" S 100°0'0" W					
RNAV 10	090°	268°	268	FL 600	10	↓	↑	ACCO	
				FL 245					
◆	VUNPA			30°36'0" S 95°0'0" W					
RNAV 10	087°	266°	262	FL 600	10	↓	↑	ACCO	
				FL 245					
◆	EDSUK			31°25'0" S 90°0'0" W					
RNAV 10	086°	266°	259	FL 450	10	↓	↑	ACCO	
				FL 245					
◆	NEDOM			32°3'0" S 85°0'0" W					
RNAV 10	085°	266°	256	FL 450	10	↓	↑	ACCO	
				FL 245					
◆	SUGRO			32°27'0" S 80°0'0" W					
RNAV 10	086°	268°	254	FL 450	10	↓	↑	ACCO	
				FL 245					
◆	OSEPI			32°42'0" S 75°0'0" W					
RNAV 10	087°	268°	101	FL 450	10	↓	↑	ACCO	
				FL 245					
◆	VUSAL			32°44'0" S 73°0'0" W					
RNAV 10	088°	268°	12	FL 450	10	↓	↑	ACCO	
				FL 245					
◆	PAKEN			32°44'7" S 72°46'20" W					
RNAV 10	088°	269°	65	FL 450	10	↓	↑	ACCS	
				FL 245					
◆	VTN VOR/DME			32°44'19" S 71°29'46" W					
RMK:	(1)All traffic FANS 1A must log on SCEZ for ADS-C connection. Pilots must conduct normal and routine communications with ATC via VHF and/or HF by the use of the published FREQ. In case of radio communications failures CPDLC shall be used								
CHG:	Formato, RMK / Layout, RMK								

OTRAS RUTAS
OTHER ROUTES

NO APLICABLE
NOT APPLICABLE

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE
INTENTIONALLY LEFT BLANK

ESPERA EN RUTA
EN-ROUTE HOLDING

NO APLICABLE
NOT APPLICABLE

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE
INTENTIONALLY LEFT BLANK

ENR 4

RADIOAYUDAS, SISTEMAS DE NAVEGACIÓN
RADIO NAVIGATION AIDS/SYSTEMS

4. RADIOAYUDAS, SISTEMAS DE NAVEGACIÓN Y SERVICIOS AERONÁUTICOS AD CONTROLADOS Y AD CON AFIS						
AD STN	SER	ID	FREQ	HR SER	GEO COORD	OPR RMK
Antártica Chilena AD Teniente Rodolfo Marsh Martin SCRM	APP	Marsh Aproximación	119.7 MHz	HR SER	NO	D.G.A.C. Idioma-Language ES EN ° O/R Idioma-Language ES EN
	TWR	Marsh Torre	118.1MHz 121.5 MHz	HR SER		
	FSS	Marsh Radio	6649 KHz °8867 KHz °17907 KHz 10024 KHz	HR SER	NO	
	TIBA		129.7 MHz	H24	NO	
	ARO/AIS/COM			H24	NO	Idioma-Language ES
	VOR/DME	IRJ	113.3 MHz CH 80X	H24	621127S 585857W	NO
HR SER MON-THU 1100-2000 FRI 1100-1900 OTHR/SAT/SUN/HOL O/R 24 HR BFR EN HR AD.						
ATZ radio 5 NM Centrado en 621127S 585912W GND/2000 FT MSL. CTR Clase D, radio 25 NM Centrado en 621127S 585912W. GND/FL105.						
ARS AES/FIS BTN * 60 00 00 S y el Polo Sur. * 53 00 00 S 12 00 00 W. UNL GND/MSL. FPL a SCRM deberán ser presentados con 48 HR BFR para CDN Servicio Gubernamentales y IV Brigada Aérea-FACH.						
Antofagasta/ AP Andrés Sabella SCFA	ACC/RDR	Iquique Radar	128.7 MHz "N" 128.3 MHz "S" 121.5 MHz EMERG	H24	NO	D.G.A.C. Idioma-Language ES EN 127.1MHz FIS/ALRS/AIRMET con limitación de cobertura de 21 NM centrado en el ARP AP.
	APP	Antofagasta Aproximación	120.9 MHz 119.3 MHz	H24	NO	
	TWR	Antofagasta Torre	118.1 MHz	H24	NO	
	GNDC	Antofagasta Control Terrestre	121.9 MHz	H24	NO	
	FSS	Antofagasta Radio	127.1 MHz 4669 KHz 6649 KHz 10024 KHz	H24	NO	
	ARO/AIS/COM			H24	NO	Idioma-Language ES TEL ARO +569 42885328
	VOR/DME	FAG	114.9 MHz CH 96X	H24	232801 S 702652 W	NO
ATZ/CTR AD 2.1-6						

4. RADIOAYUDAS, SISTEMAS DE NAVEGACIÓN Y SERVICIOS AERONÁUTICOS AD CONTROLADOS Y AD CON AFIS						
AD STN	SER	ID	FREQ	HR SER	GEO COORD	OPR RMK
Arica/ AP Chacalluta SCAR	APP	Arica Aproximación	119.9 MHz	H24	NO	D.G.A.C. Idioma-Language ES EN
	TWR	Arica Torre	118.5 MHz 121.5 MHz	H24	NO	
	GNDC	Arica Control Terrestre	121.9 MHz	H24	NO	
	ARO/AIS/ COM			H24	NO	Idioma-Language ES
	VOR/ DME	ARI	116.5 MHz CH 112X	H24	182210 S 702047 W	NO
ATZ/CTR AD 2.2-6						
Balmaceda/ AD Balmaceda SCBA	APP/RDR	Balmaceda Radar	119.7 MHz	HR SER	NO	D.G.A.C. Idioma-Language ES EN
	TWR	Balmaceda Torre	118.5 MHz 121.5 MHz	HR SER	NO	
	GNDC	Balmaceda Control Terrestre	121.9 MHz	HR SER	NO	
	ARO/AIS/ COM			HR SER	NO	Idioma-Language ES TEL ARO +56942887650
	VOR/ DME	BAL	115.5 MHz CH 102X	H24	455447S 714245W	NO
<p>ATZ, radio 5 NM centrado en 455459S 714113W.límite superior 2000 FT AGL. CTR Clase D radio 20 NM centrado en 455459S 714113W.límite superior 6000 FT ALT. HR SER TWR/GNDC/ARO-AIS-COM: IVNO MON-SUN 1300-2200 / VRNO MON-SUN 1200-2100 HR SER APP/RDR IVNO: MON-SUN 1230-2200 / VRNO 1130-2100</p> <p>Balmaceda/AD Balmaceda: En su proyección en espacio aéreo de jurisdicción de la FIR Comodoro Rivadavia, abarcará el espacio aéreo desde 45 53 14 S 71 39 23 W, 45 50 29 S 71 21 05 W, siguiendo un arco de 15 NM de radio centrado en VOR/DME BAL hasta 46 03 27 S 71 22 41 W, continuando hasta 45 58 27 S 71 36 55 W continuando luego por el límite internacional Argentino-Chileno hasta los 45 53 14 S 71 39 23 W, extendiéndose desde GND hasta 6 000 FT ALT. <i>Within Comodoro Rivadavia FIR the airspace from 45 53 14 S 71 39 23 W, 45 50 29 S 71 21 05 W, following an arc of 15 NM radius centered on BAL VOR/DME until 46 03 27 S 71 22 41 W then following 45 58 27 S 71 36 55 W then following by Chilean-Argentina international boundary until 45 53 14 S 71 39 23 W from GND to 6 000 FT ALT will be included.</i></p>						
Calama/ AD El Loa SCCF	APP	Antofagasta Aproximación	120.9 MHz	H24	NO	D.G.A.C. Idioma-Language ES EN
	TWR	Calama Torre	118.7 MHz 121.5 MHz	H24	NO	
	GNDC	Calama Control Terrestre	121.8 MHz	H24	NO	
	ARO/AIS/ COM			H24	NO	Idioma-Language ES TEL ARO +56 9 53087940 +56 9 53087107
	VOR/ DME	LOA	113.5 MHz CH 82X	H24	223007 S 685232 W	NO
<p>ATZ radio 5 NM. Centrado en 222954S 685413W CTR Clase D radio 15 NM 222954S 685413W. 2000 FT AGL FL115. Tránsito derecho RWY 10. Circuito de tránsito izquierdo RWY 28. CTN APCH RWY 28 FM 3 HR BFR FCCV probabilidad de encandilamiento. Oficina ARO a 23m al Weste de Plataforma Comercial.</p>						

4. RADIOAYUDAS, SISTEMAS DE NAVEGACIÓN Y SERVICIOS AERONÁUTICOS AD CONTROLADOS Y AD CON AFIS						
AD STN	SER	ID	FREQ	HR SER	GEO COORD	OPR RMK
Caldera/ AD Desierto de Atacama SCAT	RDR	Iquique Radar	120.3 MHz 128.3 MHz	H24	NO	D.G.A.C. Idioma-Language ES EN
	TWR	Atacama Torre	118.3 MHz	HR SER	NO	
	GNDC	Atacama Control Terrestre	121.6 MHz	HR SER	NO	
	ARO/AIS/ COM			HR SER	NO	Idioma-Language ES TEL ARO +569 97901328
	G/A/G	Atacama Radio	10024 KHz	HR SER	NO	
	VOR/ DME	DAT	117.1 MHz CH 118X	H24	271646S 704639W	NO
	ILS/LOC	IDAT	110.1 MHz	H24	271629S 704641W	
	ILS/GP		334.4 MHz CH 38X	H24	271514S 704642W	
HR SER IVNO DLY 0000-0130 / 1230-2359 FUERA DE HR ATTN TWR PROC TIBA FREQ 118.3MHz HR SER VRNO DLY 0000-0030 / 1130-2359 FUERA DE HR ATTN TWR PROC TIBA FREQ 118.3MHz						
Se brinda Control de Aproximación FM GND TIL FL245 Iquique Radar FREQ 120.3 PRI, 128.3 SCDRY. ACFT FLT VFR TO/FM AD SCCL y AD SCHA CTC Atacama TWR 118.3 MHz. ATZ GND 2000 FT AGL radio 5 NM Centrado en 271541S 704645W. CTR comprendido por siguientes COORD. GEO: 270120S 703105W directo 272748S 702851W, luego siguiendo círculo de 20 NM centrado en: 271541S 704645W (SCAT ARP) hasta 270120S 703105W. Espacio aéreo Clase D. GND 5000 FT AMSL. Atacama Aproximación brindado por Iquique Radar utiliza MSSR Cerro Salado para TFC ATS y APCH TMA Atacama. MNM MET OPS ACFT: VIS 5 km CEIL 450 m MNM VIS OPS HEL: VIS 2000M A LA VISTA DE TIERRA O AGUA.						
Chaitén/ AD Nuevo Chaitén SCTN	AFIS	Chaitén Información	127.40 MHz	HR SER	NO	D.G.A.C +56 942882853 +56 652486393 Idioma-Language ES
	ARO/AIS/ COM			HR SER	NO	
	VOR/DME	TEN	112.3 MHz CH 70X	H24	424725S 725014W	NO
HR SER IVNO MON-FRI 1230-2130. SAT/SUN 1230-1900 HR SER VRNO MON-FRI 1130-2030. SAT/SUN 1130-1800						
Chile Chico/ AD Chile Chico SCCC	AFIS	Chile Chico Información	127.7 MHz	HR SER	NO	D.G.A.C. TEL/FAX (67) 2241 1284 Idioma-Language ES
	G/A/G	Chile Chico Radio	5454 KHz			
	ARO/AIS/ COM					
HR SER IVNO MON-THU 1230-2130 FRI 1230-2030 SAT/SUN/HOL WO ATTN HR SER VRNO MON-THU 1130-2030 FRI 1130-1930 SAT/SUN/HOL WO ATTN FUERA DE HR ATTN AFIS PROC TIBA FREQ 127.7MHz						
Chillan/ AD General Bernardo O'Higgins SCCH	AFIS	Chillán Información	127.7 MHz	HR SER	NO	D.G.A.C. TEL +56224392456 +56413835161 Idioma-Language ES
	ARO/AIS/ COM			HR SER		
	VOR/ DME	CHI	115.9 MHz CH 106X	H24	363511S 720158W	NO
HR SER IVNO 1230-FCCV. VRNO 1130-FCCV						

4. RADIOAYUDAS, SISTEMAS DE NAVEGACIÓN Y SERVICIOS AERONÁUTICOS
AD CONTROLADOS Y AD CON AFIS

AD STN	SER	ID	FREQ	HR SER	GEO COORD	OPR RMK
Cochrane/ AD Cochrane SCHR	AFIS	Cochrane Información	126.7 MHz	HR SER	NO	D.G.A.C. Idioma-Language ES TEL/FAX +56 67 2522121 CEL +56 942879363
	G/A/G	Cochrane Radio	5454 KHz	HR SER		
	ARO/AIS/ COM			HR SER		
HR SER IVNO MON-THU 1230-2130 / FRI 1230-2030 SAT/SUN/HOL WO ATTN HR SER VRNO MON-THU 1130-2030 / FRI 1130-1930 SAT/SUN/HOL WO ATTN FUERA DE HR ATTN AFIS PROC TIBA FREQ 126.7MHZ						
Concepción/ AD Carriel Sur (INTL O/R) SCIE	APP/RDR	Concepción Radar	PRI 125.8 MHz SCDRY 129.35 MHz	HR 24	NO	D.G.AC. Idioma-Language ES EN Dentro limites laterales TMA Concepción. GND/24500 FT AGL.
	TWR	Concepción Torre	118.6 MHz	H24	NO	
	GNDC	Concepción Control Terrestre	121.9 MHz	H24	NO	
	ARO/AIS/ COM			H24	NO	Idioma-Language ES TEL +56 413835007
	VOR/ DME	CAR	114.3 MHz CH 90X	H24	364520S 730311W	NO
	ILS/LOC	ICEP	109.9 MHz	H24	364530S 730317W	ILS CAT III
	ILS/GP		333.8 MHz CH 36X	H24	364643.5S 730406.4W	GP 3.0°
ATZ/CTR AD 2.4-6						
Colina/ AD Peldehue SCPD	TWR	Peldehue Torre	118,6 MHz SCDRY 118.0 Mhz	HR SER	NO	D.G.A.C. Idioma-Language ES EN
	GNDC	Peldehue Control Terrestre	122,0 MHz	HR SER	NO	
	ARO/AIS/ COM			HR SER	NO	Idioma-Language ES TEL 224363873 - 224363874
<ul style="list-style-type: none"> • ATZ GND a 1500 FT AGL (respecto a la elevación del aeródromo) Desde 1) 33°03'10" S 70°39'56" W siguiendo una circunferencia (en el sentido del reloj), de 4 NM de radio centrado en ARP (33°07'03" S / 70°41'02" W), hasta 2) 33°10'46" S / 70°42'43" W, directo a 3) 33°09'56" S / 70°42'46" W, luego siguiendo una circunferencia (en sentido contrario al reloj) de 4 NM centrado en 33°10'15" S / 70°47'32" W hasta 4) 33°07'05" S / 70°44'38" W, directo a 5) 33°05'49" S / 70°44'35" W, directo al punto inicial. • MNM MET establecidos para OPS VFR VIS 3500M y CEIL 1150FT (350M) 						
HR SER VRNO MON-FRI BTN 1130-2330 / SAT-SUN-HOL BTN 1230-2330 HR SER IVNO MON-FRI BTN 1230-FCCV / SAT-SUN-HOL BTN 1330-FCCV FUERA HORARIO ATTN TWR IRRADIAR POSICION E INTENCIONES EN FCIA 118.6MHZ						
Coyhaique/ AD Teniente Vidal SCCY	AFIS	Coyhaique Información	126.7 MHz	HR SER	NO	D.G.A.C. Idioma-Language ES TEL +56 67 2235003 CEL +56 9 42884840
	G/A/G	Coyhaique Radio	5454 KHz	HR SER		
	ARO/AIS/ COM			HR SER		
HR SER 1130-2359. OTHR ACT/CNL FPL 128.3 MHz Puerto Montt Control. 5454 OTHR Puerto Montt Radio						
Curacaví/ AD Curacaví SCCV	AFIS	Curacaví Información	127.7 MHz	HR SER	NO	D.G.A.C. Idioma-Language ES CEL +56 9 7901227
	ARO/AIS/ COM					
HR SER IVNO SAT 1400-2130. OTHR IRRADIAR PSN FREQ 127.7 Mhz TIBA. HR SER VRNO SAT 1300-2030. OTHR IRRADIAR PSN FREQ 127.7 Mhz TIBA. GND/2000FT OPS ACFT NORDO NO AUTH.						

**4. RADIOAYUDAS, SISTEMAS DE NAVEGACIÓN Y SERVICIOS AERONÁUTICOS
AD CONTROLADOS Y AD CON AFIS**

AD STN	SER	ID	FREQ	HR SER	GEO COORD	OPR RMK
Cúrico/ AD General Freire SCIC	AFIS	Curicó Información	126.7 MHz	HR SER	NO	D.G.AC. Idioma-Language ES TEL (75) 2380353 +56224392564
	ARO/AIS/ COM			HR SER	NO	
	VOR/ DME	ICO	114.7 MHz CH 94X	H24	345804S 711257W	
HR SER IVNO MON-SUN 1230-FCCV. HR SER VRNO MON-SUN 1130-FCCV						
Dalcahue/ AD Mocopulli SCPQ	TWR	Chiloé Torre	118.4 MHz	HR SER	NO	DGAC Idioma-Language ES EN
	GNDC	Chiloé Control Terrestre	121.6 MHz	HR SER	NO	
	ARO/AIS/ COM			HR SER	NO	Idioma-Language ES CEL +569 42882937
	VOR/DME	MPI	113.3 MHz CH 80X	H24	422032S 734249W	472 FT
	ILS/LOC	IMCI	109.9 MHz	H24	421944S 734252W	ILS CAT I
	ILS/GP		333.8 MHz CH 36X	H24	422048S 734253W	GP 3.0º
HR SER IVNO MON-SUN 1200-2100 HR SER VRNO MON-SUN 1100-2000 OTHR TIBA 118.4 MHz requiere coordinación con tres (3) horas de antelación para solicitar extensión del Servicio.						
Tránsito desde y hacia AD Quemchi (SCW), AD Tolquien (SCAH), AD Gamboa (SCST) deberá contactar con Chiloé TWR 118.4 Mhz ó Puerto Montt ACC 121.3 Mhz ó 128.3 Mhz.						
CTR: Desde 420739S/0735331W orbitando semicírculo 15 NM centrado en ARP 422025S/0734257W HASTA 420754S/0733151W directo a 423308S/0733215W orbitando semicírculo 15 NM centrado en ARP AD hasta 423506S/0734659W directo a 422840S/0734540W directo a 422839S/0735531W directo 420739S/0735331W. Distintivo de llamada Puerto Montt Radar 121.3 MHz Chiloé Torre 118.4 MHz GND/ 4000 FT AMSL. Clase D.						
ATZ: Radio 5 NM centrado en 422025S/0734257W. Distintivo de llamada Chiloé Torre 118.4 MHz SFC/2000 FT AGL.						
El Salvador/ AD Ricardo García Posada SCES	AFIS	El Salvador Información	127.7 MHz	HR SER	NO	D.G.A.C. Idioma-Language ES
	ARO/AIS/ COM			HR SER	NO	
HR SER VRNO MON-THU 1100-2000 / FRI 1100-1900 SAT/SUN/HOL WO ATTN HR SER IVNO MON-THU 1200-2100 / FRI 1200-2000 SAT/SUN/HOL WO ATTN FUERA DE HR ATTN AFIS PROC TIBA FREQ 127.7MHz						
Freire/ AD La Araucanía SCQP	APP	Temuco Radar	119.2 MHz SCDRY 128.7 MHz	HR SER	NO	D.G.A.C Idioma-Language ES EN
	TWR	Temuco Torre	118.4 MHz	HR TWR	NO	
	GNDC	Temuco Control Terrestre	121.6 MHz	HR SER	NO	
	ARO/AIS/ COM			H24	NO	Idioma-Language ES
	VOR/DME	NIA	114.0 MHz CH 87X	H24	385422S 723838W	ILS CAT III-B
	ILS/LOC	INIA	110.3 MHz	H24	385446S 723847W	
	ILS/GP		335.0 MHz CH 40X	H24	385559S 723921W	
HR SER IVNO 1230-2359/0000-0100. HR SER VRNO 1130-2359 HR TWR IVNO 1240-2359/0000-0100. HR SER VRNO 1140-2359 OTHER mantener FREQ 118,4 MHz e irradiar PSN e intenciones.						
ATZ: Radio 5 NM centrado en ARP 385533S 723906W. GND/2000 FT AGL. CTR: Espacio aéreo Clase D determinado por los siguientes límites: Límites Laterales: Desde 384335S 722731W siguiendo semi-círculo de 15 NM de radio centrado en centro geográficos de pista (ARP) hasta 385336S 725809W luego directo a 384335S 722731W. Límite superior 5000 FT ALT. Límite inferior GND.						

4. RADIOAYUDAS, SISTEMAS DE NAVEGACIÓN Y SERVICIOS AERONAUTICOS AD CONTROLADOS Y AD CON AFIS						
AD STN	SER	ID	FREQ	HR SER	GEO COORD	OPR RMK
Futaleufú AD Futaleufú SCFT	AFIS	Futaleufú Información	126.7 MHz	HR SER	NO	D.G.A.C. Idioma-Language ES TEL +56 652486288 CEL +56 9 97883062
	G/A/G	Futaleufú Radio	5454 KHz	HR SER	NO	
	ARO/AIS/ COM			HR SER	NO	
HR SER IVNO MON-THU 1230-2130 FRI 1230-2030. SAT/SUN/HOL WO ATTN HR SER VRNO MON-THU 1130-2030 FRI 1130-1930. SAT/SUN/HOL WO ATTN FUERA DE HR ATTN AFIS PROC TIBA FREQ 126.7MHz						
Iquique/ AP Diego Aracena SCDA	ACC	Iquique Radar	128.7 MHz N 128.3 MHz S	H24	NO	D.G.A.C. FREQ 128.3 MHz cobertura limitada bajo FL300,, Sector Sur de Calama. FREQ ALTN Antofagasta Radar 119.3 MHz o Calama TWR 118.7 MHz. FREQ secundaria Antofagasta RDR 120.9 MHz. Idioma-Language ES EN ♦Mediante uso MSSR Iquique Cerro Carrasco en FREQ 122.7 MHz.
	APP	Iquique Radar	122.7 MHz 121.5 MHz	♦H24	NO	
	TWR	Iquique Torre	118.9 MHz	H24	NO	
	GND	Iquique Control Terrestre	121.7 MHz	H24	NO	Idioma-Language ES
	FSS	Iquique Radio	127.3 MHz	H24	NO	
	ARO/AIS/ COM			H24	NO	VOR/DME sin INFO BTN RDL 015 DEG y RDL 185 DEG ILS (LLZ) ELEV 53 m (174 FT). ILS CAT I ILS GP/DME ELEV 32 m (105 FT) nivel del terreno
	VOR/ DME	IQQ	113.3 MHz CH 80X	H24	203415S 701059W	
	ILS/LOC	IQQ	109.9 MHz	H24	203311S 701056W	
	ILS GP/ DME		333.8 MHz CH 36X	H24	203122S 701046W	
ATZ/CTR AD 2.5-6						
ACC Iquique FREQ 128.7 MHz Sector Norte: Límite desde 182100S/710203W siguiendo por LAT 182100S hasta Límite Chile-Perú y hasta Límite Chile Bolivia. Límite Sur: Línea W hacia el Este desde LAT 232625S/713140W directo 225313S/704808W directo a ARPOM 225313S/703346W directo PUKTA 225307S/702239W directo VOR LOA 223001S/702239W directo ARMOS 241730S/675845W. Límite Oeste: desde LAT 182100S/710230W hasta 195233S/ 711105 W directo 232625S/713140W. Límite Este: Chile- Bolivia y Chile-Argentina. ACC Iquique FREQ 128.3 MHz Sector Sur desde LAT 283000S. Límite Inferior FL 245 Límite Superior FL 450						

4. RADIOAYUDAS, SISTEMAS DE NAVEGACIÓN Y SERVICIOS AERONÁUTICOS AD CONTROLADOS Y AD CON AFIS						
AD STN	SER	ID	FREQ	HR SER	GEO COORD	OPR RMK
Isla de Pascua AP Mataveri SCIP	APP	Pascua Aproximación	127.3MHz	HR SER	NO	D.G.AC. Idioma-Language ES EN ATZ/CTR AD 2.6-6
	TWR	Pascua Torre	118.1MHz	HR SER	NO	
	GNDC	Pascua Control Terrestre	121.9MHz	HR SER	NO	
	FSS	Pascua Radio	10024KHz	HR SER	NO	
	ARO/AIS/COM			HR SER	NO	Idioma-Language ES
	VOR/DME	IPA	117.1MHz CH 118X	H24	270950S 1092421W	NO
	ILS/LOC	IIPA	110.3MHz	H24	271004S 1092501W	
	ILS/GP		335.0MHz CH 40X	H24	270932S 1092559W	GP/DME 40X 2.5° TCH 56 FT Offset
HR SER VRNO MON-FRI BTN 1400-2200/SAT-SUN BTN 1600-2030 IVNO MON-FRI BTN 1500-2300/SAT-SUN BTN 1700-2130						
Juan Fernández AD Robinson Crusoe SCIR	AFIS	Robinson Información	127.7MHz	HR SER	NO	D.G.A.C Idioma-Language ES °10024 para servicio de vuelo en ruta. TEL: 224392781/ 224392981
	G/A/G	Robinson Radio	°10024KHz	HR SER	NO	
	ARO/AIS/COM			HR SER	NO	
HR SER IVNO AFIS/ARO MON-FRI 1230-2130. OTHR O/R 24 HR BFR. HR SER VRNO AFIS/ARO MON-FRI 1130-2030. OTHR O/R 24 HR BFR.						
La Serena/ AD La Florida SCSE	TWR	La Serena Torre	129.4MHz	HR SER	NO	D.G.AC. Idioma-Language ES EN
	APP	La Serena Aproximación	135.35MHz Altn 129.4MHz	HR SER	NO	
	GNDC	La Serena Control Terrestre	121.9MHz	HR SER	NO	
	ARO/AIS/COM			HR SER	NO	Idioma-Language ES CEL +56 972124274
	TVOR/DME	SER	116.5MHz CH 112X	H24	295456S 711149W	
HR SER IVNO MON-SAT 0000-0120/1240-2359. SUN 000-0020/1240-2359. HR SER VRNO MON-FRI 0000-0020/1140-2359. SAT 0000-0020/1140-2320. SUN 1140-2359 ATZ, radio 5 NM Centrado en 295459S 711158W 2000 AGL. CTR Clase D, radio 15 NM Centrado en 295459 S 7111 58 W. 5000 FT MSL. A/G La Serena GNDC Freq 121.9 MHZ funciona con equipo de emergencia y cobertura limitada ALTN La Serena TWR 129.4 MHZ						
Los Ángeles/ AD María Dolores SCGE	AFIS	Los Ángeles Información	126.7MHz	HR SER	NO	D.G.A.C. Idioma-Language ES TEL +56 413835193 +56 413835194
	ARO/AIS/COM			HR SER		
	VOR/DME	MAD	116.3MHz CH 110X	H24	372424S 722529W	NO
HR SER IVNO 1230-FCCV VRNO 1130-FCCV						

4. RADIOAYUDAS, SISTEMAS DE NAVEGACIÓN Y SERVICIOS AERONÁUTICOS AD CONTROLADOS Y AD CON AFIS						
AD STN	SER	ID	FREQ	HRSER	GEO COORD	OPR RMK
Melinka/ AD Melinka SCMK	AFIS	Melinka Información	127.7MHz	HR SER	NO	D.G.A.C. Idioma-Language ES TEL+56 67 2431515 TEL +56 2 24392790 CEL +56 9 42882005
	ARO/AIS/ COM			HR SER	NO	
HR SER IVNO MON-FRI 1230-2230 SAT 1230-1730. SUN WO ATTN HR SER VRNO MON-FRI 1130-2130 SAT 1130-1630. SUN WO ATTN						
Natales/ AD Teniente Julio Gallardo SCNT	TWR	Natales Torre	118.1MHz	HR TWR	NO	D.G.A.C. Idioma-Language ES EN
	GNDC	Natales Control Terrestre	121,7Mhz	HR GNDC	NO	
	ARO/AIS/ COM			HR ARO	NO	Idioma-Language ES TEL+56 61 2745553
	VOR/ DME	PNT	115.9 MHz CH 106X	H24	514406S 722653W	NO
HR TWR / GNDC MAY-JUL 1215-2100 / AUG-APR 1100-2245 OTHR O/R HR ARO MAY-JUL 1200-2100 / AUG-APR 1045-2245 OTHR O/R						
ATZ, radio 5 NM centrado en 514014S / 0723144W GND/ 2000 FT AGL. CTR Semicírculo de 15NM en territorio chileno, centrado en 514014S / 0723144W GND/5000 FT AGL						
Osorno/ AD Cañal Bajo Carlos Hott Siebert SCJO	TWR	Osorno Torre	118.9MHz	HR SER	NO	D.G.A.C. Idioma-Language ES EN
	GNDC	Osorno Control Terrestre	121.7MHz	HR SER	NO	
	ARO/AIS/ COM			HR SER	NO	Idioma-Language ES CEL 942880430 TEL 652486378
	VOR/ DME	OSO	112.5MHz CH 72X	H24	403707S 730314W	NO
HR SER IVNO BTN 1200-2300. HR SER VRNO BTN 1100-2200. OTHR deberán mantener FREQ 118.9 MHZ e irradiar posición. Además, deberán realizar circuito de tránsito estándar izquierdo a la pista utilizable y los FPL deberán ser presentados y/o cancelados con Puerto Montt por TEL / fax o FREQ.						
ATZ radio 5 NM Centrado en 403641S 730338W 2000 FT AGL. CTR RADIO 15 NM. Centrado en 403641S730338W. GND - 5000FT.						
Palena/ AD Alto Palena SCAP	AFIS	Alto Palena Información	126.7MHZ	HR SER	NO	D.G.A.C. Idioma-Language ES CEL +56 9 42878871 TEL +56 65 2486284 ó +56 65 2486285 ó +56 65 2486286
	G/A/G	Alto Palena Radio	5454KHz			
	ARO/AIS/ COM			HR SER		
HR SER IVNO MON-THU 1230-2130 FRI 1230-2030. SAT/SUN/HOL WO ATTN. HR SER VRNO MON-THU 1130-2030 FRI 1130-1930. SAT/SUN/HOL WO ATTN. FUERA DE HR ATTN AFIS PROC TIBA FREQ 126.7MHz						

4. RADIOAYUDAS, SISTEMAS DE NAVEGACIÓN Y SERVICIOS AERONÁUTICOS AD CONTROLADOS Y AD CON AFIS						
AD STN	SER	ID	FREQ	HR SER	GEO COORD	OPR RMK
Porvenir/ AD Capitán Fuentes Martínez SCFM	AFIS	Porvenir Información	126.7 MHz	HR SER	NO	D.G.A.C. Idioma-Language ES CEL +56 9 42886303
	ARO/AIS/ COM			HR SER		
HR SER MON-FRI 1100-2030. SAT/SUN/HOL O/R						
Puerto Aysén/ AD Cabo 1° Juan Román SCAS	AFIS	Aysén Información	127.0 MHz	HR SER	NO	D.G.AC Idioma-Language ES TEL 672332599 Anexo 2284 CEL +56 9 42884444
	G/A/G	Aysén Radio	5454 KHz	HR SER		
	ARO/AIS/ COM			HR SER		
HR SER IVNO MON-THU 1230-2130 FRI 1230-2030. SAT/SUN/HOL WO ATTN HR SER VRNO MON-THU 1130-2030 FRI 1130-1930. SAT/SUN/HOL WO ATTN FUERA DE HR ATTN AFIS PROC TIBA FREQ 127.0MHz						
Puerto Montt/ AP El Tepual SCTE	RDR	Puerto Montt Radar	119.5 MHz / ALTN 126.6MHz 128.3 MHz 128.5 MHz	H24	NO	D.G.A.C Idioma-Language ES EN 119.5 N 4245S 128.3 S 4245S Puerto Montt RDR establece servicio ATS en cobertura basado en información proporcionada por MSSR Puerto Montt y Cerro Divisadero.
	TWR	Puerto Montt Torre	118.1 MHz 121.5 MHz	H24	NO	
	GNDC	Puerto Montt Control Terrestre	121.9 MHz	H24	NO	
	FSS	Puerto Montt	126.9 MHz 5454 KHz	HJ		Idioma-Language ES
	ARO/AIS/ COM			H24	NO	
	VOR/ DME	MON	115.7 MHz CH 104X	H24	412545S 730531W	Indicador posición radar (RPI) 412647S 730531W
	ILS/LOC	IMON	110.1 MHz	H24	412533S 730537W	ILS CAT I
	ILS GP/DME		334.4 MHz CH 38X	H24	412651S 730545W	GP 3°
ATZ/CTR AD 2.7-6						
Puerto Montt AD Marcel Marchant SCPF	AFIS	La Paloma Información	127.3 MHz	HR SER	NO	D.G.A.C. Idioma-Language ES
	ARO/AIS/ COM			HR SER		
HR SER IVNO 1230-2230 OTHR HR PROC TIBA 127.3 MHz HR SER VRNO 1130-2330 OTHR HR PROC TIBA 127.3 MHz						

**4. RADIOAYUDAS, SISTEMAS DE NAVEGACIÓN Y SERVICIOS AERONÁUTICOS
AD CONTROLADOS Y AD CON AFIS**

AD STN	SER	ID	FREQ	HR SER	GEO COORD	OPR RMK
Puerto Williams/ AD Guardiamarina Zañartu SCGZ	APP	Williams Aproximación	118.5MHz	HR SER	NO	D.G.A.C. Idioma-Language ES / EN
	TWR	Williams Torre	118.5MHz	HR SER	NO	
	GNDC	Williams Control Terrestre	120.9Mhz	HR SER	NO	
	G/A/G	Williams Radio	6649KHz	HR SER	NO	
	ARO/AIS/ COM			HR SER	NO	Idioma-Language ES
	DVOR/ DME	PWL	114.9MHz CH 96X	H24	545546S 673716W	DVOR/DME: Restringido bajo 6000 FT entre radiales 275 grados a 047 grados y radiales 080 grados a los 247 grados.
HR SER MON-THU 1130-2030 FRI 1130-1930 SAT 1130-1600. OTHR/SUN/HOL REQ CLR EN HR SER, EXC MEDEVAC						
<p>ATZ, semicírculo 5.0 NM GND 2000FT. Centrado en COORD 545552S 673734W. CTR Clase D espacio aéreo definido por siguientes coordenadas: Desde limite político internacional en 671800W directo 550600S 671800W directo 551000S/673000W directo 551000S/683000W siguiendo arco de RDO 25 NM centrado en 550000S 675000W hasta limite político internacional. Circuito de tránsito izquierdo RWY 08. Circuito de tránsito derecho RWY 26. AES/FIS comprende ATZ/CTR Puerto Williams y espacio aéreo que ACC Punta Arenas delegue o solicite.</p>						
Punta Arenas/ AP Presidente Carlos Ibáñez del Campo SCCI	RDR	Punta Arenas Centro	123.9 MHz 128.1 MHz	H24	NO	D.G.A.C. Idioma-Language ES EN
	TWR	Punta Arenas Torre	118.7 MHz	H24	NO	
	GNDC	Punta Arenas Control Terrestre	121.9 MHz	H24	NO	
	FSS	Punta Arenas Radio	3446 KHZ 5481 KHZ 6649 KHZ 10024 KHZ	H24	NO	
	ARO/AIS/ COM			H24	NO	Idioma-Language ES
	DVOR/ DME	NAS	114.1 MHz CH 88X	H24	530015S 705119W	
	ILS/LOC	INAS	109.9 MHz	H24	530004S 705248W	ILS CAT I
	ILS/GP	NO	333.8 MHz 36X	H24	525958S 705017W	DME 36 X GP 2.7 °
ATZ/CTR AD 2.8-4						
Quellón/ AD Quellón SCON	AFIS	Quellón Información	126.7 MHz	HR SER	NO	D.G.A.C Idioma-Language ES TEL +56 65 2486293 CEL +56 9 97882712
	ARO/AIS/COM			HR SER		
<p>HR SER IVNO MON-THU 1230-2130 FRI 1230-2030 SAT/SUN/HOL WO ATTN HR SER VRNO MON-THU 1130-2030 FRI 1130-1930 SAT/SUN/HOL WO ATTN FUERA DE HR ATTN AFIS PROC TIBA FREQ 126.7MHz</p>						

4. RADIOAYUDAS, SISTEMAS DE NAVEGACIÓN Y SERVICIOS AERONÁUTICOS AD CONTROLADOS Y AD CON AFIS						
AD STN	SER	ID	FREQ	HR SER	GEO COORD	OPR RMK
Rancagua/ La Independencia SCRG	TWR	Rancagua Torre	126.650 MHz	HR SER	NO	D.G.AC. Idioma-Language ES EN
	GND	Rancagua Control Terrestre	121.9 MHz	HR SER	NO	Idioma-Language ES
	ARO/AIS/ COM			HR SER	NO	
HR SER IVNO MON-SUN 1230-FCCV HR SER VRNO MON-SUN 1130-FCCV						
<ul style="list-style-type: none"> • ATZ 5 NM Radio centrado en 341023,59S/704632,50W • Espacio Aéreo clase D radio 5 NM centrado en 341023,59S/704632,50W. GND A 3000 FT • MNM MET establecidos: Para ACFT VIS 3500m y CEIL 1150FT / Para HEL VIS 2000m y CEIL 1150FT 						
Santiago Centro de Control de Área (ACC) SCEZ	RDR	Santiago Radar	129.1 MHz 126.3 MHz 129.7 MHz 119.7 MHz 121.1 MHz 120.4 MHz 135.4 MHz 123.8MHz	H24	NO	129.1 N 332308 S 126.3 S 3323 S 129.7 N 332232 S 119.7 N 332234 S 121.1 S 332234 S Idioma-Language ES, EN
	INFO	Santiago Información	122.4 MHz	HJ	NO	CEL ACCS +56 9 83935057
	OCA	Santiago Oceánico	124.9* MHz 126.4 MHz 10024 KHz 6649 KHz 13300 KHz	H24	NO	CTL UL302/UL780/UL401. 126.4 TFC SCIR ADS / CPDLC / SELCAL AVBL TEL Satelital 00881652415790 Idioma-Language ES, EN
Jurisdicción ACC Santiago: N: Límite Chile - Perú Paralelo 182100N; E: Límite Chile - Bolivia y Límite Chile - Argentina, S: Paralelo 400500S; W: Meridiano 900000W.						

4. RADIOAYUDAS, SISTEMAS DE NAVEGACIÓN Y SERVICIOS AERONÁUTICOS AD CONTROLADOS Y AD CON AFIS							
AD STN	SER	ID	FREQ	HR SER	GEO COORD	OPR RMK	
Santiago/ AP Arturo Merino Benítez SCEL	DLVRY*	Santiago Autorizaciones	136.7 Mhz	HR SER	NO	HR SER VRNO MON-SUN BTN 0800-2359 / 0000-0259 OTHR ATTN GNDC 122.2MHz VRNO 0300-0759 IVNO MON-SUN BTN 0900-2359 / 0000-0359 OTHR ATTN GNDC 122.2MHz IVNO 0400-0859	
	TWR*	Santiago Torre	118.1 MHz 118.35 MHz	H24	NO	NO	
	GNDC*	Santiago Control Terrestre	E 122.2 MHz W 122.5MHz	H24	NO	FREQ PRI	
						FREQ SCDRY	
	* Idioma-Language ES, EN						
	FSS	Santiago Radio	127.0 MHz 127.5 MHz	HR SER	NO	127.0 Red Norte 127.5 Red Sur HR SER IVNO MON-SUN 1200-FCCV HR SER VRNO MON-SUN 1100-FCCV Idioma-Language ES	
	ARO/AIS/ COM			H24	NO	Idioma-Language ES CEL +56 9 42889944	
	AMB	DVOR DME RWY 17L/35R	116.1 MHz CH 108X	H24	332511 S 704704 W	NO	
	IUEL	ILS LOC RWY 17L	110.3 MHz	H24	332441 S 704705 W		
		ILS GP/DME RWY17L	335.0 MHz CH 40X	H24	332244 S 704706 W		
	PDH	DVOR/DME RWY17R/35L	117.2 MHz CH 119X	H24	332453 S 704805 W		
	IMER	ILS/ LOC RWY 17R	111.1 MHz	H24	332429 S 704806 W		
		ILS GP/DME RWY 17R	331.7 MHz CH 48X	H24	332228 S 704817 W		
ATIS	DEP ARR	132.7 MHz	H24	NO			
		132.1 MHz					
ATZ/CTR AD 2.9-6 / AD 2.9-7							

4. RADIOAYUDAS, SISTEMAS DE NAVEGACIÓN Y SERVICIOS AERONÁUTICOS
AD CONTROLADOS Y AD CON AFIS

AD STN	SER	ID	FREQ	HR SER	GEO COORD	OPR RMK
Santiago/ AD Eulogio Sánchez (Tobalaba) SCTB	TWR	Tobalaba Torre	118.7 MHz	HR SER	NO	D.G.A.C.
	GNDC	Tobalaba Control Terrestre	120.5 MHz	HR SER	NO	Idioma-Language ES EN
	ARO/AIS/ COM			HR SER	NO	Idioma-Language ES
HR SER IVNO MON-FRI 1230-FCCV SAT/SUN/HOL 1300-FCCV. HR SER VRNO MON-FRI 1130-FCCV SAT/SUN/HOL 1200-FCCV.						
ATZ, 2000 FT AGL. Área delimitada por los puntos 332534 S 702854 W, 332211 S 703106 W, 332609 S 703706W, siguiendo luego un semicírculo de 7 km (3.8 NM) de radio centrado en 332725S 703250 W hasta 332534 S 702854W CTR Clase D.						
Santiago	SAR	SAR SANTIAGO	121.5 MHz	H24	NO	FACH
Santo Domingo AD Santo Domingo SCSN	TWR	Santo Domingo Torre	134.6 MHz	HR SER	NO	D.G.A.C. Idioma-Language ES EN
	GNDC	Santo Domingo Control Terrestre	121.9 MHz	HR SER	NO	
	ARO/AIS/ COM			HR SER	NO	Idioma-Language ES
	DVOR/ DME	DGO	112.3 MHz CH 70X	H24	333926S 713652W	DVOR/DME DGO ALT 259 FT
	ILS/LOC	ISNO	109.9 MHz	H24	333935S 713716W	NO
	ILS/GP		333.8 MHz CH 36X	H24	333921S 713647W	
HR SER IVNO /VRNO MON-SUN 1200-2300						
ATZ, radio 5 NM Centrado en ARP 333924S / 0713657W. GND/2000 FT AGL. Espacio Aéreo Clase D de 5 NM, RDO centrado en ARP 333924S/713657W. Límite inferior SFC, Límite superior 3500 FT AMSL. VAC SCSN.						

4. RADIOAYUDAS, SISTEMAS DE NAVEGACIÓN Y SERVICIOS AERONÁUTICOS AD CONTROLADOS Y AD CON AFIS						
AD STN	SER	ID	FREQ	HR SER	GEO COORD	OPR RMK
Tabón Radioayuda	DVOR/ DME	TBN	113.9 MHz CH 86X	H24	325506S 705014W	D.G.A.C.
VOR/DME TBN fluctuación radial 082 grados entre 30 DME y 38 DME. VOR FREQ 113.9MHZ presenta fluctuaciones anómalas BTN 12NM y 14NM del RDL 355 bajo una ALT de 15000FT						
Tongoy Radioayuda	VOR/ DME	TOY	115.5 MHz 102X	H24	301635S 712825W	D.G.A.C.
Valdivia/ AD Pichoy SCVD	APP	Temuco Aproximación	118.7 MHz	HR SER	NO	D.G.A.C. Idioma-Language ES EN
	TWR	Valdivia Torre	118.3 MHz	HR SER	NO	
	GNDC	Valdivia Control Terrestre	121.8 MHz	HR SER	NO	
	ARO/AIS/ COM			HR SER	NO	Idioma-Language ES
	DVOR/ DME	VLD	114.5 MHz CH 92X	H24	394016S 730508W	NO
	ILS/LOC	IVLD	110.5 MHz	H24	393817S 730512W	
	ILS/GP		329.6 MHz CH 42X	H24	393924S 730515W	
HR SER IVNO DLY 1300-2300 HR SER VRNO DLY 1200-2200						
ATZ radio 5 NM. Centrado en 393858S730511W. 2000 FT AGL, CTR GND 5000FT. Espacio Aéreo comprendido entre los siguientes puntos: desde 392156S 731845W siguiendo arco de 20 NM centrado en 393858S 730511W /ARP SCVD) hasta 392122S 725252W directo a 395559S 725136W siguiendo arco 20 NM centrado en ARP SCVD hasta 395633S 731729W directo a 394923S 731745W siguiendo arco de 3 NM centrado en 394745S 731429W (ARP SCVL) hasta 394616S 731752W directo a 392156S 731845W						
Vallenar/ AD Vallenar SCLL	AFIS	Vallenar Información	127.7 MHz	HR SER	NO	DGAC Idioma-Language ES CEL +56 9 42884269
	ARO/AIS/ COM			HR SER	NO	
HR SER IVNO MON-THU 1230-2130 FRI 1230-2030. SAT/SUN/HOL WO ATTN. OTHR TIBA 127.7 MHz. HR SER VRNO MON-THU 1130-2030 FRI 1130-1930. SAT/SUN/HOL WO ATTN. OTHR TIBA 127.7 MHz.						

4. RADIOAYUDAS, SISTEMAS DE NAVEGACIÓN Y SERVICIOS AERONÁUTICOS AD CONTROLADOS Y AD CON AFIS							
AD STN	SER	ID	FREQ	HR SER	GEO COORD	OPR RMK	
Ventanas Radioayuda	DVOR / DME	VTN	113.3 MHz CH 80X	H24	324419S 712946W	D.G.A.C.	
Valparaiso/ AD Rodelillo SCRD	AFIS	Valparaíso Información	126.7 MHz	HR SER	NO	D.G.A.C. Idioma-Language ES	
	ARO/AIS/ COM					CEL +56 9 42883086	
HR SER IVNO MON-SUN 1230-2230 HR SER VRNO MON-SUN 1130-2330 FUERA DE HORARIO ATTN AFIS PROCEDIMIENTO TIBA FCIA 126.7MHz							
Viña de Mar/ AD Viña del Mar SCVM	TWR	Viña del Mar Torre	118.9 MHz	H24	NO	D.G.A.C Idioma-Language ES EN	
	APP	** Viña del Mar Aproximación	129.3 MHz	H24			
	GNDC	Viña del Mar Control Terrestre	121.85 MHz	H24	NO		
	ARO/AIS/ COM			H24	NO	Idioma-Language ES CEL +56 9 97901315	
	Armada de Chile administra las radioayudas						
	VOR/ DME	VDM	114.9 MHz CH 96X	H24	325643S 712826W		
	ILS/LOC/DME	IVDM	110.7 MHz CH 44X	H24	325639S 712813W		
	ILS/GP		330.2 MHz	H24	325712S 712858W	GP 3,2°	
	ILS/MM		75 MHz	H24	325737S 712942W		
	SAL	L	390 KHz	H24	325912S 713209W	SAL localizado en prolongación RCL a 6 km THR 05.	
ATZ 2000 AGL radio 5 NM. Centrado en 325659S 712843W OPS VFR: MNM MET DEP/ARR ACFT CEIL 450 m VIS GND 5 Km. Helicópteros VIS GND 2000 m libre de nubes y a la vista de tierra o agua. CTR Desde GND/MSL hasta 5500 ft de altitud: Desde 325123 S / 711211 W directo 331009 S / 712015 W directo 330311 S / 713243 W siguiendo arco de 1.1 NM centrado en SCRD ARP (330406 S / 713327 W) hasta 330352 S / 713443 W directo 331029 S / 713628 W, luego siguiendo un arco de 15 NM de radio centrado en SCVM ARP (325659 S / 712843 W) hasta 324225 S / 713251 W directo 324736 S / 713331 W luego siguiendo un arco de 2 NM de radio centrado en punto medio de la nueva pista (324749 S / 713109 W), hasta 324831 S / 712856 W directo 324213 S / 712549 W, luego continuando por el arco de 15 NM centrado en SCVM ARP hasta 325123 S / 711211 W.							
** APP SCVM, presta SER ATC, FIS y ALRS en el espacio aéreo, comprendido en el radio 23NM centrado en el VOR DME 324419S/0712946W - 323916S/0711129W hasta punto INT DONTI 325700S/0711124W - 331604S/0711343W							

4. AD CON MODALIDAD TIBA

AD STN	SER	ID	FREQ	HR SER	GEO COORD	OPR RMK
Colina/ AD La Victoria de Chacabuco SCVH	TIBA	-	126.75 Mhz	-	NO	PUB
Lampa/ AD Lipangui SCKL	TIBA	-	130.3 Mhz	-	NO	PVT OPS Ultralivianos y Experimentales hasta 1500 Lbs.
Santiago/ AD Municipal de Vitacura SCLC	TIBA	-	133.10 MHz	-	NO	PUB
El piloto al mando que opere en tierra, en vuelo o vaya a sobrevolar el Aeródromo Municipal de Vitacura deberá irradiar y mantener escucha en frecuencia 133.10 MHz en Modalidad TIBA.						
Puerto Varas/ AD El Mirador SCPV	TIBA	-	122.1MHz	-	NO	PVT CLR uso vía TEL

ACFT deberán irradiar y mantener escucha en frecuencia 122.1 MHz en Modalidad TIBA en un radio de 1,5NM centrado en las coordenadas del AD – GND a 2000FT AMSL

EXTENSIÓN DE SERVICIOS AERONÁUTICOS

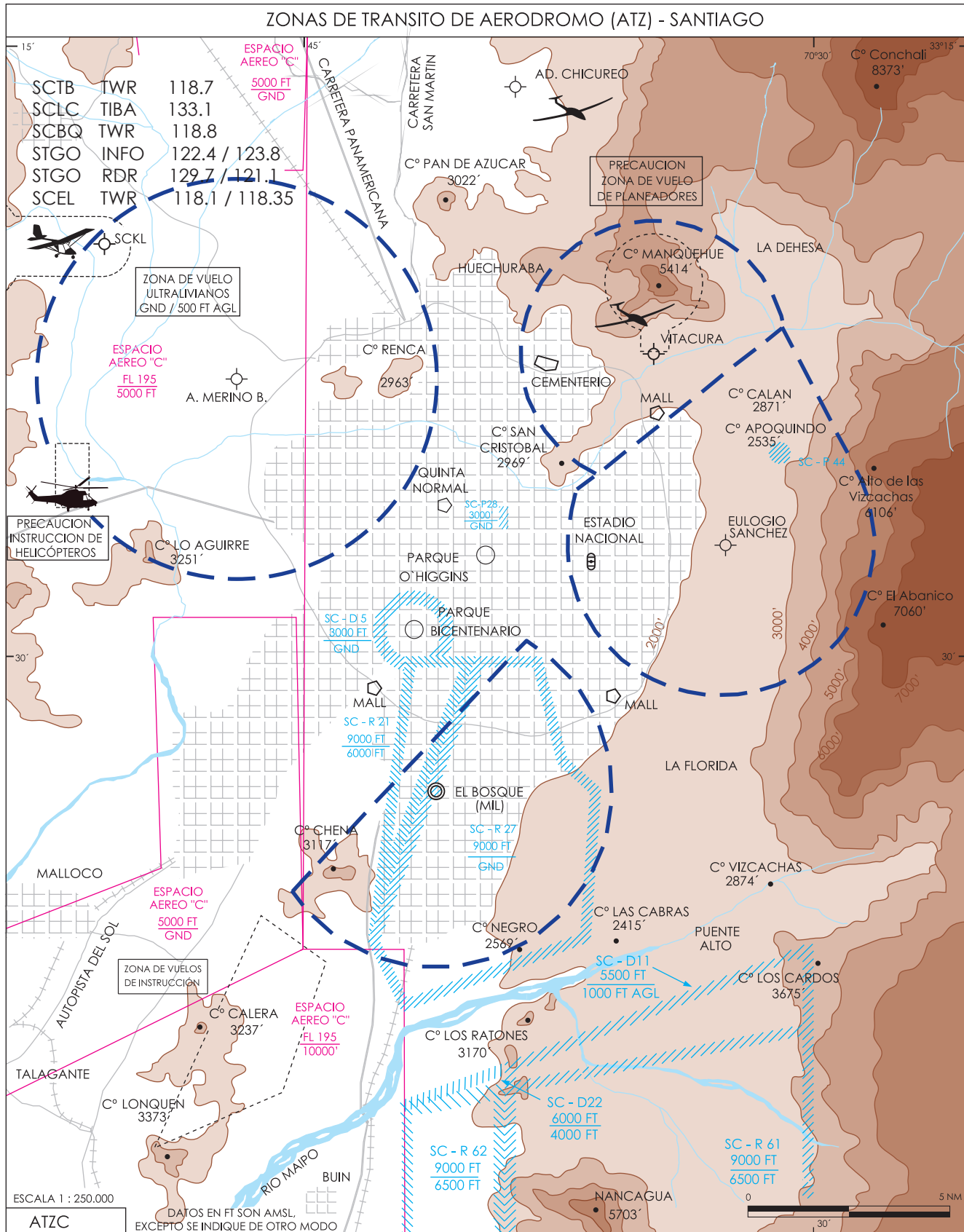
Toda solicitud de extensión de horario de servicios será coordinada y autorizada por el respectivo Jefe de Subdepartamento Zona Aeroportuaria de su jurisdicción y el usuario deberá presentar la solicitud por escrito o vía electrónica.
El horario de atención de solicitudes de extensión de servicios, será con dos horas de antelación a la operación del vuelo o respecto al término del servicio, según se trate para extensiones del mismo día o extensiones que se requieran para el día siguiente, previo al inicio del servicio, en días y horarios administrativos.

DATUM GEODÉSICO

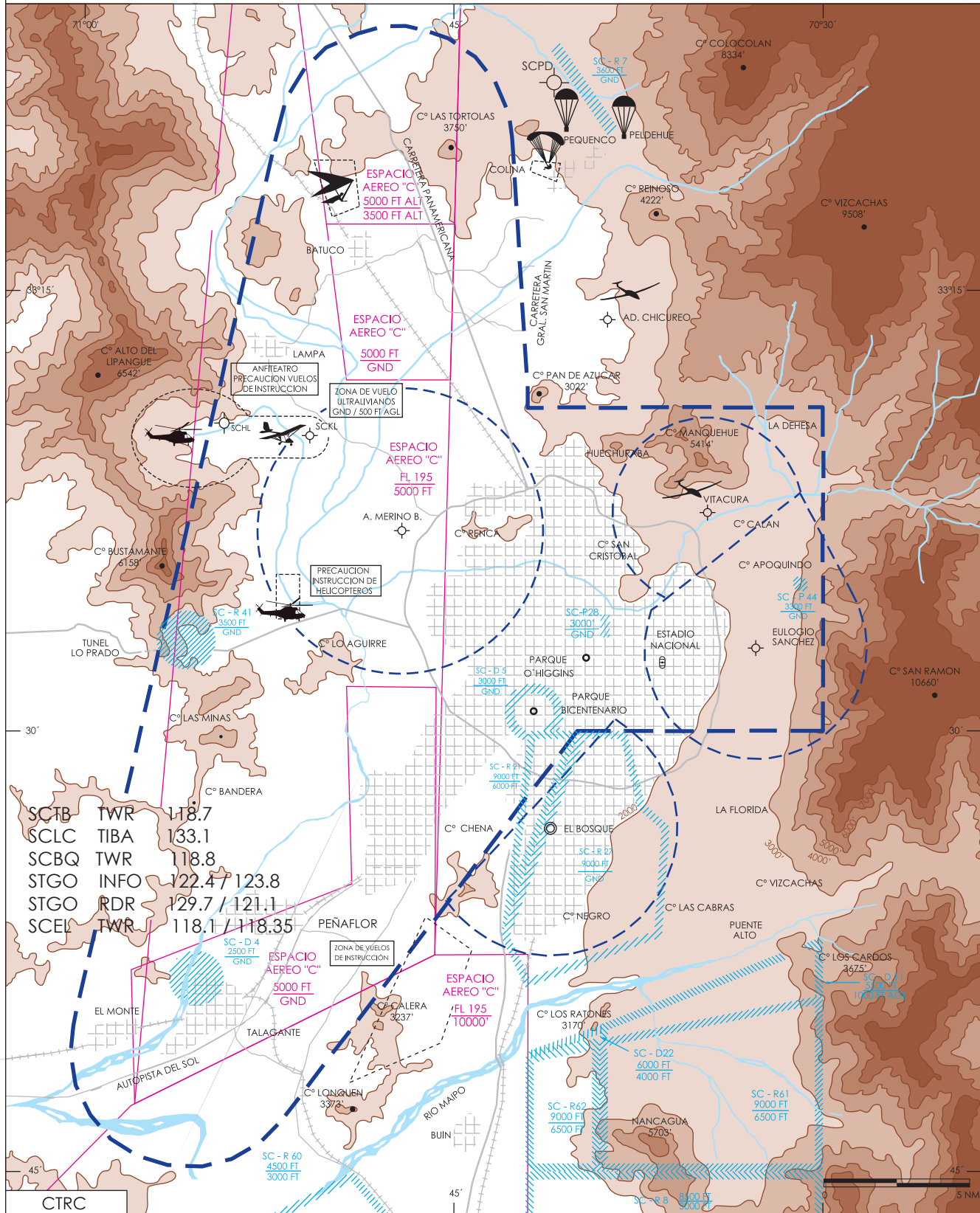
El Datum geodésico empleado en la determinación de las coordenadas geográficas es el WGS-84. Aquellas que no corresponden a dicho Datum, están referidas al Datum anteriormente empleado (PSAD-56) y se identifican anteponiéndose un asterisco (*)

AERODROMOS MILITARES						
AD	ID		FREQ	HR SER	COOR GEO	OPR RMK
PADRE LAS CASAS/ AD Maquehue SCTC	Maquehue Torre *		124.4 MHz	HR SER	NO	FACH MIL TEL TWR 229760960 Idioma-Language ES
<p>HR SER IVNO MON-THU 1200-2100 FRI 1200-2000. SAT/SUN/HOL WO ATTN. HR SER VRNO MON-THU 1100-2000 FRI 1100-1900. SAT /SUN/HOL WO ATTN OTHR/HOL COORD FPL 48 BFR del vuelo al TEL TWR. ATZ semicírculo 5 NM centrado en 384601S/0723814W hasta 384506S/0723157W directo a 384849S/ 0724332W. GND/2000 FT AGL. Aeronaves que ingresen, abandonen u operen en ATZ en otras horas, irradiar posición e intenciones en frecuencia 124.4 MHz.</p>						
QUINTERO/ AD Quintero SCER	Quintero Torre *		118.3 MHz	HJ	NO	FACH MIL TEL TWR 222269444 TEL ARO 222269443 Idioma-Language ES
SANTIAGO/ AD El Bosque SCBQ	El Bosque Torre *		118.8 MHz 120.1MHz	HR SER	NO	FACH MIL TEL TWR 229761162
	El Bosque Control Terrestre		121.8 MHz	HR SER	NO	TEL ARO 222976164 COA 229768351
	VOR/ DME	BQE	117.5 MHz CH 122X	H24	333350 S 704127 W	Idioma-Language ES
<p>ATZ semicírculo 8 km (4,3 nm) centrado en 333334S / 704109W limitado por secante que une los puntos 332949S 703833W y 333559S 704525s. HR SER IVNO MON-THU 1130-2030 FRI 1130-1930 HR SER VRNO MON-THU 1030-1930 FRI 1030-1830</p>						
<p>* Servicio proporcionado por la respectiva dependencia militar, consistente en Servicio de Vuelo y Alerta para el ordenamiento del tránsito aéreo en el respectivo aeródromo.</p>						

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE
INTENTIONALLY LEFT BLANK



ZONA DE CONTROL (CTR) Clase D - SANTIAGO



CAMBIO: FREQ SCLC

AMDT NR 60

AIS-CHILE

SISTEMAS ESPECIALES DE NAVEGACIÓN
SPECIAL NAVIGATION SYSTEMS

NO APLICABLE
NOT APPLICABLE

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE
INTENTIONALLY LEFT BLANK

PUNTOS DE NOTIFICACIÓN ATS / MET
ATS / MET DESIGNATORS FOR SIGNIFICANT POINTS

RUTA ATS ATS ROUTE	FIR / UIR FIR / UIR	NOMBRE NAME	COORD GEO (DEG MIN)		OTRAS RUTAS OTHER ROUTES
			LAT	LONG	
UL 302	Antofagasta – Lima	IREMI	18 21 S	75 23 W	L302 L302
	Antofagasta	ELASA	24 00 S	73 37 W	
	Antofagasta	ATEDA	27 31 S	72 26 W	
	Santiago	TONGOY	30 16 S	71 28 W	
UQ 814	Antofagasta	PABOS	27 31 S	69 46 W	
	Antofagasta -La Paz	EMPEX	20 30 S	68 39 W	
UL 401	Antofagasta – Lima	ESDIN	18 21 S	80 12 W	
	Antofagasta	JURAK	24 47 S	76 37 W	
	Antofagasta - Santiago	ANPUK	28 30 S	74 24 W	
UL 550	Córdoba – Antofagasta	KONRI	24 07 S	67 32 W	
UL 650	Antofagasta Córdoba	GEKAL	27 46 S	69 05 W	
UL 780	Antofagasta – Lima	SORTA	18 21 S	76 18 W	
	Antofagasta	LIVOR	24 15 S	74 29 W	
	Antofagasta	SULNA	27 46 S	73 20 W	
UM 789	Antofagasta - Córdoba	KADAT	23 23 S	67 08 W	
V 551	Santiago	TONGOY	30 16 S	71 28 W	V 200 UQ 802
	Santiago	CHILLÁN	36 35 S	72 02 W	
	Puerto Montt	ARAUCANÍA	38 54 S	72 39 W	
R 683	Santiago - Mendoza	KAMUR	37 09 S	71 08 W	
M 424	Santiago-Mendoza	ALBAL	34 11 S	69 49 W	UM 424
A 307	Santiago - Mendoza	NEBEG	33 48 S	69 54 W	UA 307 UL 531
UA 306	Santiago - Mendoza	UMKAL	32 53 S	70 00 W	
B 682	Puerto Montt - Ezeiza	TONAR	41 14 S	71 51 W	
B 684	Santiago - Mendoza	ANKON	35 12 S	70 30 W	UB 684
V 123	Puerto Montt	BALMACEDA	45 54 S	71 42 W	G 550 UL 670
L 775	Puerto Montt – C. Rivadavia	PABAL	42 36 S	71 06 W	-----
UQ 802	Puerto Montt	ESGOR	45 09 S	71 31 W	Q 802 U/Q 809
UL 348	Santiago	XONAT	33 12 S	80 00 W	L 348
	Santiago – Isla de Pascua	OSOGU	32 02 S	90 00 W	L 348
	Isla de Pascua	MUGUK	30 02 S	100 00 W	L 348
	Isla de Pascua -Tahiti	SAURI	25 45 S	120 00 W	L 348
UT 316	Isla de Pascua	XIDOX	29 32 S	100 00 W	T 316
	Isla de Pascua - Santiago	EDSUK	31 25 S	90 00 W	T 316
		SUGRO	32 27 S	80 00 W	T 316
V 123	Puerto Montt	BALMACEDA	45 54 S	71 42 W	UL 670
T100/UT100	Punta Arenas	HORNO DRAKE	56 28 36 S 59 18 28 S	67 16 00 W 63 3541 W	T100/UT100

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE
INTENTIONALLY LEFT BLANK

ENR 4.4 DESIGNADORES EN CLAVE PARA PUNTOS SIGNIFICATIVOS
NAME-CODE DESIGNATORS FOR SIGNIFICANT POINTS

VER/SEE

AIP-CHILE, VOL I

ENR 3 DESIGNADORES Y DESCRIPCIÓN PARA RUTAS ATS
ENR 3 SECTION, ATS ROUTE DESIGNATORS AND DESCRIPTION

AIP-CHILE, VOL II

PARA INFORMACIÓN DE WAYPOINTS EN PROCEDIMIENTOS INSTRUMENTALES
(STAR / SID / IAC) VER "VOL II TABLAS DE COORDENADAS
*FOR INSTRUMENTAL PROCEDURES (STAR / SID / IAC) WAYPOINTS INFORMATION SEE
"VOL II COORDINATES TABLES*

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE
INTENTIONALLY LEFT BLANK

ENR 4.5

LUCES AERONÁUTICAS DE SUPERFICIE – EN RUTA
AERONAUTICAL GROUND LIGHTS – EN ROUTE

AP	Ciudad	Indicador de lugar	ABN	Característica Clave	CD Bujías
			1	2	4
AP Arturo Merino Benítez	Santiago	SCEL	TWR	FLg GW ev 2,5 sec	40.000
AP Andrés Sabella	Antofagasta	SCFA	TWR	FLg GW ev 3 sec	80.000
AP Chacalluta	Arica	SCAR	TWR	FLg GW ev 2 sec	200.000
AP Diego Aracena	Iquique	SCDA	TWR	FLg GW ev 2 sec	50.000
AP El Tepual	Puerto Montt	SCTE	TWR	FLg GW ev 2 sec	200.000
AP Mataverí	Isla de Pascua	SCIP	TWR	FLg GW ev 2 sec	200.000
AP Pdte. Carlos Ibáñez del C.	Punta Arenas	SCCI	TWR	FLg GW ev 2 sec	200.000

AD	Ciudad	Indicador de lugar	ABN	Característica Clave	CD Bujías
			1	2	4
AD Balmaceda	Balmaceda	SCBA	TWR	FLg GW ev 2,5 sec	200.000
AD Bernardo O'Higgins	Chillán	SCCH	TWR	FLg GW ev 2,5 sec	50.000
AD Cabo 1° Juan Román	Puerto. Aysén	SCAS	TWR	FLg GW ev 2 sec	200.000
AD Cañal Bajo	Osorno	SCJO	TWR	FLg GW ev 2 sec	75.000
AD Cap. Fuentes Martínez	Porvenir	SCFM	TWR	FLg GW ev 2,5 sec	13.000
AD Carriel Sur (INTL O/R)	Concepción	SCIE	TWR	FLg GW ev 2 sec	40.000
AD Quellón	Chiloé	SCON	TWR	FLg GW ev 2,5 sec	13.000
AD Desierto de Atacama	Atacama	SCAT	TWR	FLg GW ev 2 sec	200.000
AD El Loa	Calama	SCCF	TWR	FLg GW ev 3 sec	80.000
AD Eulogio Sánchez	Santiago	SCTB	TWR	FLg GW ev 2 sec	200.000
AD Guardiamarina Zañartu	Puerto Williams	SCGZ	TWR	FLg GW ev 2,5 sec	50.000
AD La Araucanía	Freire	SCQP	TWR	FLg GW ev 2,5 sec	40.000
AD La Florida	La Serena	SCSE	TWR	FLg GW ev 3 sec	80.000
AD María Dolores	Los Ángeles	SCGE	TWR	FLg GW ev 3 sec	80.000
AD Mocopulli	Dalcahue	SCPQ	TWR	FLg GW ev 2,5 sec	13.000
AD Pichoy	Valdivia	SCVD	TWR	FLg GW ev 2 sec	200.000
AD Pumalín	Chaitén	SCUI	TWR	FLg GW ev 2,5 sec	13.000
AD Teniente Julio Gallardo	Natales	SCNT	TWR	FLg GW ev 2,5 sec	50.000
AD Teniente Rodolfo Marsh M.	Antártica	SCRM	TWR	FLg GW ev 2 sec	200.000
AD Teniente Vidal	Coyhaique	SCCY	TWR	FLg GW ev 2,5 sec	13.000

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE
INTENTIONALLY LEFT BLANK

ENR 5

AVISOS PARA LA NAVEGACION

NAVIGATION WARNING

ENR 5.1

ZONAS PELIGROSAS, PROHIBIDAS Y RESTRINGIDAS

DANGEROUS, PROHIBITED AND RESTRICTED AREAS

Todo espacio aéreo en el cual pudiera existir un peligro potencial para la operación de las aeronaves y/o restringirse temporal o permanentemente la operación de aeronaves civiles se clasifica en:

All airspace where potential hazard to aircraft operations may exist and/or over which the operation of civil aircraft may be restricted, either temporarily or permanently is classified as:

ZONA PELIGROSA (D)

DANGEROUS AREA (D)

Espacio aéreo de dimensiones definidas en el cual pueden desplegarse en determinados momentos actividades peligrosas para el vuelo de las aeronaves.

An airspace of defined dimensions within dangerous activities to the flight of aircraft may exist at specified periods of time.

ZONA PROHIBIDA (P)

PROHIBITED AREA (P)

Espacio aéreo de dimensiones definidas sobre el territorio nacional, dentro del cual está prohibido el vuelo de aeronaves por razones de seguridad nacional o de carácter militar.

An airspace of defined dimensions above the national territory, within which is prohibited from flying aircraft for reasons of national security or military nature.

ZONA RESTRINGIDA (R)

RESTRICTED AREA (R)

Espacio aéreo de dimensiones definidas sobre el territorio nacional, dentro del cual está restringido el vuelo de las aeronaves, de acuerdo con determinadas condiciones especificadas.

An airspace of defined dimensions above the national territory, within which is restricted aircraft flight, in accordance with certain specified conditions.

Cada zona se identifica con tres letras seguidas de una serie numérica cuando es permanente.

Each area is identified by three letters followed by a numeric series when is permanent.

Las letras identificadoras son: "D" para Peligrosa, "P" para Prohibida y "R" para Restringida precedida por el indicador de nacionalidad: SC y un número correlativo. ejemplo: SC-D11, SC-P3, SC – R1.

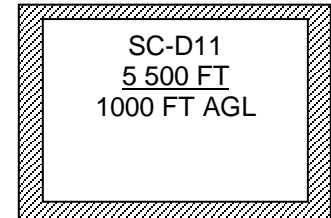
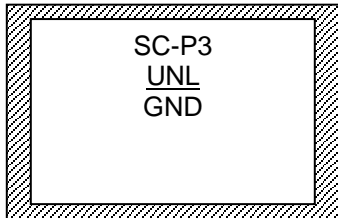
The identifier letters are: "D" for Dangerous areas, "P" for prohibited and "R" for restricted and preceded by the nationally designator and correlative number E.g. SC -D11, SC-P3, SC-R1.

Una descripción de cada zona se encuentra en ENR 5.1-5 Zonas Peligrosas, ENR 5.1-7 Zonas Prohibidas y ENR 5.1-15 Zonas Restringidas, en la que se indican sus límites laterales y verticales, tipo de restricción o peligro, horario y cualquier otra información necesaria.

Each area is described in the relevant ENR 5.1-5 Dangerous areas, ENR 5.1-7 Prohibited areas and ENR 5.1-15 Restricted areas, wich indicates its lateral and vertical limits, the type of restriction or hazard involved, hourly and other pertinent information.

Cada zona está en las Cartas de Radionavegación, con los símbolos, límites superiores e inferiores y altitudes como se indican a continuación:

Each area are in the Radionavigation Charts, with the symbol, upper and lower limits and altitudes as follow:



Por razones de seguridad nacional o de carácter militar, el Director General de Aeronáutica Civil, podrá mediante Resolución prohibir o restringir el vuelo o aterrizaje de aeronaves en zonas determinadas del territorio nacional.

Due to national security or military reasons, the DGAC, by a Legal Document may restrict or prohibit the flight and landing of aircrafts in determinated areas of the national territory.

END

FIN

ÁREAS PELIGROSAS
DANGEROUS AREAS

Salvo expresa autorización de la autoridad ATS competente o que el circuito de tránsito obligue a omitir la restricción se consideran áreas restringidas o peligrosas:

- a) Vuelos acrobáticos;
- b) Exposición aérea;
- c) Reabastecimiento aéreo;
- d) Ascenso de globo libre;
- e) Remolque de banderola;
- f) Globo cautivo o cometa;
- g) Demolición con explosivos;
- h) Ejercicios (especificar);
- i) Vuelos en formación;
- j) Vuelo de planeadores;
- k) Movimiento masivo de aeronaves;
- l) Ejercicios de tiro o lanzamiento de cohetes; y
- m) Se consideran como peligrosas las áreas de ascenso de globos sonda

✂



DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE
INTENTIONALLY LEFT BLANK

ZONAS PROHIBIDAS /
PROHIBITED AREAS

Identificación, nombre y límites laterales <i>Identification, name and lateral limits</i>	Límite superior Límite inferior <i>Upper limit Lower limit</i>	Observaciones <i>Remarks</i>
1	2	3
<p>SC-P3 FIR PUNTA ARENAS Isla Dawson</p> <p>Espacio aéreo/Airspace:</p> <p>53 46 00 S 70 31 00 W 53 46 00 S 70 19 30 W 53 55 00 S 70 19 30 W 53 55 00 S 70 31 00 W</p>	<p><u>UNL</u> GND</p>	<p>H24</p>
<p>SC-P9 FIR SANTIAGO Sector Quidico</p> <p>Círculo de 1,5 NM de radio centrado en las siguientes coordenadas: 37 19 54 S 73 33 33,31 W</p>	<p><u>1600 FT AGL</u> GND</p>	<p>Zona prohibida para RPAS</p> <p>Autorizaciones excepcionales para operaciones aéreas de las FFAA y operaciones aéreas Policiales. Autorizaciones excepcionales tomar contacto con el jefe de la Sección RPAS Araucanía, Correo Electrónico: secciondrontemuco@gmail.com, Teléfono Fijo: (45) 2466819</p>
<p>SC-P10 FIR ANTOFAGASTA</p> <p>Espacio aéreo/Airspace:</p> <p>18 57 10 S 70 00 00 W siguiendo arco 40 NM centrado en VOR/DME ARI 18 22 10 S 70 20 47 W luego:</p> <p>18 20 00 S 69 38 20 W 18 20 00 S 69 11 30 W 19 14 18 S 69 00 00 W 21 00 00 S 69 00 00 W 21 00 00 S 69 40 00 W 20 30 00 S 70 00 00 W</p>	<p><u>UNL</u> GND</p>	<p>FACH H24</p>
<p>SC-P23 FIR SANTIAGO Talcahuano</p> <p>Espacio aéreo/Airspace:</p> <p>36 33 30 S 73 01 30 W 36 41 30 S 73 02 48 W 36 44 00 S 73 04 00 W 36 44 00 S 73 13 00 W 36 38 00 S 73 11 30 W 36 33 00 S 73 09 00 W</p>	<p>• <u>FL 195</u> GND/MSL</p> <p>•• <u>3 000 FT ALT</u> GND/MSL</p>	<p>H24</p> <ul style="list-style-type: none"> • Límites/<i>Limits</i> FLT VFR •• Límites/<i>Limits</i> FLT IFR <p>Uso QNH SCIE</p> <p>CDN Concepción Torre 118.6 MHz. REQ AUTH SOBREVUELO A CONTROL HUASCAR FREQ 126.8 MHz</p>

ZONAS PROHIBIDAS /
PROHIBITED AREAS

Identificación, nombre y límites laterales <i>Identification, name and lateral limits</i>	Límite superior Límite inferior <i>Upper limit</i> <i>Lower limit</i>		Observaciones <i>Remarks</i>
1	2		3
SC-P26 FIR SANTIAGO Santiago (Ex congreso Nacional) Espacio aéreo/Airspace: Círculo de 0.15 NM de radio centrado en las siguientes coordenadas: 33 26 18 S 70 39 12 W	<u>1000 FT AGL</u> GND		Zona prohibida para RPAS
SC-P28 FIR SANTIAGO Palacio La Moneda Espacio aéreo/Airspace: 33 26 28 S 70 39 17 W 33 26 28 S 70 39 14 W 33 26 39 S 70 39 11 W 33 26 40 S 70 39 15 W	<u>3 000 FT ALT</u> GND		H24
SC-P29 FIR SANTIAGO Valparaíso (Congreso Nacional) Círculo de 0.15 NM de radio centrado en las siguientes coordenadas: 33 02 53 S 71 36 19 W	<u>1000 FT AGL</u> GND		Zona prohibida para RPAS
SC-P30 FIR SANTIAGO Palacio Presidencial Viña del Mar Círculo de radio 500 m centrado en: <i>Circle radius 500 m centred in:</i> 33 01 14 S 71 33 51 W	<u>1200 FT ALT</u> GND/MSL	IFR	H24 Instrucciones/ <i>Instructions</i> Viña del Mar Torre 118.9 Mhz
	<u>FL 50</u> GND/MSL	VFR	
SC-P44 FIR SANTIAGO La Reina Círculo de 500 m de radio centrado en: Circle 500 m radius centred in: 33 25 43 S 70 31 28 W	<u>3300 FT ALT</u> GND		H24

ZONAS PROHIBIDAS /
PROHIBITED AREAS

Identificación, nombre y límites laterales <i>Identification, name and lateral limits</i>	<u>Límite superior</u> <u>Límite inferior</u> <i>Upper limit</i> <i>Lower limit</i>	Observaciones <i>Remarks</i>
1	2	3
<p>SC-P50 FIR SANTIAGO Valparaíso</p> <p>Círculo con radio 2NM centrado en: <i>Circle radius 2 NM centred in:</i></p> <p>33 01 00 S 71 38 00 W</p>	<p><u>3 000 FT ALT</u> GND / MSL</p>	<p>ARMADA DE CHILE FLT IFR Viña del Mar TWR 118.9Mhz FLT VFR Control Molo 126.8Mhz H24</p>
<p>SC-P51 FIR SANTIAGO Santiago</p> <p>Ubicada a 3 NM E Aeródromo Municipal de Vitacura (SCLC) en área delimitada por las siguientes coordenadas:</p> <p>33 23 02 S / 07 031 15 W 33 23 05 S / 07 031 13 W 33 23 07 S / 07 031 16 W 33 23 03 S / 07 031 19 W</p>	<p><u>3800 FT ALT</u> GND</p>	<p>H24</p>
<p>SC-P55 FIR ANTOFAGASTA Iquique</p> <p>Círculo de 500M de radio centrado en las siguientes coordenadas: 20 15 29,48 S 70 06 31,66 W</p>	<p><u>2000 FT ALT</u> GND</p>	<p>Zona prohibida para sobrevuelo de aeronaves</p>
<p>SC-P57 FIR SANTIAGO Santiago</p> <p>Ubicada a 0.4 NM E Parque Quinta normal en área delimitada por las siguientes coordenadas:</p> <p>33 26 27.4 S / 70 40 27.0 W 33 26 34.9 S / 70 40 26.2 W 33 26 35.5 S / 70 40 31.4 W 33 26 28.0 S / 70 40 32.0 W</p>	<p><u>3000 FT ALT</u> GND</p>	<p>Zona prohibida para el vuelo de aeronaves y RPA/RPAS</p>
<p>SC-P59 FIR SANTIAGO Santiago</p> <p>Delimitada por las siguientes coordenadas:</p> <p>33 26 39.48" S / 70 41 9.06" W 33 26 39.31" S / 70 41 3.45" W 33 26 47.09" S / 70 41 3.74" W 33 26 46.92" S / 70 41 8.78" W</p>	<p><u>3000 FT ALT</u> GND</p>	<p>H24</p>

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE
INTENTIONALLY LEFT BLANK

ZONAS RESTRINGIDAS /
RESTRICTED AREAS

Identificación, nombre y límites laterales <i>Identification, name and lateral limits</i>	Límite superior Límite inferior <i>Upper limit</i> <i>Lower limit</i>	Observaciones Remarks
1	2	3
SC- R1 FIR SANTIAGO La Ligua Espacio Aéreo/Airspace: 32 25 00 S 71 05 00 W 32 40 00 S 71 05 00 W 32 40 00 S 71 23 30 W 32 25 00 S 71 23 00 W	FL 90 3000 FT ALT	HJ Vuelo de entrenamiento Armada <i>Navy training flights</i> CDN Viña del Mar APP 129.3 MHz Uso QNH SCVM Punto de Notificación: Norte: La Ligua, Noreste: Cabildo, Norweste Pichicuy, Sur: El Melón.
SC-R2 FIR SANTIAGO Rancagua Espacio Aéreo /Airspace 34 12 00 S 70 44 00 W 34 14 00 S 70 35 00 W 34 30 00 S 70 39 00 W 34 30 00 S 70 52 00 W	FL 90 3000 FT ALT	HJ Actividad anunciada por NOTAM/ <i>Activity announced by NOTAM</i> Vuelo de entrenamiento-Ejercito/ <i>Training flights-Army</i> CDN Rancagua TWR 126.650 MHz Uso QNH SCRG
SC- R6 FIR SANTIAGO Rancagua Espacio Aéreo/Airspace: 34 04 00 S 70 54 00 W 34 04 00 S 70 46 30 W 34 30 00 S 71 00 00 W 34 30 00 S 71 15 00 W 34 16 00 S 71 20 00 W	7000 FT ALT 3000 FT ALT	HJ Actividad anunciada por NOTAM/ <i>Activity announced by NOTAM</i> Vuelo de entrenamiento-Ejercito/ <i>Training flights-Army</i> CDN Rancagua TWR 126.650 MHz Uso QNH SCRG
SC- R7 FIR SANTIAGO Peldehue Espacio Aéreo/Airspace: 33 06 49 S 70 41 08 W 33 06 33 S 70 40 46 W 33 09 29 S 70 38 21 W 33 09 44 S 70 38 37 W	3600 FT ALT GND	HJ Ejercicio Paracaidismo Parachute Exercises Activación NOTAM Activity announced by NOTAM
SC-R8 FIR SANTIAGO Espacio Aéreo/Airspace: 33 45 00 S 70 42 00 W 33 45 00 S 70 30 00 W 33 55 00 S 70 30 00 W 33 55 00 S 70 42 00 W	8500 FT ALT 5000 FT ALT	IVNO MON-SUN /HOL 1200-FCCV VRNO MON – SUN/HOL 1100- FCCV Instrucción FLT MIL <i>MIL FLT Instruction</i> CDN Santiago Radar 121.1 MHz / 120.4 MHz o / or Santiago Información 122.4 / 123.8 MHz.
SC-R16 FIR ANTOFAGASTA (Antofagasta Oeste) Espacio Aéreo/Airspace: 20 30 00 S 72 50 38 W 20 30 00 S 71 32 52 W 21 08 30 S 70 49 59 W 23 26 41 S 70 56 00 W 25 30 00 S 71 10 00 W 25 30 00 S 72 00 00 W	FL 450 5000 FT ALT	Vuelos de entrenamiento militar. MIL Instruction Flights. Solicitud de ingreso: FL 250 o superior Iquique ACC/RDR 128.3 Bajo FL 250 Antofagasta Radar 120.9 <i>Application for admission :</i> FL 250 or higher Iquique ACC / RDR 128.3 Below FL 250 Antofagasta Radar 120.9 H24

ZONAS RESTRINGIDAS /
RESTRICTED AREAS

Identificación, nombre y límites laterales <i>Identification, name and lateral limits</i>	Límite superior <i>Límite inferior</i> <u>Upper limit</u> <u>Lower limit</u>	Observaciones <i>Remarks</i>
1	2	3
SC-R17 FIR PUNTA ARENAS Sector Seno Otway Espacio Aéreo / <i>Airspace</i> : 52 57 30 S 71 15 00 W 52 57 30 S 71 12 30 W 53 00 00 S 71 12 30 W 53 00 00 S 71 15 00 W	<u>1000 FT AGL</u> GND	H24 Sobre vuelo restringido por peligro aviario
SC-R18 FIR PUNTA ARENAS Sector Isla Magdalena Espacio Aéreo / <i>Airspace</i> : Círculo 1 NM radio centrado en: 52 55 00 S 70 34 00 W	<u>1000 FT AGL</u> GND	H24 Sobre vuelo restringido por peligro aviario
SC-R19 FIR PUNTA ARENAS Sector Isla Marta Espacio Aéreo / <i>Airspace</i> : Círculo 1 NM radio centrado en: 52 51 00 S 70 34 00 W	<u>1000 FT AGL</u> GND	H24 Sobre vuelo restringido por peligro aviario
SC-R21 FIR SANTIAGO Escuela de Aviación Weste Espacio Aéreo/ <i>Airspace</i> : 33 30 00 S 70 42 00 W 33 30 00 S 70 39 50 W 33 37 00 S 70 43 00 W	<u>9000 FT ALT</u> 6000 FT ALT	H24 Instrucción FLT MIL <i>MIL FLT Instructions</i> Coordinación con / <i>Coordination</i> <i>with</i> Santiago Radar 121.1 MHz / 120.4 MHz o / or Santiago Información 122.4 MHz/ 123.8 MHz.
SC-R22 FIR ANTOFAGASTA Tocopilla Este Espacio Aéreo/ <i>Airspace</i> : 21 41 00 S 69 56 00 W 22 17 00 S 69 15 00 W Siguiendo arco 25 DME VOR LOA hasta: <i>Following arc 25 DME LOA VOR until:</i> 22 33 00 S 69 19 00 W 22 56 00 S 70 15 00 W	<u>FL 450</u> GND	HJ Vuelos de Entrenamiento FACH / <i>FACH training area</i> Las aeronaves con FPL VFR que soliciten sobrevolar la zona, deberán presentar su FPL con al menos 1 hora de antelación, especificar ruta a seguir, ajustarse a su ETD y notificar cualquier cambio en su FPL lo antes posible. Uso respondedor obligatorio, excepto autorización especial.
SC-R25 FIR ANTOFAGASTA Antofagasta Este Espacio Aéreo/ <i>Airspace</i> : 23 11 00 S 70 15 00 W 22 46 00 S 69 13 00 W siguiendo arco 25 VOR/DME LOA hasta <i>following arc 25 NM VOR/DME LOA VOR until</i> 22 50 54 S 69 07 36 W 23 07 29 S 69 04 47 W 25 30 00 S 69 31 41 W 25 30 00 S 69 57 24 W 23 44 00 S 70 18 00 W	<u>FL 450</u> GND	HJ Vuelos de Entrenamiento FACH / <i>FACH training area</i> Las aeronaves con FPL VFR que soliciten sobrevolar la zona, deberán presentar su FPL con al menos 1 hora de antelación, especificar ruta a seguir, ajustarse a su ETD y notificar cualquier cambio en su FPL lo antes posible. Uso respondedor obligatorio, excepto autorización especial.

ZONAS RESTRINGIDAS /
RESTRICTED AREAS

Identificación, nombre y límites laterales <i>Identification, name and lateral limits</i>	Límite superior Límite inferior <i>Upper limit Lower limit</i>	Observaciones <i>Remarks</i>
1	2	3
<p>SC-R27 FIR SANTIAGO Escuela de Aviación</p> <p>Espacio Aéreo/Airspace::</p> <p>33 30 00 S 70 39 50 W 33 30 00 S 70 38 00 W 33 32 30 S 70 37 15 W 33 33 15 S 70 36 15 W 33 37 00 S 70 36 30 W 33 38 45 S 70 42 00 W 33 37 00 S 70 43 00 W</p>	<p><u>9 000 FT ALT</u> GND</p>	<p>H24 Vuelos de Instrucción <i>Instruction Flights</i> Escuela de Aviación. Se autoriza cruce vértice Sur / Weste ACFT operando corredores visuales.</p> <p>Para ingreso a zona SC-R27 solicitar instrucciones a El Bosque TWR 118.8 MHZ, fuera de horario atención de la TWR solicitar instrucciones Santiago Información 122.4 MHZ. To enter SC-R27 request instructions to El Bosque TWR 118.8 MHZ, other SKED request instructions to Santiago Información 122.4 MHZ.</p>
<p>SC-R32 FIR ANTOFAGASTA</p> <p>Area delimitada por / Area bounded by:</p> <p>19 06 43 S 70 42 03 W 20 03 00 S 70 49 00 W 19 26 50 S 71 17 58 W siguiendo ARCO D92 del VOR IQQ TIL el primer punto.</p>	<p><u>FL 450</u> MSL</p>	<p>Ejercicios tiro aire – aire / <i>Air exercises and air – air firing</i></p> <p>Activada por NOTAM/ <i>Activity announced by NOTAM</i></p> <p>Instrucciones Iquique ACC/RDR 128.7ó Iquique APP/RDR 122.7</p> <p><i>Instructions Iquique ACC/RDR 128.7 or Iquique APP/RDR 122.7 MHz.</i></p>
<p>SC-R35 FIR SANTIAGO Quillota</p> <p>Espacio Aéreo/Airspace:</p> <p>32 45 00 S 71 03 00 W 32 58 00 S 71 01 00 W 32 55 00 S 71 25 00 W 32 45 00 S 71 12 30 W</p>	<p><u>FL 80</u> 3000 FT ALT</p>	<p>HJ Vuelos de Entrenamiento Armada <i>Navy training flights</i> COORD. Viña del Mar APP 129.3MHz. Punto de Notificación: Norte: Nogales, Surweste: Cerro Mauco, Sur: Olmué, Este: Llay-Llay. Uso QNH SCVM</p>
<p>SC - R41 FIR SANTIAGO Lo Aguirre</p> <p>Círculo de 1 NM de radio centrado en: <i>Circle 1 NM radius centred in:</i> 33 27 01 S 70 55 56 W</p>	<p>3500 FT ALT GND</p>	<p>IVNO DLY 1200-SS VRNO DLY 1100-SS</p>
<p>SC - R45 FIR PUNTA ARENAS</p> <p>Espacio aéreo entre los radiales 192° y 293° entre las distancias 20 NM y 90 NM desde el VOR/DME NAS/Airspace between radial 192° and 293° between distances 20 NM and 90 NM from NAS VOR/DME</p>	<p>UNL GND</p>	<p>H24 Coordinación <i>Coordination</i> Punta Arenas ACC</p>

ZONAS RESTRINGIDAS /
RESTRICTED AREAS

Identificación, nombre y límites laterales <i>Identification, name and lateral limits</i>	Límite superior Límite inferior <i>Upper limit Lower limit</i>	Observaciones <i>Remarks</i>
1	2	3
<p>SC - R46 FIR PUNTA ARENAS</p> <p>Espacio aéreo entre los radiales 314° y 357° distancias de 20 NM y 50 NM medidas desde el VOR/DME NAS <i>Airspace between radial 314° and 357° between distances 20 NM and 50 NM from NAS VOR/DME</i></p>	<p>FL245 GND</p>	<p>Zona activada por <i>Activated area by NOTAM</i></p> <p>Coordinación <i>Coordination</i> Punta Arenas ACC</p>
<p>SC-R47 FIR PUNTA ARENAS</p> <p>Espacio aéreo comprendido entre los radiales 025° y 130° entre los radiales 025° y 041° distancia 20 NM a 54 NM medidas desde el VOR/DME NAS, continuando por el radial 041° hasta una distancia de 70 NM, siguiendo por ese arco hasta radial 130°, y por ese radial hasta 20 NM.</p>	<p>1) entre radial 025° y 070° a) <u>UNL</u> FL080 b) <u>2.000 FT ALT</u> GND 2) entre radial 071° y 130° a) <u>UNL</u> GND</p>	<p>H24</p> <p>Coordinación con <i>Coordination with</i> Punta Arenas ACC</p>
<p>SC-R48 FIR PUNTA ARENAS</p> <p>Espacio aéreo comprendido entre los radiales 148° y 189° entre las distancias 20 NM y 80 NM medidas desde el VOR/DME NAS, se exceptúa espacio aéreo comprendido dentro del límite de la Zona SC-P3.</p>	<p><u>UNL</u> GND</p>	<p>H24</p> <p>Coordinación con <i>Coordination with</i> Punta Arenas ACC</p>
<p>SC-R52 FIR ANTOFAGASTA</p> <p>Espacio aéreo comprendido en: 23 17 00 S 70 24 00 W 23 17 30 S 70 03 08 W 23 28 30 S 70 24 00 W 23 28 30 S 70 03 08 W</p>	<p><u>FL 245</u> GND</p>	<p>Ejercicios de Tiro <i>Firing exercises</i></p> <p>Activada por NOTAM / <i>Activity Announced by NOTAM</i></p> <p>Durante los ejercicios se deberá coordinar con Antofagasta Radar 120.9 ó 119.3 MHz y/o Antofagasta Torre 118.1 MHz o frecuencia alternativa Iquique ACC/RDR 128.3 MHz para información de tráfico en los circuitos de espera publicados. Cruce permitido previa coordinación con ATC, solo para aeronaves con FPL IFR.</p>

ZONAS RESTRINGIDAS /
RESTRICTED AREAS

Identificación, nombre y límites laterales <i>Identification, name and lateral limits</i>	Límite superior Límite inferior <i>Upper limit</i> <i>Lower limit</i>	Observaciones <i>Remarks</i>
1	2	3
SC-R53 FIR ANTOFAGASTA Espacio aéreo comprendido en: 20 38 00 S 70 13 00 W 20 38 00 S 70 02 00 W 20 50 00 S 70 02 00 W 20 50 00 S 70 15 00 W	<p style="text-align: center;"><u>7500 FT ALT</u> SFC</p>	Activación zona en coordinación con Activation area in coordination with Iquique Radar 122.7 y/o Iquique TWR 118.9 MHz.
SC - R54 FIR ANTOFAGASTA Espacio aéreo/Airspace: 20 35 00 S 70 12 30 W 20 35 00 S 70 02 00 W 20 38 00 S 70 02 00 W 20 38 00 S 70 13 00 W	<p style="text-align: center;"><u>7500 FT ALT</u> SFC</p>	Activación coordinación con / Activation coordination with TWR y/o APP Iquique Ejercicios de Tiro / Firing exercises
SC- R58 FIR SANTIAGO Codegua Espacio aéreo/Airspace: 33 56 00 S 70 41 00 W 33 55 00 S 70 38 00 W 34 08 00 S 70 37 00 W 34 08 00 S 70 42 00 W	<p style="text-align: center;"><u>8 500 FT ALT</u> 5 000 FT ALT</p>	Horario activación zona: IVNO MON-SUN/HOL 1200-FCCV VRNO MON-SUN/HOL 1100-FCCV Instrucción FLT MIL MIL FLT Intructions Coordinación con / Coordination with Santiago Radar 121.1 MHz / 120.4 MHz o / or Santiago Información 122.4 MHz / 123.8 MHz.
SC-R60 FIR SANTIAGO Paine Espacio aéreo/Airspace: 33 45 00 S 70 49 00 W 33 47 00 S 70 47 00 W 33 55 00 S 70 47 00 W 33 55 00 S 70 58 00 W 33 49 00 S 70 58 00 W	<p style="text-align: center;">4 500 FT 3 000 FT</p>	Activación zona / Activation area IVNO MON-SUN/HOL 1200 - FCCV VRNO MON-SUN/HOL 1100 - FCCV Instrucción FLT MIL MIL FLT Intructions Coordinación con / Coordination with Santiago Información 122.4 MHz / 123.8 MHz o / or Santiago Radar 121.1 MHz /120.4 MHz.

ZONAS RESTRINGIDAS /
RESTRICTED AREAS

Identificación, nombre y límites laterales <i>Identification, name and lateral limit</i>	Límite superior Límite inferior <i>Upper limit Lower limit</i>	Observaciones <i>Remarks</i>
1	2	3
SC-R61 FIR SANTIAGO Espacio Aéreo/ <i>Airspace</i> : 33 40 30 S 70 39 00 W 33 45 00 S 70 30 00 W 33 39 00 S 70 30 00 W 33 45 00 S 70 39 00 W	<p style="text-align: center;"><u>9000 FT ALT</u> <u>6500 FT ALT</u></p>	IVNO 1200-FCCV VRNO 1100-FCCV Instrucción FLT MIL MIL FLT instruction CDN <i>Santiago Radar 120.4 / 121.1</i> <i>MHz o or Santiago Información</i> 122.4 MHz
SC-R62 FIR SANTIAGO Espacio Aéreo/ <i>Airspace</i> : 33 41 00 S 70 42 00 W 33 45 00 S 70 39 00 W 33 40 30 S 70 39 00 W 33 45 00 S 70 42 00 W	<p style="text-align: center;"><u>9000 FT ALT</u> <u>6500 FT ALT</u></p>	IVNO 1200-FCCV VRNO 1100-FCCV Instrucción FLT MIL MIL FLT instruction CDN <i>Santiago Radar 120.4 / 121.1</i> <i>MHz o or Santiago Información</i> 122.4 MHz
SC-R67 FIR SANTIAGO Casablanca Espacio Aéreo/ <i>Airspace</i> : 33 06 00 S 71 27 30 W 33 10 30 S 71 17 00 W 33 21 30 S 71 17 00 W 33 21 30 S 71 39 40 W 33 12 30 S 71 40 30 W	<p style="text-align: center;"><u>5000 FT ALT</u> GND</p>	HJ Vuelos de Entrenamiento Armada <i>Navy training flights</i> CDN <i>Viña del Mar APP 129.3 MHz.</i> Uso QNH SCVM Puntos de Notificación: Norte: Lago Peñuelas, Weste: Quintay, Surweste: Algarrobo, Sur: San Jerónimo, Sureste: Túnel Zapata.
SC-R68 FIR SANTIAGO María Pinto Espacio aéreo/ <i>Airspace</i> : 33 27 00 S 71 13 00 W 33 27 00 S 71 00 00 W 33 32 00 S 71 13 00 W 33 32 00 S 71 00 00 W	<p style="text-align: center;"><u>FL 70</u> GND</p>	H24 CDN Santiago ACC
SC-R69 FIR ANTOFAGASTA Espacio aéreo/ <i>Airspace</i> : 22 30 00 S 71 30 00 W 22 30 00 S 71 00 00 W 23 25 00 S 71 00 00 W 23 23 00 S 71 30 00 W	<p style="text-align: center;"><u>FL 450</u> MSL</p>	Activada por / <i>Activity announced by</i> NOTAM Ejercicios de Tiro Aire – Aire / <i>Firing exercises Air – Air</i> Instrucciones/ <i>Instructions</i> Antofagasta Radar 119.3 ó 120.9 Mhz ó Iquique Radar 128.3 MHz.

ZONAS RESTRINGIDAS /
RESTRICTED AREAS

Identificación, nombre y límites laterales <i>Identification, name and lateral limits</i>	Límite superior Límite inferior <i>Upper limit</i> <i>Lower limit</i>	Observaciones <i>Remarks</i>
1	2	3
<p>SC-R71 FIR SANTIAGO Llano de San Rafael</p> <p>Espacio aéreo/<i>Airspace</i>:</p> <p>34 08 36 S 71 32 58 W 34 08 38 S 71 30 38 W 34 12 39 S 71 30 45 W 34 12 36 S 71 33 05 W</p>	<p><u>3000 FT ALT</u> GND</p>	<p>HJ Activada por NOTAM/ <i>Activity announced by NOTAM</i> Ejercicios y entrenamiento militar CDN Rancagua TWR FREQ 126,650MHZ TEL TWR (72) 2203134 ARO (72) 2203225</p>
<p>SC-R72 FIR ANTOFAGASTA Sector Punta Gruesa</p> <p>Espacio Aéreo/<i>Airspace</i> 20 19 29,71 S 70 11 55, 49 W 20 19 29,71 S 70 09 07,29 W 20 23 08,66 S 70 11 55,49 W 20 23 08,66 S 70 09 27.29 W</p>	<p><u>2000 FT AMSL</u> SFC</p>	<p>Restricción de entrada de Drones Autorización Comando Conjunto Norte</p>
<p>SC-R73 FIR SANTIAGO Sector Palacio Pereira –.</p> <p>Espacio Aéreo/<i>Airspace</i> 33 26 21 S / 70 39 34 W 33 26 20 S / 70 39 28 W 33 26 25 S / 70 39 28 W 33 26 25 S / 70 39 33 W</p>	<p><u>3500 FT AMSL</u> GND</p>	<p>Restricción vuelo RPAS</p> <p>RPAS de Carabineros e Investigaciones, pueden ingresar en esta zona previa coordinación con COA de la FACH. Otras RPAS que requieran ingreso, deberán coordinar con el COA con suficiente antelación.</p> <p>Coordinador por Carabineros de Chile, será la Sección Técnica de Aeronaves Remotamente Pilotadas. TEL 29222117 Mail: ignacio.monras@carabineros.cl</p>

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE
INTENTIONALLY LEFT BLANK

ZONAS PELIGROSAS /
DANGEROUS AREAS

Identificación, nombre y límites laterales <i>Identification, name and lateral limits</i>	Límite superior Límite inferior <i>Upper limit</i> <i>Lower limit</i>	Observaciones <i>Remarks</i>
1	2	3
SC - D4 FIR SANTIAGO - Talagante Espacio Aéreo/ <i>Airspace</i> : Círculo radio 1 NM centrado en: 33 38 32 S 70 55 25 W	<u>2500 FT ALT</u> GND	H24 Planta Química
SC - D5 FIR SANTIAGO-Sector Helipuerto Los Cerrillos Espacio Aéreo/ <i>Airspace</i> : círculo radio 1 NM centrado en: 33 29 22 S 70 41 54 W	<u>3.000 FT ALT</u> GND	H24
SC-D11 FIR SANTIAGO-Pirque Espacio Aéreo/ <i>Airspace</i> : 33 40 00 S 70 39 00 W 33 37 00 S 70 30 00 W 33 45 00 S 70 30 00 W 33 45 00 S 70 39 00 W	<u>5.500 FT ALT</u> <u>1.000 FT AGL</u>	H24 Vuelos de Instrucción Club Aéreos <i>School Training Flights</i> Aeronaves deberán mantener escucha en FREQ 118.7 MHz Tobalaba TWR, e irradiarán su ingreso y abandono de la zona. <i>Aircrafts entering and</i> <i>abandoning area must be</i> <i>contact in 118.7 MHz.</i>
SC-D13 FIR SANTIAGO – AD Cuatro Diablos Espacio Aéreo/ <i>Airspace</i> círculo radio 1 NM centrado en: 334038S 710636W.	<u>Fl 100</u> GND	HJ Paracaidismo Instrucciones Santiago RDR 121.1 MHz Santiago INFO 122.4 MHz. Actividad sujeto autorización ACC. Sobre 1500 FT AGL actividad de la Escuadrilla de Alta Acrobacia - Halcones

ZONAS PELIGROSAS /
DANGEROUS AREAS

Identificación, nombre y límites laterales <i>Identification, name and lateral limits</i>	Límite superior Límite inferior <i>Upper limit Lower limit</i>	Observaciones <i>Remarks</i>
1	2	3
<p>SC - D22 FIR SANTIAGO</p> <p>Espacio aéreo / Airspace: Área definida por las siguientes coordenadas geográficas: Area defined by next geographic coordinates:</p> <p>33 41 00 S 70 42 00 W 33 40 30 S 70 39 00 W 33 45 00 S 70 39 00 W 33 45 00 S 70 42 00 W</p>	<p><u>6000 FT ALT</u> 4000 FT ALT</p>	<p>Acrobacias aéreas ACFT civiles Air acrobatics of civil ACFT</p> <p>IVNO 1200-SS VRNO 1100-SS</p> <p>Instrucciones de ingreso y salida Zona SC-D 22: Santiago Información 122.4 MHz. ALTN 128.3 MHz</p> <p>Instructions of entering and leaving SC-D22 Zone: Santiago Information 122.4 MHz ALTN 128.3 MHz</p>
<p>SC - D33 FIR PUNTA ARENAS-Pecket Harbour</p> <p>Espacio Aéreo/Airspace: 52 45 30 S 71 03 00 W 52 33 30 S 70 29 00 W 52 45 00 S 70 17 30 W 52 57 00 S 70 52 00 W</p>	<p><u>FL 245</u> GND</p>	<p>H24</p>
<p>SC - D34 FIR SANTIAGO-Sector Quintero</p> <p>Cuadrilátero de 0.7 x 0.2 NM siguientes coordenadas / following coordinates: 32 46 23 S 71 29 32 W 32 46 56 S 71 28 58 W 32 47 06 S 71 29 08 W 32 46 33 S 71 29 42 W</p>	<p><u>1000 FT ALT</u> GND</p>	<p>Escape de gases inflamables Escape of flammable</p>
<p>SC - D66 FIR ANTOFAGASTA-Calama</p> <p>Círculo radio 1000 m centrado en: 22 31 00 S 68 58 00 W</p>	<p><u>3.000 FT AGL</u> GND</p>	<p>H24</p>
<p>SC - D70 FIR SANTIAGO-Torquemada</p> <p>Espacio Aéreo/Airspace: 32 57 20 S 71 28 30 W 32 58 30 S 71 26 00 W 32 59 40 S 71 26 10 W 32 58 40 S 71 28 30 W</p>	<p><u>1.000 FT AGL</u> GND</p>	<p>Zona activada a través de la Torre de Control AD Viña del Mar, frecuencia 118.9 MHz</p> <p>Ejercicios del Cuerpo de Infantería de Marina.</p>

ZONAS PELIGROSAS /
DANGEROUS AREAS

Identificación, nombre y límites laterales <i>Identification, name and lateral limits</i>	Límite superior Límite inferior <i>Upper limit Lower limit</i>	Observaciones <i>Remarks</i>
1	2	3
<p>ZONA PELIGROSA - FIR SANTIAGO DANGEROUS AREA – SANTIAGO FIR</p> <p>Radio Centrado en: 1 NM <i>Radius centered at</i> Sigüientes coordenadas: 30 49 28 S / 711317 W <i>Following coordinates</i></p>	<p><u>1000 FT ALT</u> GND</p>	<p>Plan Química Chemical Plant</p>
<p>ZONA PELIGROSA - FIR ANTOFAGASTA DANGEROUS AREA – FIR ANTOFAGASTA</p> <p>Sigüientes coordenadas / <i>Following coordinates</i> 201125S/0700815W 201811S/0700634W 201448S/0700720W 201726S/0700759W 201626S/0700448W 201254S/0700934W</p>	<p><u>1200 FT AGL</u> GND</p>	<p>Vuelo RPAS sector Ciudad de Iquique y Alto Hospicio las 24 horas del día</p> <p>Instrucciones: Iquique RDO 127.3MHZ Iquique RDR 122.7MHZ ó 128.7 MHZ</p>

✂

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE
INTENTIONALLY LEFT BLANK

ENR 5.2

ZONAS DE MANIOBRAS E INSTRUCCIÓN MILITARES
MILITARY EXERCISES AND TRAINING AREAS

NO APLICABLE
NOT APPLICABLE

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE
INTENTIONALLY LEFT BLANK

ENR 5.3 OTRAS ACTIVIDADES DE NATURALEZA PELIGROSA Y OTROS PELIGROS POTENCIALES
OTHER ACTIVITIES OF A DANGEROUS NATURE AND OTHER POTENTIAL HAZARDS



ENR 5.3.1 ESTACIONES METEOROLÓGICAS QUE EMITEN GLOBOS SONDA
METEOROLOGICAL OFFICES WITH RADIOSOUNDE BALLON ASCENTS

ANTOFAGASTA	
Latitud / <i>Latitude</i>	23 27 19 S
Longitud / <i>Longitude</i>	70 26 44 W
Horas / <i>Hours</i>	DLY 11:30 UTC
Límite Inferior / <i>Lower limit</i>	GND
Límite superior / <i>Upper limit</i>	90.000 FT
Globo Radiosonda / <i>Radiosonde ballon</i>	300 Gramos
Características / <i>Characteristics</i>	Color café claro, fabricado con neopreno

ISLA DE PASCUA	
Latitud / <i>Latitude</i>	27 10 00 S
Longitud / <i>Longitude</i>	109 26 00 W
Horas / <i>Hours</i>	DLY 23:30 UTC
Límite Inferior / <i>Lower limit</i>	GND
Límite Superior / <i>Upper limit</i>	90.000 FT
Globo Radiosonda / <i>Radiosonde ballon</i>	500 gramos
Características / <i>Characteristics</i>	color café claro, fabricado con neopreno

PUERTO MONTT	
Latitud / <i>Latitude</i>	41 25 00 S
Longitud / <i>Longitude</i>	73 05 00 W
Horas / <i>Hours</i>	DLY 11:30 - 11:45 UTC
Límite Inferior / <i>Lower limit</i>	GND
Límite Superior / <i>Upper limit</i>	90.000 FT AGL
Globo Radiosonda / <i>Radiosoda balloon</i>	500 gramos
Características / <i>Characteristics</i>	color café claro, fabricado con neopreno

PUNTA ARENAS	
Latitud / <i>Latitude</i>	53 00 22 S
Longitud / <i>Longitude</i>	70 50 35 W
Horas / <i>Hours</i>	DLY 11:30 UTC
Límite Inferior / <i>Lower limit</i>	GND
Límite Superior / <i>Upper limit</i>	100.000 FT
Globo Radiosonda / <i>Radiosonde balloon</i>	600 gramos
Características / <i>Characteristics</i>	color café claro, fabricado con neopreno

SANTO DOMINGO	
Latitud / <i>Latitude</i>	33 39 25 S
Longitud / <i>Longitude</i>	71 36 54 W
Horas / <i>Hours</i>	DLY 11:30 / 23:30 UTC
Límite Inferior / <i>Lower limit</i>	GND
Límite Superior / <i>Upper limit</i>	90.000 FT
Globo Radiosonda / <i>Radiosonde balloon</i>	500 gramos
Características / <i>Characteristics</i>	color café claro, fabricado con neopreno
Lugar / <i>Place</i>	Lanzamiento a 80 m NW THR 23.

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE
INTENTIONALLY LEFT BLANK

ENR 5.3.2

ACTIVIDADES PELIGROSAS / DANGEROUS ACTIVITIES

ÁREAS DE ACTIVIDAD VOLCÁNICA: Áreas de actividad volcánica son aquellas comprendidas dentro de un círculo de radio de 3 NM alrededor de un volcán activo.

ACTIVITIES VOLCANIC AREAS: Volcanic activity in those areas encompassed by a circle of radius of 3 NM about an active volcano.

VOLCANES DE CHILE - VOLCANOS OF CHILE

VOLCÁN VOLCANO	ELEV M - AMSL	NÚMERO NUMBER	LAT / LONG GRADOS Y MINUTOS DEGREES AND MINUTES		CENTRO METEOROLÓGICO REGIONAL (CMR)
					REGIONAL METEOROLOGICAL CENTER (RMC)
Tacora	5980	355010	17 72 S	69 77 W	CMR Norte (FIR SCFZ)
Taapaca	5860	355011	18 10 S	69 50 W	CMR Norte (FIR SCFZ)
Parinacota	6336	355012	18 17 S	69 14 W	CMR Norte (FIR SCFZ)
Guallatiri	6071	355020	18 42 S	69 09 W	CMR Norte (FIR SCFZ)
Isluga	5550	355030	19 15 S	68 83 W	CMR Norte (FIR SCFZ)
Irruputuncu	5163	355040	20 73 S	68 55 W	CMR Norte (FIR SCFZ)
Olca – Paruma	5705	355050	20 94 S	68 41 W	CMR Norte (FIR SCFZ)
Ollague	5868	355060	21 30 S	68 18 W	CMR Norte (FIR SCFZ)
San Pedro	6145	355070	21 88 S	68 40 W	CMR Norte (FIR SCFZ)
Putana	5890	355090	22 55 S	67 85 W	CMR Norte (FIR SCFZ)
Sairecabur- Escalante	5971	355091	22 72 S	67 89 W	CMR Norte (FIR SCFZ)
Licancabur	5916	355092	22 83 S	67 88 W	CMR Norte (FIR SCFZ)
Purico-Chascón (complejo)	5703	355094	23 00 S	67 75 W	CMR Norte (FIR SCFZ)
Colachi	5631	355095	23 24 S	67 65 W	CMR Norte (FIR SCFZ)
Acamarachi	6046	355096	23 30 S	67 62 W	CMR Norte (FIR SCFZ)
Chiliques	5778	355098	23 58 S	67 70 W	CMR Norte (FIR SCFZ)
Láscar	5592	355100	23 37 S	67 73 W	CMR Norte (FIR SCFZ)
Cordón de Puntas Negras	5852	355101	23 74 S	67 53 W	CMR Norte (FIR SCFZ)
Caichinque	4450	355104	23 95 S	67 73 W	CMR Norte (FIR SCFZ)
Pular	6233	355107	24 19 S	68 05 W	CMR Norte (FIR SCFZ)
Socompa	6031	355109	24 40 S	68 25 W	CMR Norte (FIR SCFZ)
Llullaillaco	6739	355110	24 72 S	68 53 W	CMR Norte (FIR SCFZ)
Lastarria	5706	355120	25 17 S	68 51 W	CMR Norte (FIR SCFZ)
Cordón del Azufre	5481	355121	25 34 S	68 52 W	CMR Norte (FIR SCFZ)
Cerro Bayo Gorbea	5413	355122	25 41 S	68 59 W	CMR Norte (FIR SCFZ)
Sierra Nevada	6173	355123	26 48 S	68 58 W	CMR Norte (FIR SCFZ)
Nevado de Incahuasi	6638	355125	27 03 S	68 30 W	CMR Norte (FIR SCFZ)
Nevados Ojos del Salado	6879	355130	27 11 S	68 54 W	CMR Norte (FIR SCFZ)
Antofagasta	3495	355180	26 12 S	67 40 W	CMR Norte (FIR SCFZ)
Aucanquilcha	6176	355823	21 22 S	68 47 W	CMR Norte (FIR SCFZ)
Apacheta-Aguilucho	5557	S/N	21 83 S	68 20 W	CMR Norte (FIR SCFZ)
Nevado Tres Cruces	6748	S/N	27 10 S	68 78 W	CMR Norte (FIR SCFZ)
Alitar	Sin dato	S/N	23 15 S	67 66 W	CMR Norte (FIR SCFZ)
Isla de Pascua	511	356011	27 15 S	109 38 W	CMR Central (FIR SCEZ)
Tupungatito	5660	357010	33 43 S	69 80 W	CMR Central (FIR SCEZ)
San José	6070	357020	33 79 S	69 90 W	CMR Central (FIR SCEZ)
Maipo	5323	357021	34 16 S	69 83 W	CMR Central (FIR SCEZ)
Palomo	4860	357022	34 61 S	70 30 W	CMR Central (FIR SCEZ)
Tinguiririca	4280	357030	34 81 S	70 35 W	CMR Central (FIR SCEZ)
Planchón – Peteroa	3977	357040	35 22 S	70 57 W	CMR Central (FIR SCEZ)
Descabezado Grande	3953	357050	35 58 S	70 75 W	CMR Central (FIR SCEZ)
Cerro Azul – Quizapu	3788	357060	35 65 S	70 76 W	CMR Central (FIR SCEZ)
Laguna del Maule	3092	357061	36 02 S	70 58 W	CMR Central (FIR SCEZ)
San Pedro – Tatará	3621	357062	35 99 S	70 85 W	CMR Central (FIR SCEZ)

VOLCANES DE CHILE - VOLCANOS OF CHILE

VOLCÁN VOLCANO	ELEV M - AMSL	NÚMERO NUMBER	LAT / LONG GRADOS Y MINUTOS DEGREES AND MINUTES		CENTRO METEOROLÓGICO REGIONAL (CMR) REGIONAL METEOROLOGICAL CENTER (RMC)
Nevado de Longaví	3242	357063	36 19 S	71 16 W	CMR Central (FIR SCEZ)
Nevados de Chillán	3212	357070	36 86 S	71 38 W	CMR Central (FIR SCEZ)
Antuco	2979	357080	37 41 S	71 35 W	CMR Central (FIR SCEZ)
Copahue	2953	357090	37 86 S	71 18 W	CMR Central (FIR SCEZ)
Callaqui	3164	357091	37 92 S	71 45 W	CMR Central (FIR SCEZ)
Descabezado Chico	3281	S/N	35 52 S	70 62 W	CMR Central (FIR SCEZ)
Cerro Medio	Sin dato	S/N	35 57 S	70 50 W	CMR Central (FIR SCEZ)
Lonquimay	2865	357100	38 22 S	71 35 W	CMR Central (FIR SCEZ)
Tolhuaca	2806	357093	38 31 S	71 65 W	CMR Sur (FIR SCTZ)
Llaima	3125	357110	38 69 S	71 73 W	CMR Sur (FIR SCTZ)
Sollipulli	2282	357111	38 97 S	71 52 W	CMR Sur (FIR SCTZ)
Caburgua – Huelemolles	1496	357112	39 25 S	71 70 W	CMR Sur (FIR SCTZ)
Villarrica	2847	357120	39 42 S	71 93 W	CMR Sur (FIR SCTZ)
Quetrupillán	2360	357121	39 50 S	71 70 W	CMR Sur (FIR SCTZ)
Lanín	3776	357122	39 64 S	71 50 W	CMR Sur (FIR SCTZ)
Mocho – Choshuenco	2422	357130	39 93 S	72 03 W	CMR Sur (FIR SCTZ)
Carrán – Los Venados	1114	357140	40 35 S	72 07 W	CMR Sur (FIR SCTZ)
Puyehue – Cordón Caulle	2236	357150	40 59 S	72 12 W	CMR Sur (FIR SCTZ)
Antillanca Group	1990	357153	40 77 S	72 15 W	CMR Sur (FIR SCTZ)
Puntiagudo – Cordón Cenizos	2493	357160	40 97 S	72 26 W	CMR Sur (FIR SCTZ)
Osorno	2652	358010	41 10 S	72 49 W	CMR Sur (FIR SCTZ)
Cayutúe – La Viguería	506	358012	41 25 S	72 27 W	CMR Sur (FIR SCTZ)
Calbuco	2003	358020	41 33 S	72 61 W	CMR Sur (FIR SCTZ)
Yate	2187	358022	41 76 S	72 40 W	CMR Sur (FIR SCTZ)
Hornopirén	1572	358023	41 87 S	72 43 W	CMR Sur (FIR SCTZ)
Apagado o Hualaihue	1210	358024	41 88 S	72 58 W	CMR Sur (FIR SCTZ)
Huequi	1318	358030	42 38 S	72 58 W	CMR Sur (FIR SCTZ)
Michinmahuida	2404	358040	42 79 S	72 44 W	CMR Sur (FIR SCTZ)
Chaitén	1122	358041	42 83 S	72 65 W	CMR Sur (FIR SCTZ)
Yanteles	2049	358049	43 50 S	72 81 W	CMR Sur (FIR SCTZ)
Corcovado	1826	358050	43 19 S	72 79 W	CMR Sur (FIR SCTZ)
Melimoyu	2400	358052	44 08 S	72 88 W	CMR Sur (FIR SCTZ)
Puyuhuapi	524	358053	44 30 S	72 53 W	CMR Sur (FIR SCTZ)
Mentolat	1660	358054	44 70 S	73 08 W	CMR Sur (FIR SCTZ)
Cay	2090	355055	45 06 S	72 98 W	CMR Sur (FIR SCTZ)
Grupo Volcánico Palena	2991	358051	43 78 S	72 47 W	CMR Sur (FIR SCTZ)
Macá	2960	358056	45 10 S	73 17 W	CMR Sur (FIR SCTZ)
Hudson	1905	358057	45 90 S	72 97 W	CMR Sur (FIR SCTZ)
Palvítad	Sin dato	S/N	43 11 S	72 75 W	CMR Sur (FIR SCTZ)
Barranco Colorado	Sin dato	S/N	42 40 S	72 48 W	CMR Sur (FIR SCTZ)
Aysen	Sin dato	S/N	45 37 S	73 01 W	CMR Sur (FIR SCTZ)
Fui o Fuy	Sin dato	S/N	39 90 S	71 93 W	CMR Sur (FIR SCTZ)
Lautaro	3607	358060	49 02 S	73 51 W	CMR Austral (FIR SCCZ)
Viedma	1500	358061	49 36 S	73 28 W	CMR Austral (FIR SCCZ)
Aguilera	2546	358062	50 33 S	73 75 W	CMR Austral (FIR SCCZ)
Reclus	1000	358063	50 96 S	73 59 W	CMR Austral (FIR SCCZ)
Monte Burney	1758	358070	52 33 S	73 40 W	CMR Austral (FIR SCCZ)
Pali – Aike Grupo	282	358080	52 08 S	69 70 W	CMR Austral (FIR SCCZ)
Fueguino (Cook)	150	358090	54 95 S	70 25 W	CMR Austral (FIR SCCZ)
Volcán Isla Decepción	539	390030	62 96 S	60 64 W	CMR Austral (FIR SCCZ)

CONTACTOS VULCANOLÓGICOS

a.- SERNAGEOMIN

	Oficina	Nombre/correo Institucional	AFTN	Teléfono fijo o número celular operacional
Instituto Vulcanológico	Observatorio Volcanológico de Los Andes del Sur (OVDAS). Temuco, Chile	Jefe Red Nacional de Vigilancia Volcánica Sr. Álvaro Amigo Ramos alvaro.amigo@sernageomin.cl	No	Cel: +56 9 8259 7374
		Jefe OVDAS Sr. Rodrigo Ordenes rodrigo.ordenes@sernageomin.cl		Cel: +56 9 1370 8048 fijo: (+56) 2-2496 3300 (+56) 2-2496 3360
	Servicio Nacional de Geología y Minería (SERNAGEOMIN) Santiago-Chile	Subdirector Nacional de Geología Sr. Alejandro Cecioni Raspi alejandro.cecioni@sernageomin.cl	No	Teléfono fijo +56 2 24825500
		Oficina de Gestión de Emergencias Sr. Pedro Berrios M. emergencias@sernageomin.cl		Teléfono fijo +56 2 2482 5500 (5342) celular: +56 9 4277 0857

b.- VAAC Buenos Aires

Teléfono:	Operacional	+ (54 11) 5197 5391 + (54 11) 5167 6767, Ext. 18913
	Administrativo	+ (54 11) 5167 6767, Ext. 18905 + (54 11) 5167 6767, Ext. 18838
	Fax:	+ (54 11) 5167 6709
	AFTN:	SAZZMAMX
E-mail:	Operacional	bue.vaac@smn.gov.ar
	Administrativo	msosores@smn.gov.ar cribero@smn.gov.ar grussian@smn.gov.ar
Página web:		https://ssl.smn.gov.ar/vaac/buenosaires/inicio.php?lang=es https://ssl.smn.gov.ar/vaac/buenosaires/inicio.php?lang=en

c.- DGAC

Dependencia Unit	Nombre Name	Indicador Indicator	AFTN	TEL	EMAIL
ACC	Iquique	SCDA	SCDAZRZX	+56 572461327 +56 572418217 +56 9 91581713	atc.iquique@dgac.gob.cl supacci@dgac.gob.cl
OVM	Antofagasta	SCFA	SCFAYMYX	+56 2 23307926 +56 2 23307922 +56 2 23307923 +56 2 23307920 +56 9 90200261	cmrnorte@dgac.gob.cl

Dependencia Unit	Nombre Name	Indicador Indicator	AFTN	TEL	EMAIL
ACC	Santiago	SCEL	SCELZRZX	+56 228364017 +56 228364016	super.accu@dgac.gob.cl
ACCO	Oceánico	-	SCELZOZI	+56 2 2290 4750 +56 2 2836 4014 +56 9 92891091	oceanic@dgac.gob.cl
OVM	Santiago	SCEL	SCELYMYX	+56 224363224 +56 224363735 +56 9 57082648	centrometamb@meteo Chile.cl
ARO	Santiago	SCEL	SCELZPZX	+56 224363227	operaciones_amb@dgac.gob.cl
NOF	Chile	SCSC	SCSCYNYX	+56 224392081	nofchile@dgac.gob.cl

Dependencia Unit	Nombre Name	Indicador Indicator	AFTN	TEL	EMAIL
ACC	Puerto Montt	SCTE	SCTEZRZX	+56 65 2294121 +56 65 2486235	accmon@dgac.gob.cl
OVM	Puerto Montt	SCTE	SCTEYMYX	+56 65 2486361 +56 65 2486362 +56 9 82391647	meteo zonasur@dgac.gob.cl

Dependencia Unit	Nombre Name	Indicador Indicator	AFTN	TEL	EMAIL
ACC	Punta Arenas	SCCI	SCCIZRZX SCCIACCB	+56 61 2745474 +56 61 2745446 +56 61 2745414 +56 9 91581759	accnas@dgac.gob.cl
OVM	Punta Arenas	SCCI	SCCIYMYX	+56 61 2745464 +56 61 2745423	meteo_parenas@dgac.gob.cl

MODELO DE REPORTE DE ACTIVIDAD VOLCÁNICA QUE DEBE SER LLENADO POR LOS PILOTOS LUEGO DE ATERRIZAR, PARA SER ENTREGADO EN LA OFICINA METEOROLÓGICA DEL AERÓDROMO				
Identificación de la aeronave:				
Explotador (Casilla 7 del FPL), Piloto al Mando:				
Salida de:		Fecha:	Hora:	UTC:
Arribado en:		Fecha:	Hora:	UTC:
	Destinatario	Vía FAX al Centro Meteorológico Regional asociado al Aeródromo		
		Aeronotificación especial		
S E C C I Ó N 1	1. Identificación			
	2. Posición			
	3. Hora			
	4. Nivel de vuelo			
	5. Actividad volcánica observada en			
	6. Temperatura			
	7. Viento instantáneo			
	8. Información Suplementaria (Breve descripción de la actividad, incluso extensión vertical y lateral de la nube, cenizas, desplazamiento horizontal, ritmo de crecimiento, etc., según disponibilidad de la información)			
La información que figura no debe ser transmitida por RTF				
SEÑALE LA ALTERNATIVA CORRESPONDIENTE				
S E C C I Ó N 2	9. Densidad de la nube de cenizas	a) Vestigios	b) Moderadamente densa	c) Muy densa
	10. Color de la nube de cenizas	a) Blanco	b) Gris claro	c) Gris oscuro
		d) Negro		
	11. Erupción	a) Continua	b) Intermitente	c) No visible
	12. Bocas de actividad	a) Vértice	b) Flanco	c) Única
		d) Múltiple	e) No observada	
	13. Otras características	a) Relámpagos	b) Luminosidad	c) Trozos de roca
		d) Lluvias de cenizas	e) Nube creciente	f) Ninguna
	14. Efecto en la aeronave	a) Comunicaciones	b) Sistema de navegación	c) Motores
		d) Pilot estático	e) Parabrisas	f) Ventanillas
15. Otros efectos	a) Turbulencia	b) Fuego de San Telmo	c) Emanaciones	
	d) Depósitos de cenizas			
Otra información				

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE
INTENTIONALLY LEFT BLANK

ENR 5.4

OBSTÁCULOS PARA LA NAVEGACIÓN AÉREA
AIR NAVIGATION OBSTACLES EN-ROUTE

NO APLICABLE
NOT APPLICABLE

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE
INTENTIONALLY LEFT BLANK

ENR 5.5 ACTIVIDADES AÉREAS DEPORTIVAS, DE RECREO E INDOLE PELIGROSA
AERIAL SPORTING, RECREATIONAL ACTIVITIES AND DANGEROUS NATURE

DESIGNACIÓN Y LÍMITES LATERALES	LÍMITES VERTICALES	TEL EXPLOTADOR/ USUARIO	OBS HR ACT
<i>DESIGNATION AND LATERAL LIMITS</i>	<i>VERTICAL LIMITS</i>	<i>TEL OPERATIONAL USERS</i>	<i>OBS ACT HR</i>
1	2	3	4
<p>FIR SANTIAGO Zona de vuelo de parapentes y alas delta Santiago City SECT Cerro Pochoco (4.6NM E AD SCLC. (Flypark Pochoco). Área en las siguientes COORD GEO: Area on next GEO COORD: 33 19 00 S 70 29 50W 33 18 40 S 70 26 40W 33 22 40 S 70 26 20W 33 22 50 S 70 29 20W</p>	<p><u>FL 100</u> GND</p>	<p>NO</p>	<p>Santiago Información 122.4 Tobalaba Torre 118.7 MHz SR –SS</p>
<p>FIR SANTIAGO Zona Peligrosa Emisión Laser Sector Pachon Hill, 3.5 NM ENE Vicna INT. Zona Peligrosa Emisión Laser, RDO 4NM centrado en 301506S 704417W afecta AWY U/W-204, U/T-106 y T-114. Dangerous Zone Laser Emission, RDO 4 NM centered on 301506S 704417W affect AWY U/W-204, U/T-106 and T-114.</p>	<p><u>UNL</u> GND</p>	<p>NO</p>	<p>Instrucciones Santiago Radar 128.1 MHz FCCV-CCCM</p>
<p>FIR SANTIAGO Zona de vuelo de parapentes A 1,5NM NW de Colina siguientes COORD GEO: 33 10 16,80 S 70 41 17,16 W 33 10 19,54 S 70 40 33,08 W 33 10 43,45 S 70 40 37,60 W 33 10 32,11 S 70 41 22,14 W</p>	<p><u>500 FT AGL</u> GND</p>	<p>NO</p>	<p>Instrucciones Tobalaba TWR 118.7 MHz Vitacura TIBA 133.10 MHz CCCM-FCCV</p>

ACTIVIDADES AÉREAS DEPORTIVAS, DE RECREO E INDOLE PELIGROSA
AERIAL SPORTING, RECREATIONAL ACTIVITIES AND DANGEROUS NATURE

DESIGNACIÓN Y LÍMITES LATERALES	LÍMITES VERTICALES	TEL EXPLOTADOR/ USUARIO	OBS HR ACT
DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	VERTICAL LIMITS	TEL OPERATIONAL USERS	OBS ACT HR
1	2	3	4
<p>FIR SANTIAGO Zona Peligrosa debido a Alas Delta</p> <p>Sector Batuco (11 NM Norte del AP Arturo Merino Benítez (SCEL), siguientes Coordenadas Geográficas:</p> <p>Cerro Altos de Polpaico: 331032,95S / 704900,62W</p> <p>Laguna al Sur del Club de Golf: 331159,07S / 704852,33W.</p> <p>Pilón Blanco Humedal Batuco: 331211,33S / 704935,77W</p> <p>Parcelas Frutales: 331112,61S 705041,02W</p>	<p><u>3500 FT AMSL</u> GND</p>	<p>C.D Alas Delta Chile</p>	<p>Instrucciones Santiago Información 122.4 MHz</p> <p>Santiago Radar 121.1</p> <p>CCCM-FCCV</p>
<p>FIR SANTIAGO Zona de parapentes</p> <p>Ciudad de Santiago sector Huechuraba siguientes COORD GEO:</p> <p>331951,24 S 0704052,85 W 331942,36 S 0703928,54 W 332145,00 S 0703605,00 W 332210,00 S 0703707,00 W 332157,30 S 0703740,30 W 332142,50 S 0703730,50 W 332128,30 S 0703802,00 W 332143,80 S 0703815,40 W 332108,90 S 0703946,00 W 332013,40 S 0703942,40 W 332017,00 S 0704020,70 W 332043,60 S 0704052,00 W</p>	<p><u>4500 FT AMSL</u> GND</p>	<p>Club de Parapentes Black's Park</p>	<p>DLY SR/SS</p>
<p>FIR SANTIAGO Zona de parapentes</p> <p>Ciudad de Santiago Sector La Pirámide en siguientes COORD GEO:</p> <p>Cumbre Cerro el Carbón 332145S 0703605 W</p> <p>Ladera SSE Cerro el Carbón 332216 S 0703550 W</p> <p>Norte Santiago Paperchase (zona de aterrizaje) 332333 S 0703628 W</p> <p>Cumbre las Canteras 332216 S 0703736 W</p>	<p><u>4500 FT AMSL</u> GND</p>	<p>Flypiramide</p>	<p>CCCM- Hasta media hora antes del FCCV del AD SCTB</p>

ACTIVIDADES AÉREAS DEPORTIVAS, DE RECREO E INDOLE PELIGROSA
AERIAL SPORTING, RECREATIONAL ACTIVITIES AND DANGEROUS NATURE

DESIGNACIÓN Y LÍMITES LATERALES	LÍMITES VERTICALES	TEL EXPLOTADOR/ USUARIO	OBS HR ACT
<i>DESIGNATION AND LATERAL LIMITS</i>	<i>VERTICAL LIMITS</i>	<i>TEL OPERATIONAL USERS</i>	<i>OBS ACT HR</i>
1	2	3	4
<p>FIR SANTIAGO Zona de parapentes</p> <p>A 6.2 NM al NW de Rancagua sector Chancón en las siguientes COORD GEO: 340522S/0704801W 340546S/0704657W 340643S/0704731W 340636S/0704815W 340623S/0704844W 340621S/0704816W 340614S/0704815W 340612S/0704837W 340603S/0704830W</p>	<p><u>2500 FT</u> GND</p>	<p>Club de vuelo y Montaña Machalí</p>	<p>Instrucciones Rancagua Torre 126.650MHz</p>
<p>FIR SANTIAGO Zona de parapentes</p> <p>La Serena sector Cerro Grande, semicírculo a 1 NM ladera SW, en la siguiente COORD GEO: 295619S / 0711327W</p>	<p><u>2000 FT AGL</u> GND</p>	<p>NO</p>	<p>Actividad sujeta a autorización Serena torre, contactar antes de la operación al TEL 51 2272744</p> <p>Instrucciones Serena Torre 129.4 MHz Altn 121.9 MHz</p>
<p>FIR SANTIAGO Zona de parapentes</p> <p>Sector las Vizcachas, en:</p> <p>333553S / 702925W 333234S / 703000W 333231S / 703100W 333455S / 703031W 333500S / 703022W 333508S / 703021W 333518S / 703027W 333551S / 703020W</p>	<p><u>4000 FT AMSL</u> GND</p>	<p>Centro de Vuelos Parapentes Vizcachas Ltda</p>	<p>CCCM- Hasta media hora antes del FCCV del AD SCTB</p>

ACTIVIDADES AÉREAS DEPORTIVAS, DE RECREO E INDOLE PELIGROSA
AERIAL SPORTING, RECREATIONAL ACTIVITIES AND DANGEROUS NATURE

DESIGNACIÓN Y LÍMITES LATERALES	LÍMITES VERTICALES	TEL EXPLOTADOR/ USUARIO	OBS HR ACT
<i>DESIGNATION AND LATERAL LIMITS</i>	<i>VERTICAL LIMITS</i>	<i>TEL OPERATIONAL USERS</i>	<i>OBS ACT HR</i>
1	2	3	4
FIR ANTOFAGASTA Actividades de Parapentes Zona Operación 1 – “Ciudad de Iquique” Limite Este: Cerros Costa Limite Weste: Borde costero Limite Sur: Punta Gruesa Limite Norte: Punta Piedra Delimitado next COORD 200900S / 0700700W 202100S / 0701000W 201200S / 0701000W 201700S / 0700600W 201700S / 0700800W 200900S / 0700900W	<u>3000 FT AGL</u> GND	Asociación Chilena de vuelo libre Zona Norte NO	DLY CCCM-FCCV Solicitar información a: Iquique APP/RDR 122.7MHz ó Iquique Radio 127.3 MHz.
Zona Operación 2 – “Caleta San Marcos hasta Ciudad de Iquique” Referencia geográfica: Cima cerro costero a 1,5NM al NE de caleta San Marcos hasta ciudad de Iquique Limite Este: Borde de Cerros Costeros Limite Weste: Carretera A1 Iquique – Tocopilla.	<u>3000 FT AGL</u> GND		
Zona Operación 3 – “Caleta San Marcos” Referencia geográfica : Cima cerro costero a 1,5NM al NE de caleta San Marcos , Limite norte: Río Seco Limite Sur: Caleta San Marcos Limite Este: 2105000S / 0700610W Limite Weste: Carretera A1 Iquique – Tocopilla.			
Zona Operación 4 – “Este de Palo Buque” Referencia geográfica: Sector cerros de Palo Buque(escuela) Limite Este: los verdes 202304,66S/ 0700914.81W Limite Weste: 1NM Este Carretera A1 Iquique – Tocopilla.	<u>2500 FT AGL</u> GND		
Zona Operación 5 – “Pisagua” Referencia geográfica: Sector punta Pisagua - Tiliviche Limite Este: corredor de 2NM Pisagua 193734S / 701035W Limite Weste: 1NM Este Carretera A1 Iquique – Tocopilla.	<u>3000 FT AGL</u> GND		

ACTIVIDADES AÉREAS DEPORTIVAS, DE RECREO E INDOLE PELIGROSA
AERIAL SPORTING, RECREATIONAL ACTIVITIES AND DANGEROUS NATURE

DESIGNACIÓN Y LÍMITES LATERALES	LÍMITES VERTICALES	TEL EXPLOTADOR/ USUARIO	OBS HR ACT
DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	VERTICAL LIMITS	TEL OPERATIONAL USERS	OBS ACT HR
1	2	3	4
<p>FIR ANTOFAGASTA Emisión Rayos Laser</p> <p>Observatorio Cerro Paranal Sector Cerro Paranal (69 NM FAG VOR/DME) área centrada en siguiente coordenada geográfica: 243737S 702413W siguientes radios: GND a FL150 = 1.8 NM, sobre FL150 a FL300 = 6.1 NM, sobre FL300 A FL450 = 10,4 NM. Área se expande hacia niveles superiores basadas en cono invertido de 60 grados a cada lado de la vertical. Afecta AWY U/V/W-200, UW-204, U/Q-802, U/Q-803 y U/T-295..</p>	<p><u>UNL</u> GND</p>	<p>Emisión Rayos Laser DLY SS-SR</p>	<p>Esta emisión está dotada de un sistema de corte del rayo láser, cuando alguna aeronave ingresa al área definida.</p> <p>Instrucciones Santiago Control 128.3 Mhz</p>
<p>FIR ANTOFAGASTA Zona Parapente</p> <p>Sector Ciudad de Arica</p> <p>Zona de Operación 1 "La Escuela"</p> <p>Siguientes coordenadas: Límite norte: 18 24 0,01S / 70 17 49,80W Límite sur: 18 26 43,70S / 70 16 38,05W Límite Este: 18 25 23,08S / 70 17 0,51W Límite oeste: 18 25 18,98S / 70 17 43,84W</p>	<p>3000 FT MSL</p>	<p>Club de Parapentes Pararock</p>	<p>Instrucciones: Arica TWR 118.5 MHz ò Arica APP 119.9 MHz DLY SR/SS</p>
<p>Zona de Operación 2 "Alfredo Gardilic"</p> <p>Siguientes coordenadas: Límite norte: 18 28 55,86S / 70 19 35,50W Límite sur: 18 30 4,99S / 70 19 13, 90W Limite Este 18 29 28,95S / 70 19 19,53W Límite oeste: 18 29 21,06S / 70 19 44,35W</p>	<p>3000 FT MSL</p>		
<p>Zona de Operación 3 "Corazones"</p> <p>Siguientes coordenadas: Límite norte: 18 32 24,15S / 70 19 44,40W Límite sur: 18 32 58,73S / 70 19 48,34W Límite Este: 18 32 41,72S / 70 19 37,97W Límite oeste: 18 32 42,10S / 70 20 2,55W</p>	<p>2000 FT MSL</p>		

ACTIVIDADES AÉREAS DEPORTIVAS, DE RECREO E INDOLE PELIGROSA
AERIAL SPORTING, RECREATIONAL ACTIVITIES AND DANGEROUS NATURE

DESIGNACIÓN Y LÍMITES LATERALES	LÍMITES VERTICALES	TEL EXPLOTADOR/ USUARIO	OBS HR ACT
DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	VERTICAL LIMITS	TEL OPERATIONAL USERS	OBS ACT HR
1	2	3	4
FIR ANTOFAGASTA Zona Parapente Zona Operación 1 - Rinconada 232757.60S / 0702854.20W 232809.50S / 0702822.70W 232812.30S / 0702824.25W 232759.30S / 0702856.70W	<u>250FT ALT</u> GND	Club de Parapentes "Alas del Desierto".	CCCM – Hasta media hora antes del FCCV del AP SCFA
Zona Operación 2 – Llacolén (Antofagasta Sur) 234308S / 0702553W 234308S / 0702535W 234345S / 0702542W 234345S / 0702600W	<u>1800FT ALT</u> GND		
Zona Operación 3 – Paposo (Tal-Tal) 250133S / 0702727W	<u>2000FT ALT</u> GND		
FIR ANTOFAGASTA Zona Parapente Zona Operación 1 Hornitos (cerro 1200’), circulo de 2000m de radio centrado en 225809S/0701600W	<u>3.800FT ALT</u> GND	C. D y Social Barlovento	CCCM – Hasta media hora antes del FCCV del AP SCFA
Zona Operación 2 Pimpineles - (Antofagasta Norte) 233004S / 0702302W 232958S / 0702245.50W 233027.40S / 0702230.50W 233033.60S / 0702246.80W	<u>2500FT ALT</u> GND		
Zona Operación 3 Las Arañas (Antofagasta centro Coviefi) 234056S / 0702413W 234056S / 0702355.30W 234128.50S / 0702355W 234128.50S / 0702413W	<u>2000FT ALT</u> GND		

ACTIVIDADES AÉREAS DEPORTIVAS, DE RECREO E INDOLE PELIGROSA
AERIAL SPORTING, RECREATIONAL ACTIVITIES AND DANGEROUS NATURE

DESIGNACIÓN Y LÍMITES LATERALES	LÍMITES VERTICALES	TEL EXPLOTADOR/USUARIO	OBS HR ACT
<i>DESIGNATION AND LATERAL LIMITS</i>	<i>VERTICAL LIMITS</i>	<i>TEL OPERATIONAL USERS</i>	<i>OBS ACT HR</i>
1	2	3	4
FIR PUERTO MONTT Operación de ultralivianos no propulsado (Parapente) Actividades en la Provincia de Cautín: Zona Operación 1 Cerro Mariposa - Temuco 38 42 59.04 S 72 35 34.08 W RDL 005 / D11.6 VOR/DME NIA	<u>2.500 FT ALT</u> GND	Club de Parapentes "Vuelo Sur".	VER NOTA
Zona Operación 2 Cerro Challupen - Lican Ray (solo período Estival) 39 28 59.16 S 72 07 14.88 W RDL 138 / D42.3 VOR/DME NIA	<u>3.500 FT ALT</u> GND		
Zona Operación 3 Mirador Maule - Puerto Saavedra (solo período Estival) 38 48 6.84 S 73 24 2.88 W RDL 273 / D36 VOR/DME NIA	<u>1.300 FT ALT</u> GND		
NOTA: El encargado de Operaciones Aéreas de Club de Parapentes "Vuelo Sur" deberá coordinar con 72 horas de anticipación previa al vuelo, con el Aeródromo La Araucanía vía correo electrónico aro.maquehue@dgac.gob.cl y esperar autorización de los Servicios de Tránsito Aéreo, para la publicación del NOTAM correspondiente. Referencia: Resolución Exenta N° 0423 fecha 26 Julio 2013.			

ACTIVIDADES AÉREAS DEPORTIVAS, DE RECREO E INDOLE PELIGROSA
AERIAL SPORTING, RECREATIONAL ACTIVITIES AND DANGEROUS NATURE

DESIGNACIÓN Y LÍMITES LATERALES	LÍMITES VERTICALES	TEL EXPLOTADOR/ USUARIO	OBS HR ACT
<i>DESIGNATION AND LATERAL LIMITS</i>	<i>VERTICAL LIMITS</i>	<i>TEL OPERATIONAL USERS</i>	<i>OBS ACT HR</i>
1	2	3	4
FIR PUERTO MONTT Actividades de Parapentes Coyhaique sector Cerro negro, en las siguientes COORD GEO: 453528S/720222W 453718S/720136W 453725S/715814W 453439S/715615W	<u>6000 FT AMSL</u> GND	NO	Instrucciones Balmaceda APP 119.7 MHz Coyhaique INFO 126.7MHz Los Operadores de parapentes deben coordinar el uso de las zonas con Balmaceda APP y notificar el inicio y termino de la actividad. Prohibido sobrevuelo de instalaciones aeronáuticas en cerro divisadero CCCM – FCCV
Coyhaique sector Mackay, en las siguientes COORD GEO: 453559S/720458W 453528S/720222W 453718S/720136W 453754S/720502W	<u>6000 FT AMSL</u> GND		
Coyhaique sector Villa Jara, dentro de las siguientes COORD GEO: 453754S/720502W 454025S/720239W 453718S/720136W	<u>6000 FT AMSL</u> GND		
Coyhaique sector El Fraile, dentro de las siguientes COORD GEO: 453718S/720136W 453725S/715814W 453943S/715750W 454025S/720502W	<u>6000 FT AMSL</u> GND		

GLOBOS CAUTIVOS DE VIGILANCA NO TRIPULADOS
UNMANNER CAPTIVE VIGILANCE BALLOON

FIR SANTIAGO

SECTOR	La Reina, entre las calles Astrid, hermanos Cabot y Avenida Presidente Riesco (Las Condes)
COORD GEO	33 23 40 S 70 33 22 W
LIMITE INFERIOR	SFC
LIMITE SUPERIOR	500 FT AGL
DIAMETRO GLOBO	5, 9 M
ADMINISTRADORES	Avram Fritch CEL: + 56 981889787 Carlos Cisterna CEL: + 56 973795872

SECTOR	Avenida Manquehue y Apoquindo (Las Condes)
COORD GEO	33 24 34 S 70 34 01 W
LIMITE INFERIOR	SFC
LIMITE SUPERIOR	500 FT AGL
DIAMETRO GLOBO	5, 9 M
ADMINISTRADORES	Avram Fritch CEL: + 56 981889787 Carlos Cisterna CEL: + 56 973795872

SECTOR	Calle San José de la Sierra (Las Condes)
COORD GEO	33 22 44 S 70 29 37 W
LIMITE INFERIOR	SFC
LIMITE SUPERIOR	500 FT AGL
DIAMETRO GLOBO	5, 9 M
ADMINISTRADORES	Avram Fritch CEL: + 56 981889787 Carlos Cisterna CEL: + 56 973795872

SECTOR	Camino la Laguna (Lo Barnechea)
COORD GEO	33 20 40S / 070 30 05W
LIMITE INFERIOR	SFC
LIMITE SUPERIOR	500 FT AGL
OBSERVACIÓN	Zona "D", Radio 01 NM

SECTOR	Lo Barnechea
COORD GEO	33 20 14S / 070 31 16 W
LIMITE INFERIOR	SFC
LIMITE SUPERIOR	500 FT AGL
OBSERVACIÓN	Zona "D", Radio 01 NM

SECTOR	Cerro Pan de Azúcar (Lo Barnechea)
COORD GEO	33 21 43S / 070 32 44W
LIMITE INFERIOR	SFC
LIMITE SUPERIOR	500 FT AGL
OBSERVACIÓN	Zona "D" , Radio 01 NM CEL Operador +56 933874857 - +56 953638051

GLOBOS CAUTIVOS METEOROLOGICOS
CAPTIVE METEOROLOGICAL BALLOON

FIR SANTIAGO

SECTOR	Chepiquilla (Andacollo)
COORD GEO	30 14 57S / 071 05 19W
LIMITE INFERIOR	SFC
LIMITE SUPERIOR	700 FT AGL
TAMAÑO	Longitud 4M diametro 2M
OBSERVACIÓN	Zona "D" , Radio 0.5 NM

SECTOR	El Toro (Andacollo)
COORD GEO	30 15 14S / 071 06 19W
LIMITE INFERIOR	SFC
LIMITE SUPERIOR	700 FT AGL
TAMAÑO	Longitud 4M diametro 2M
OBSERVACIÓN	Zona "D" , Radio 0.5 NM

SECTOR	Hacienda Santa Rosa de Tabalí (Ovalle)
COORD GEO	30 42 42S / 071 24 45W
LIMITE INFERIOR	SFC
LIMITE SUPERIOR	1000 FT AGL
OBSERVACIÓN	Zona "D" , Radio 0.03 NM

///

ENR 5.6 **VUELOS MIGRATORIOS DE AVES Y ZONA CON FAUNA SENSIBLE**
BIRD MIGRATION AND AREAS WITH SENSITIVE FAUNA

NO APLICABLE
NOT APPLICABLE

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE
INTENTIONALLY LEFT BLANK

ENR 6

CARTA DE NAVEGACION EN RUTA /
ENROUTE NAVIGATION CHARTS

Véase AIP-Chile Volumen II
See AIP-Chile Volumen II

www.aipchile.dgac.gob.cl

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE
INTENTIONALLY LEFT BLANK

RUTAS VISUALES DE SALIDA PARA AD EULOGIO SÁNCHEZ Y VITACURA

A.- DESDE AD EULOGIO SÁNCHEZ (SCTB)

1.- Hacia el Sur Baja:

- a) Vía Río Maipo: DEP RWY 19 hasta cuadra Weste Quebrada de Macul, en ASC 4.000 FT DCT ladera Este Cerro Las Cabras, (Sobre Carretera Acceso Sur/Ruta del Maipo) luego por la ribera norte Río Maipo hasta puente Ruta 5 Sur, continuar 0,5 NM Weste Ruta 5 Sur, hasta Angostura, luego según FPL.

Comunicaciones: Tobalaba TWR 118.7 MHz hasta ladera Este Cerro Las Cabras, luego Santiago Información 122.4 / 123.8 MHz.

- b) Vía Parque O'Higgins: DEP RWY 19 ASC en RWY HDG hasta 2.600 FT AMSL, viraje derecha ASC 4.000 costado Sur Estadio Nacional, costado Sur Parque O'Higgins; costado Este Parque Bicentenario (ex Los Cerrillos), luego ladera Este Cerro Chena, puente Río Maipo para continuar según salida Sur baja (Ver A.1.a.) o Surweste (Ver A.3).

Comunicaciones: Tobalaba TWR 118.7 MHz hasta Estadio Nacional, luego Santiago Información 122.4 / 123.8 MHz.

2.- Hacia el Sur Alta:

DEP RWY 19 hasta cuadra Weste Quebrada de Macul, DCT ladera Este Cerro Las Cabras, continuando directo hacia el sur o bien, vía ladera weste Cerro Los Ratones según coordinación con ATC. Cruzar Río Maipo 9500 FT, mantener 9500 FT hasta cruzar Río Cachapoal, luego según FPL.

NOTA: Si no es posible alcanzar 9500 FT antes de posición ladera Este Cerro Las Cabras, y no se cuenta con autorización para ingreso en zonas restringidas, ASC en hipódromo una (1) milla al norte de esa posición con virajes por la izquierda.

Comunicaciones: Tobalaba TWR 118.7MHz posterior despegue y Santiago Radar 121.1 MHz o Santiago Información 122.4 / 123.8 MHz en ladera Este Cerro Las Cabras (o antes, según instrucciones).

3.- Hacia el SurWeste

Según salida baja vía Río Maipo (A.1.a) o Parque O'Higgins (A.1.b) hasta Puente Río Maipo, posterior continuar por ribera norte Río Maipo hasta Cerro Lonquén, luego según FPL.

Comunicaciones: Tobalaba TWR 118.7 MHz hasta ladera Este Cerro Las Cabras o Estadio Nacional, luego Santiago Información 122.4 / 123.8 MHz.

4.- Hacia el Norte Baja:

DEP RWY 19 ASC en RWY HDG hasta 3.000 FT AMSL, viraje derecha para cruzar por el Este del Estadio Nacional a 4.000 FT AMSL, DCT Cerro San Cristóbal (piscina Antilén o Chacarillas), 4.000 FT AMSL, luego ladera Weste Cerro Pan de Azúcar, posterior DCT hacia vertical SCVH y portezuelo Chacabuco para continuar según FPL.

Comunicaciones: Tobalaba TWR 118.7 MHz hasta cuadra Este Estadio Nacional, luego Santiago Información 122.4 / 123.8 MHz.

5.- Hacia el Norte Alta

DEP RWY 19 viraje izquierda ASC rumbo norte directo a Cerro Colocalán FL 105, directo San Felipe, luego continuar según FPL.

Comunicaciones: Tobalaba TWR 118.7 MHz hasta cuadra Este Cerro Manquehue, posterior Santiago Radar 129.7 MHz o Santiago Información 122.4 / 123.8 MHz, luego según instrucciones.

**B.- DESDE AD MUNICIPAL DE VITACURA
(SCLC)**

1.- Hacia el Sur

DEP RWY 26 ASC a 3500 FT AMSL DCT costado Norweste Cerro San Cristóbal, posterior ASC a 4.000 FT hacia costado Sur Parque O'Higgins, mantener 0,5 NM al Este de Parque O'Higgins hasta lateral Centro de Justicia, luego DCT costado Este Parque Bicentenario (ex Los Cerrillos), luego ladera Este Cerro Chena, Río Maipo y Angostura. Desde cuadra Weste SCBQ hasta Angostura, mantener 0,5 NM Weste Ruta 5 Sur, posterior según FPL.

Comunicaciones: 133.1 MHz, en modalidad TIBA, hasta cuadra Norte Cerro San Cristóbal, luego Santiago Información 122.4/123.8 MHz.

2.- Hacia el Surweste

DEP RWY 26 ASC a 3.500 FT AMSL DCT costado Norweste Cerro San Cristóbal, posterior ASC a 4.000 FT hacia costado Sur Parque O'Higgins, mantener 0,5 NM al Este de Parque O'Higgins hasta lateral Centro de Justicia, luego DCT costado Este Parque Bicentenario (ex Los Cerrillos), luego ladera Este Cerro Chena, Río Maipo, ladera Sur Cerro Lonquén, continuar según FPL

3.- Hacia el Norte

DEP RWY 26 ASC a 4000 FT AMSL QNH ATIS Santiago, vía Valle de Conchalí hasta Carretera General San Martín, luego DCT hacia vertical SCVH y portezuelo Chacabuco para continuar según FPL.

Comunicaciones: 133.1 MHz, en modalidad TIBA, hasta cuadra Norte Cerro San Cristóbal, luego Santiago Información 122.4/123.8 MHz, lateral norte Cerro San Cristóbal hasta posición Chacabuco

OPERACIÓN DE ULTRALIVIANOS

Información detallada en VAC de SCKL.

INGRESO EN ZONAS RESTRINGIDAS

El ingreso en las Zonas Restringidas SC-R8, SC- R21 y SC-R58 puede ser coordinado directamente con Santiago Radar en frecuencias 121.1 / 120.4 Mhz, o Santiago Información en frecuencias 122.4 / 123.8 Mhz.

El ingreso en la Zona Restringida SC-R60 puede ser coordinado directamente con Santiago Información en frecuencias 122.4 / 123.8 Mhz o Santiago Radar en frecuencias 121.1 / 120.4 Mhz.

Lo anterior rige tanto para salidas como para llegadas.

Salida Polpaico (De Este a Weste)

Mantener Ruta Visual Norte baja publicada hasta Sureste Cerro Las Tórtolas, Punto I, **Peldehue**, 4.000 FT, luego DCT borde Sur embalse relave, Punto J **Tórtolas**, punto de espera, según autorización ATC directo rumbo Weste sector Weste Mina Polpaico, Punto K **Polpaico**, manteniendo 4.000 FT. Posterior proceder directo a Sector Viña del Mar o Aeródromo de destino, ascenso a discreción en coordinación con ATC.

Punto de espera Tórtolas Punto. J, Borde Sur Embalse relave 4.000 FT

Salida Padre Hurtado (De Este a Weste)

Mantener Ruta VFR publicada por costado Este Parque Bicentenario (Ex Los Cerrillos) 4.000 FT hasta Vespucio con Velásquez, Punto A **Vespucio**, luego descender a 3000 FT DCT borde Sureste Recinto de Vehículos, Punto B **Parksur**, cruzar Parksur nivelado a 3.000 FT, posterior DCT Cristalerías Chile en Padre Hurtado, Punto C **Cristal**, posterior DCT Planta El Trebal, Punto D, **Trebal**, en ascenso a 4.000 FT o superior en coordinación con ATC, DCT Túnel Lo Prado o destino.

Punto de espera VESPUCIO, Punto A, Vespucio con Velásquez, 4.000 FT

Cruce sobre la ciudad de Santiago

De Norte a Sur

Mantener 4.500 FT ATIS Santiago, posterior portezuelo Chacabuco al Este de Canales Instrumentales, continuar vía Valle de Conchalí hasta costado Norweste Cerro San Cristóbal, descender a

4.000 FT, proceder DCT costado Sur Parque O'Higgins para interceptar ruta salida visual sur baja de Ad. Eulogio Sánchez.

De Sur a Norte

Desde posición puente río Maipo 4.500 FT proceder a ladera Este cerro Chena, costado Este Parque Bicentenario (ex Los Cerrillos), costado Este Centro de Justicia DCT Cerro Cristóbal (piscina Antilén o Chacarillas), descender a 4.000 FT para interceptar ruta salida visual norte baja de AD Eulogio Sánchez.

////

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE
INTENTIONALLY LEFT BLANK

RUTAS VISUALES DE LLEGADA HACIA AD EULOGIO SÁNCHEZ Y AD VITACURA**A.- HACIA AD EULOGIO SÁNCHEZ (SCTB)****1.- Desde el Sur Baja****a.- Vía Vizcachas**

Ingresar y mantener 0,5 NM al Este de la ruta 5 Sur, mantener 4.500 FT QNH sobre posiciones Angostura, ribera sur Río Maipo hasta Vizcachas, luego La Florida 4.500 ft QNH SCTB, campus universitario 4000 ft, cuadra Este TWR SCTB 3.800 FT y continuar según instrucciones de Tobaraba TWR.

Comunicaciones: Santiago Información 122.4 / 123.8 Mhz en Angostura, Puente Río Maipo y Vizcachas, posterior Tobaraba TWR 118.7 MHz.

NOTA: En caso de no lograr contacto con Tobaraba TWR, mantener circuito de espera sobre La Florida hasta establecer comunicación.

b.- Vía Parque Bicentenario (ex Los Cerrillos)

Desde posición puente río Maipo 4.500 FT proceder a ladera Este cerro Chena, costado Este Parque Bicentenario (ex Los Cerrillos), costado Este Centro de Justicia, mantener 0,5 NM Este de Parque e O'Higgins, costado norte Estadio Nacional descender a 3.500 FT hacia SCTB.

Comunicaciones: Santiago Información 122.4 / 123.8 Mhz hasta costado norte Parque. O'Higgins, luego Tobaraba TWR 118.7 Mhz.

2.- Desde el Sur Alta

Ingresar y mantener FL105 antes de cruzar Río Cachapoal al Este de Rancagua DCT a posición Vizcachas, posterior descenso a 4.500 FT QNH AD SCTB y continuar según Llegada Baja. (Ver A.1.a). Solicitar posible descenso antes de Vizcachas, a Santiago Radar o Santiago Información.

Comunicaciones: Santiago Radar 121.1 MHz o Santiago Información 122.4 / 123.8 MHz hasta posición Vizcachas, posterior Tobaraba TWR 118.7 MHz

NOTA: En caso de no lograr contacto con Tobaraba TWR, mantener Circuito de Espera sobre La Florida hasta establecer comunicación.

3.- Desde el Surweste**a.- Vía Vizcachas**

Ingresar y mantener 4.500 FT QNH sobre posiciones Lonquén, Ribera sur Río Maipo, Vizcachas y La Florida, posterior según Llegada Sur Baja Vizcachas. (Ver A.1.a.).

Comunicaciones: Santiago Información 122.4 / 123.8 MHz sobre posiciones Lonquén, Puente Río Maipo y Vizcachas, posterior Tobaraba TWR 118.7 MHz.

NOTA: En caso de no lograr contacto con Tobaraba TWR, mantener circuito de espera sobre La Florida hasta establecer comunicaciones.

b.- Vía Parque Bicentenario (ex Los Cerrillos) Según llegada desde el Sur Baja Parque Bicentenario. (Ver A.1.b).

NOTA: En caso de no lograr contacto con Tobaraba TWR, mantener circuito de espera al Este del Cerro Calan con virajes por la izquierda, hasta establecer comunicaciones.

4.- Desde el Norte y Norweste Baja**a.- Vía Valle de Conchalí**

Mantener 4.500 FT ATIS Santiago, posterior portezuelo Chacabuco al Este de Canales Instrumentales, continuar vía Valle de Conchalí hasta Cerro San Cristóbal (piscina Antilén o Chacarillas), Sur de Av. Kennedy DCT posición Cerro Calán en descenso a 4.000 FT AMSL QNH SCTB, luego según instrucciones Tobaraba TWR.

Comunicaciones: Santiago Información 122.4 / 123.8 MHz hasta sector Cerro San Cristóbal, luego irradiar información en **133.1 MHz** en modalidad TIBA, hasta lateral aeródromo Municipal de Vitacura, posterior AD Tobaraba TWR 118.7 MHz.

b.- Vía La Dehesa

Mantener 4.500 FT ATIS Santiago, posterior portezuelo Chacabuco, al Este de canales instrumentales, continuar por el Surweste de AD Chicureo, DCT La Dehesa (Cerro del Medio), Cerro Calán en descenso a 4.000 ft AMSL, luego según instrucciones Tobaraba TWR.

Precaución con sectores de vuelo de planeadores, especialmente en condiciones de aire turbulento.

Comunicaciones: Santiago Información 122.4 /123.8 MHz hasta cuadra norte Cerro Manquehue, SCLC **133.1 Mhz**, en modalidad TIBA, hasta río Mapocho, luego Tobaraba TWR 118.7 MHz.

NOTA: En caso de no lograr contacto con Tobalaba TWR, mantener circuito de espera al Este del Cerro Calán con virajes por la izquierda, hasta establecer comunicaciones.

4.- Desde el Norte Alta

Desde San Felipe mantener 9500 FT directo a Cerro Colocolán, posterior directo La Dehesa (Cerro del Medio) y continuar según llegada baja, cruzando Cerro Calán 4.000 FT.

Precaución con sectores de vuelo de planeadores, especialmente en condiciones de aire turbulento.

Comunicaciones: Santiago Radar 129.7 / 121.1 MHz o Santiago Información 122.4 / 123.8 MHz hasta cercanías Cerro Manquehue, posterior Tobalaba TWR 118.7 MHz.

NOTA: En caso de no lograr contacto con Tobalaba TWR, mantener circuito de espera al Este del Cerro Calán con virajes por la izquierda, hasta establecer comunicaciones.

B.- HACIA AD MUNICIPAL DE VITACURA (SCLC)

1.- Desde el Sur Baja

a.- Vía Vizcachas

Proceder siguiendo trayectoria de llegada a SCTB Sur Baja Vía Vizcachas (Ver A.1.a), proseguir hasta Cerro Calán, manteniendo 4500 ft, posterior descenso hacia SCLC.

Comunicaciones: Según llegada a SCTB Sur baja, abandonando Cerro Calán, irradiar información en **133.1 MHz**, modalidad TIBA.

b.- Vía Parque Bicentenario (ex Los Cerrillos)

Desde posición puente río Maipo 4.500 FT proceder a ladera Este Cerro Chena, costado Este Parque Bicentenario (ex Los Cerrillos), costado Este Centro de Justicia, mantener 0,5 NM Este de Parque O'Higgins, ladera Sureste Cerro San Cristóbal, descenso a 3.500 FT hacia costado Norte Av. Kennedy, luego AD SCLC.

Comunicaciones: Santiago Información 122.4/123.8 MHz hasta ladera sureste Cerro San Cristóbal, luego irradiar información en **133.1 MHz**, modalidad TIBA.

2.- Desde Sur Alta

Proceder según llegada a SCTB Sur alta (Ver A.2), continuando hasta Cerro Calán, posterior descenso hacia AD Municipal de Vitacura.

Comunicaciones: Según llegada a SCTB Sur alta, abandonando Cerro Calán, irradiar información en **133.1 MHz**, modalidad TIBA.

3.- Desde el Surweste

a.- Vía Vizcachas

Igual que para llegada a SCTB Surweste Vía Vizcachas (Ver A.3.a), continuando hasta Cerro Calán 4.500 FT; posterior descenso hacia AD Municipal de Vitacura.

Comunicaciones: Según llegada a SCTB surweste, abandonando Cerro Calán, irradiar información en **133.1 MHz**, modalidad TIBA.

b.- Vía Parque Bicentenario (ex Los Cerrillos)

Según B.1.b anterior.

4. Desde el Norte

a.- Vía Valle de Conchalí

Mantener 4.500 FT ATIS Santiago, posterior portezuelo Chacabuco, por el Este de Canales Instrumentales, luego Valle de Conchalí, Cº Sn. Cristóbal (piscina Antilén o Chacarillas), Norte de Av. Kennedy descenso a 4.000 FT AMSL y AD SCLC.

Comunicaciones: Santiago Información 122.4/ 123.8 MHz hasta cuadra Cerro San Cristóbal, luego irradiar información en **133.1 MHz**, modalidad TIBA.

b.- Vía La Dehesa

Mantener 4.500 FT ATIS Santiago, posterior portezuelo Chacabuco, al Este de canales instrumentales, continuar por el Surweste de AD Chicureo, DCT La Dehesa (Cerro del Medio), luego Cerro Alvarado en descenso para 4.000 FT AMSL, posterior descenso hacia SCLC.

Comunicaciones: Santiago Información 122.4 / 123.8 MHz hasta cuadra norte Cerro Manquehue, posterior irradiar información en **133.1 MHz**, modalidad TIBA.

OPERACIÓN DE ULTRALIVIANOS

Información detallada en VAC de SCKL.

Llegada Polpaico (Weste a Este)

Directo a sector Weste Mina Polpaico 3.500 FT, Punto K **Polpaico**, punto de espera, según autorización ATC directo borde Sur embalse relave, Punto J **Tórtolas**, manteniendo

3.500 FT. Posterior al paso borde Sur embalse relave, Punto

J. **Tórtolas**, establecido HDG Surweste, ascenso a 4.500 FT DCT Cuadra Weste Colina, Punto L **Colina**, interceptar ruta VFR Sur baja publicada.

Punto de espera POLPAICO, Punto K Cuadra Weste Mina Polpaico, 3.500 FT

Llegada Padre Hurtado (Weste a Este)

Directo planta El Trebal, Punto. D, **Trebal**, punto de espera al Sur de la planta a 3.000 FT, según autorización ATC abandonar Trebalen descenso para 2.500 FT DCT Salón T.J. Padre Hurtado, Punto E, **Salón**, cruzar Salón nivelado a

2.500 FT, posterior DCT borde Camino Lonquén con Recinto de vehículos, Punto F **Parknorte**, posterior ascenso a 3500 FT DCT THR Norte Ex Cerrillos, Punto G **Cerrillos**, DCT costado Este Centro de Justicia luego continuar en track de Ruta VFR publicada Parque Bicentenario (Ex Cerrillos) a 3500 FT a SCTB o SCLC.

Punto de Espera Sur Planta El Trebal, Punto D TREBAL, 3.000 FT

Cruce sobre la ciudad de Santiago

De Norte a Sur

Mantener 4.500 FT ATIS Santiago, posterior portezuelo Chacabuco al Este de Canales Instrumentales, continuar vía Valle de Conchalí hasta costado Norweste Cerro San Cristóbal, descenso a 4.000 FT, proceder DCT costado Sur Parque O'Higgins para interceptar ruta salida visual sur baja de Ad. Eulogio Sánchez.

De Sur a Norte

Desde posición puente río Maipo 4.500 FT proceder a ladera Este cerro Chena, costado Este Parque Bicentenario (ex Los Cerrillos), costado Este Centro de Justicia DCT Cerro Cristóbal (piscina Antilén o Chacarillas), descender a 4.000 FT para interceptar ruta salida visual norte baja de Ad. Eulogio Sánchez.

Relación de Puntos Geográficos:

A:	VESPUCIO	Vespucio con Velásquez
B:	PARKSUR	Borde Sur-Este Recinto de vehículos
C:	CRISTAL	Cristalerías Chile en Padre Hurtado
D:	TREBAL	Planta El Trebal
E:	SALON	Salón Testigos de Jehová en Padre Hurtado
F:	PARKNORTE	Borde Recinto vehículos con Camino a Lonquén
G:	CERRILLOS	THR Norte Ex Aeropuerto Los Cerrillos
I:	PELDEHUE	Sur-Este Cerro Las Tórtolas
J:	TORTOLAS	Borde Sur Embalse relave Mina Angloamerican, lateral Weste Cerro Las Tórtolas
K:	POLPAICO	Cuadra Weste Mina Polpaico
L:	COLINA	Cuadra Weste localidad de Colina

VESPUCIO	(Punto A)	Lat 33°31'12" Sur Long 070°42'14"Weste
PARKSUR	(Punto B)	Lat 33°33'31" Sur Long 070°44'06"Weste
CRISTAL	(Punto C):	Lat 33°33'58" Sur Long 070°48'52"Weste
TREBAL	(Punto D):	Lat 33°32'26" Sur Long 070°50'17"Weste
SALON	(Punto E):	Lat 33°33'38" Sur Long 070°48'11"Weste
PARK NORTE	(Punto F):	Lat 33°32'56" Sur Long 070°44'54"Weste
CERRILLOS	(Punto G):	Lat 33°29'07" Sur Long 070°41'26"Weste
PELDEHUE	(Punto I):	Lat 33°09'05" Sur Long 070°41'16"Weste
TORTOLAS	(Punto J):	Lat 33°09'05" Sur Long 070°44'23"Weste
POLPAICO	(Punto K):	Lat 33°08'50" Sur Long 070°52'40"Weste
COLINA	(Punto L):	Lat 33°12'19" Sur Long 070°43'00"Weste

RUTA VISUAL ENTRE AD MUNICIPAL DE VITACURA (SCLC) Y AD EULOGIO SÁNCHEZ – TOBALABA (SCTB).

A.- Desde AD Municipal de Vitacura hacia AD Eulogio Sánchez – Tobalaba.

DEP RWY 26, ASC hasta 3200 FT AMSL, viraje izquierda ASC hasta 4000 FT QNH SCTB DCT piscina Antilén o Chacarillas, costado sur Av. Kennedy DCT Cerro Calán y luego según instrucciones Tobalaba TWR.

Comunicaciones: próximo a Cerro Calán Tobalaba TWR 118.7 MHz.

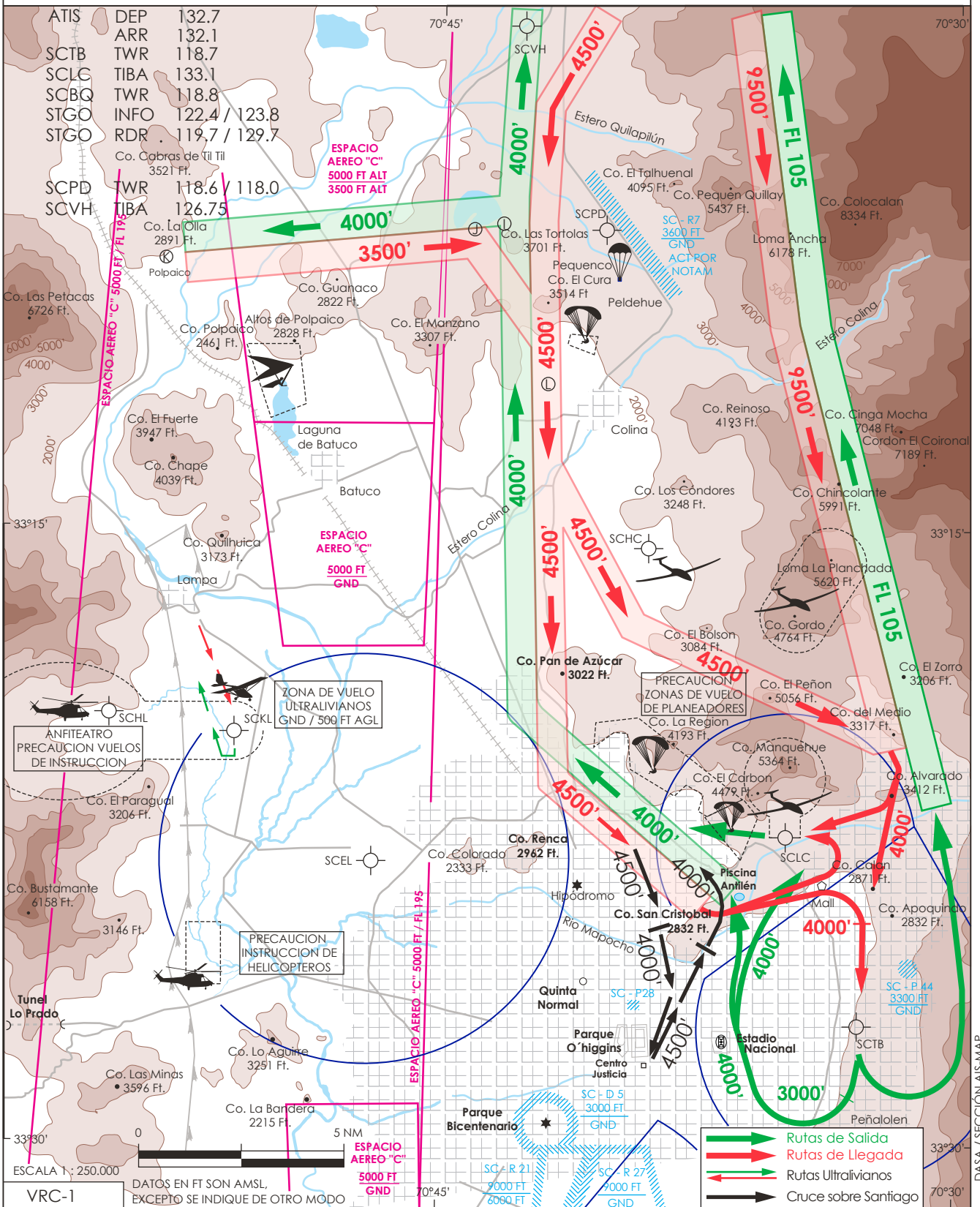
B.- Desde AD Eulogio Sánchez – Tobalaba hacia AD Municipal de Vitacura.

Utilizando canales de Salida al Norte hasta Cerro San Cristóbal a 4000 FT AMSL, luego irradiar información en **133.1 MHz**, modalidad TIBA.

Comunicaciones: Próximo a Cerro San Cristóbal, irradiar información en **133.1 MHz**, modalidad TIBA.

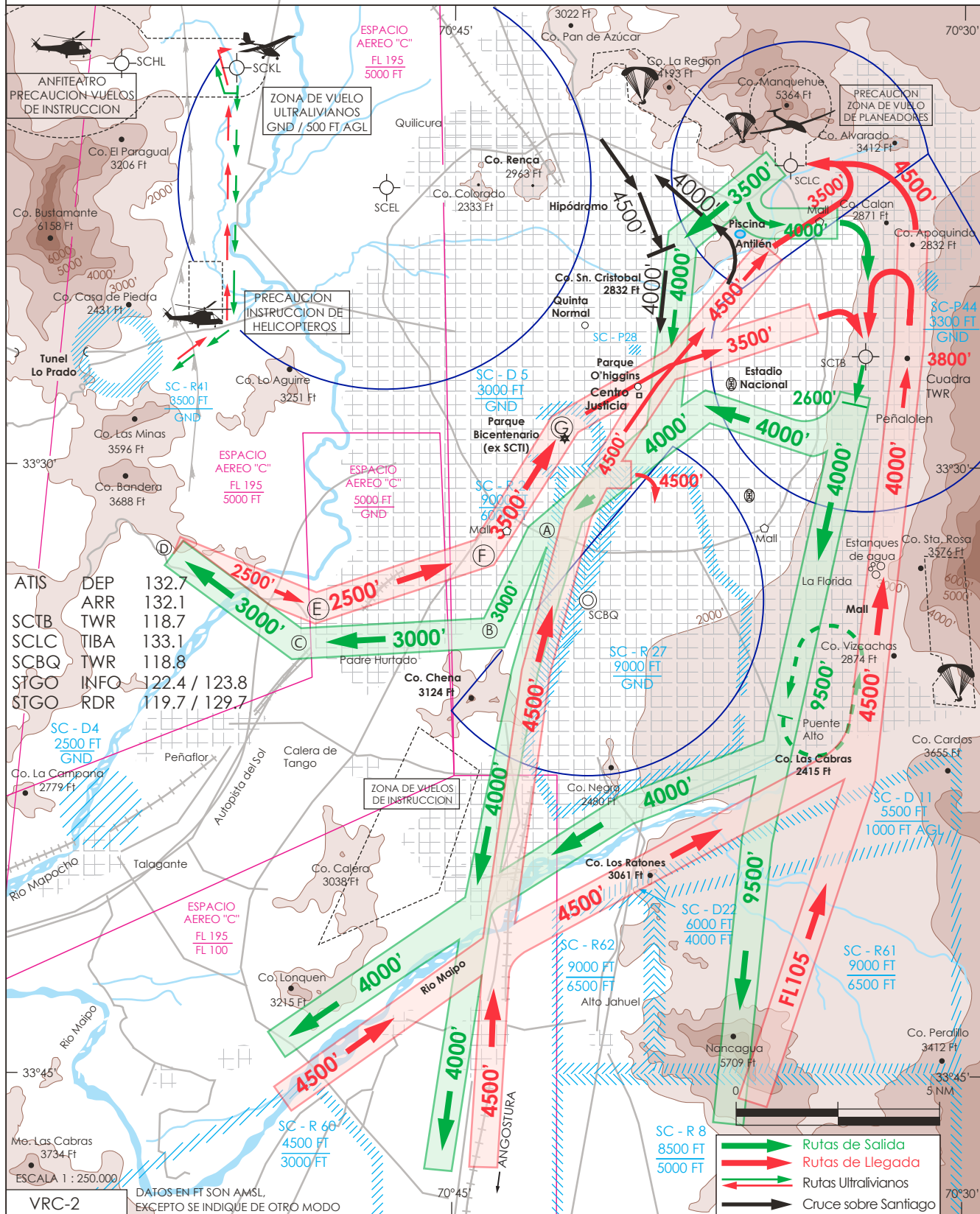
///

RUTAS VISUALES DE LLEGADA Y SALIDA PARA AD. EULOGIO SANCHEZ Y AD. VITACURA



DASA / SECCION AIS-MAP

RUTAS VISUALES DE LLEGADA Y SALIDA PARA AD. EULOGIO SANCHEZ Y AD. VITACURA



CAMBIO: FREQ SCLC

AMDT NR 60

AIS-CHILE

DASA / SECCIÓN AIS-MAP

ATIS	DEP	132.7
	ARR	132.1
SCTB	TWR	118.7
SCLC	TIBA	133.1
SCBQ	TWR	118.8
STGO	INFO	122.4 / 123.8
STGO	RDR	119.7 / 129.7

VRC-2 DATOS EN FT SON AMSL. EXCEPTO SE INDIQUE DE OTRO MODO

	Rutas de Salida
	Rutas de Llegada
	Rutas Ultralivianos
	Cruce sobre Santiago

**PROCEDIMIENTO PARA EL ENCAMINAMIENTO
DEL TRANSITO DE AVIONES Y HELICÓPTEROS
QUE APROXIMEN AL AERÓDROMO EULOGIO SANCHEZ - TOBALABA**

INGRESOS:

Toda aeronave que aproxime al Aeródromo, deberá hacerlo conforme a lo establecido en estos procedimientos:

1. PUNTOS DE NOTIFICACION PARA LLAMADA INICIAL A LA TORRE DE CONTROL.

1.1 Desde el Sur: (Vizcachas o Puente. Alto)

Llamar a Tobalaba TWR en 118.7 MHz vertical Cerro Vizcachas o Puente Alto, para continuar según instrucciones.

1.2 Desde el Oeste: (Estadio Nacional)

Llamar a Tobalaba TWR en 118.7 MHz a 0,5 NM al Norte del Estadio Nacional para continuar según instrucciones.

1.3 Desde el Noroeste: (San Cristóbal)

Llamar a Tobalaba TWR en 118.7 MHz sector cerro San Cristóbal para continuar según instrucciones, mantener escucha en **Modalidad TIBA** 133.1 MHz Vitacura TWR, hasta lateral AD Vitacura.

1.4 Desde el Norte: (La Dehesa)

Llamar a Tobalaba TWR en 118.7 MHz vertical Cerro del Medio para continuar según instrucciones, mantener escucha en **Modalidad TIBA** 133.1 MHz Vitacura TWR, hasta vertical Río Mapocho.

2. CIRCUITOS DE ESPERA VISUAL

2.1 Desde el Sur: "Circuito de espera La Florida".

Toda aeronave que aproxime desde el Sur, puede ser instruida para ingresar a circuito de espera vertical Planta Eléctrica La Florida a 4.500 FT. (QNH SCTB) o superior, con virajes por la izquierda utilizando los ductos de la Planta como referencia para ingresar y abandonar el circuito de espera.

Nota: En caso de no lograr contacto con Tobalaba TWR por el sur, mantener Circuito de Espera sobre La Florida hasta establecer comunicaciones.

2.2 Desde el Oeste: "Circuito de espera vertical el aeródromo".

Toda aeronave que aproxime desde el Estadio Nacional puede ser instruida para ingresar a circuito de espera sobre el aeródromo a 4.500 FT. (QNH SCTB) o superior, de acuerdo a las siguientes referencias: Límite Norte Espacio Urbano La Reina y límite Sur THR01, tomando como referencia la pista de modo de orbitar alrededor de ella con virajes por la izquierda.

Nota: En caso de no lograr contacto con Tobalaba TWR en Estadio Nacional, proceder y mantener circuito de espera vertical el aeródromo con virajes por la izquierda, hasta establecer comunicaciones.

2.3 Desde el Norweste y Norte: "Circuito de espera Calán".

Toda aeronave que aproxime desde San Cristóbal o La Dehesa puede ser instruida para ingresar a circuito de espera a 0.5 NM al Este del Cerro Calán a 4.000 FT. (QNH SCTB) o superior, con virajes por la izquierda.

Nota: En caso de no lograr contacto con Tobalaba TWR por el norte, mantener circuito de espera al Este del Cerro Calán con virajes por la izquierda, hasta establecer comunicaciones.

3. APROXIMACIÓN AL AERÓDROMO DESDE EL CIRCUITO DE ESPERA

3.1 DESDE LA FLORIDA A CIRCUITO IZQUIERDO RWY 19

3.1.1 Abandonar La Florida a 4.500 FT, continuando hacia Campus Universitario **4.000 FT**.

3.1.2 Descender a 3.800 FT hacia cuadra Este de TWR.

3.1.3 Proceder a circuito izquierdo RWY 19 a 3.800 **FT** La aproximación se efectuará mediante un viraje por la izquierda en descenso para interceptar final a **2.600 FT** como mínimo.

3.2 CIRCUITO DE TRANSITO DERECHO A RWY 19

3.2.1 Se iniciará tramo con el viento derecho sobre " Rotonda Grecia", para mantener una altitud de 3.800 FT. En tramo base se efectuará descenso normal para interceptar final a 2.600 FT como mínimo.

3.3 DESDE LA FLORIDA A RWY 01

3.3.1 Abandonar La Florida a 4.500 FT.

3.3.2 Descender directo a RWY 01 según instrucciones de Tobalaba Torre.

3.4 DESDE CIRCUITO DE ESPERA "SOBRE EL AERÓDROMO" A RWY 19.

3.4.1 Abandonar 4.500FT a la cuadra Oeste de TWR rumbo Sur.

3.4.2 Ingresar al circuito izquierdo de RWY 19 a 3.800 FT.

3.5 DESDE CIRCUITO DE ESPERA "SOBRE EL AERÓDROMO" A RWY 01.

3.5.1 Abandonar 4.500 FT a la cuadra Este de TWR rumbo Norte.

3.5.2 Ingresar al circuito izquierdo RWY 01 a 3.800 FT.

3.6 DESDE CALÁN A RWY 19.

3.6.1 Abandonar Calan a 4.000 FT.

3.6.2 Descender directo a RWY 19 según instrucciones de Tobalaba Torre.

3.7 DESDE CERRO CALÁN A RWY 01.

3.7.1 CIRCUITO IZQUIERDO A RWY 01.

3.7.2 Abandonar Cerro Calan a 4.000 FT.

3.7.3 Se iniciará tramo con el viento sobre "Country Club" para mantener una altitud de 3.800 FT. En tramo base, se efectuará un descenso normal para interceptar final a 2.600 FT como mínimo.

Nota: Circuitos a RWY 01 sólo se efectuarán por condiciones de viento. No autorizados para propósito de instrucción.

4. CIRCUITOS PARA HELICOPTEROS

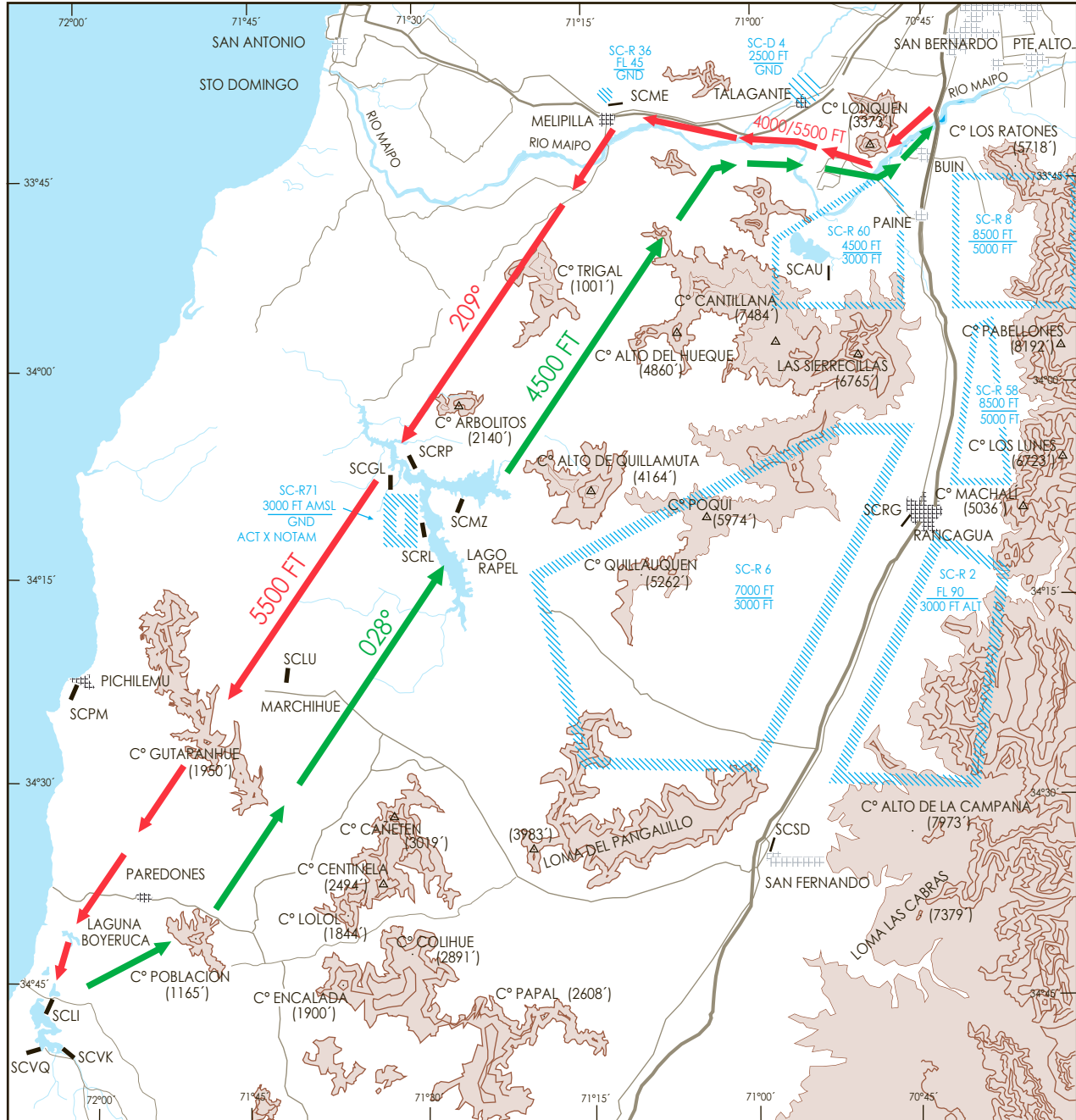
4.1 CIRCUITO DERECHO RWY 19 - APROXIMACION ROTONDA GRECIA.

4.1.1 Se iniciará desde el punto de notificación "Rotonda Grecia" a 3.000 FT de altitud para aproximar al circuito de tránsito derecho RWY 19, y mantener 3.000 FT. en tramo con el viento, para luego efectuar una base corta y aterrizar según instrucciones de Tobalaba Torre.

4.2 CIRCUITO DERECHO RWY 19 - APROXIMACION ESTADIO NACIONAL

4.2.1 Se iniciará desde el punto de notificación "Estadio Nacional" a 3.500 FT. de altitud para aproximar al circuito derecho a RWY 19 y mantener a 3.000 FT de altitud en tramo con el viento, luego efectuar una base corta y aterrizar según instrucciones de Tobalaba Torre.

RUTAS VISUALES ENTRE SANTIAGO Y VICHUQUEN



COMUNICACIONES:
 SANTIAGO INFO FREQ 122.4 MHZ / 123.8 MHZ
 SANTIAGO RADIO FREQ 127.5 MHZ.
 FREQ TIBA 118.2 MHZ.

0 10 NM 20 NM



INFORMACIÓN TOPOGRÁFICA SOLO REFERENCIAL Y APROXIMADA

CAMBIO: TIBA / GRÁFICO

RUTAS VISUALES ENTRE SANTIAGO Y VICHUQUEN

A.- DESDE SANTIAGO:

Desde ladera Sur de Cerro Lonquén, directo a Melipilla via ribera Norte del Río Maipo a 4000 o 5500 FT (Según coordinación). Posterior viraje izquierda en ascenso a derrota 209° directo a Laguna Boyeruca 5500 FT, directo AD Vichuquén.

Comunicaciones: Santiago Información 122.4 MHZ hasta Melipilla, posterior Santiago Radio 127.5 MHZ.

Aproximando al AD Vichuquén , FREQ TIBA 118.2 MHZ.

B.- DESDE VICHUQUEN:

Proceder directo a Cerro La Población, luego en ascenso a derrota 028° directo a Cerro La Patagua 4500 FT hasta ribera sur del Río Maipo, posterior viraje derecha directo a ladera sur de Cerro Lonquén, luego continuar de acuerdo a Rutas Visuales de Llegada a Santiago.

Comunicaciones: Después de dejar las inmediaciones del AD, Santiago Radio 127.5 MHZ hasta Cerro La Patagua, posterior Santiago Información 122.4 MHZ

NOTA:

Los pilotos en vuelo VFR cerca de áreas silvestres protegidas vuelen por sobre las altitudes mínimas reglamentarias en el sector y en trayectorias, con el propósito que reduzcan el ruido de las aeronaves en este tipo de áreas.

Debido a la cercanía entre el aeródromo Peldehue (SCPD) y La Victoria de Chacabuco (SCVH), para resguardar la seguridad operacional se establecen los siguientes procedimientos:

OPERACIONES EN AERÓDROMO DE PELDEHUE (SCPD):

1. Se establece ATZ y espacio aéreo "D" con siguientes límites laterales:

Desde 1) 33°03'10" S 70°39'56" W siguiendo una circunferencia (en el sentido del reloj), de 4 NM de radio centrado en ARP (33°07'03" S / 70°41'02" W), hasta 2) 33°10'46" S / 70°42'43" W, directo a 3) 33°09'56" S / 70°42'46" W, luego siguiendo una circunferencia (en sentido contrario al reloj) de 4 NM centrado en 33°10'15" S / 70°47'32" W hasta 4) 33°07'05" S / 70°44'38" W, directo a 5) 33°05'49" S / 70°44'35" W, directo al punto inicial.

Límites verticales: GND a 1500 FT AGL (respecto a la elevación del aeródromo)

2. Puntos de Espera Visual

- Noreste Cerro Tres Orejas 3700 FT, virajes a la izquierda.
- Vertical cruce camino Quilapilún con Sta. Teresa 3000 FT, virajes a la izquierda.
- Lateral Weste cancha de futbol Colina 3500 FT, virajes a la izquierda.

3. Puntos de Notificación VFR

- Túnel Chacabuco, 9,4 NM Norte
- Cerro Tres Orejas, 2,7 NM NNE
- Planta Polpaico, 7,6 NM Oeste
- Huertos Familiares, 6 NM Oeste
- Cruce camino Quilapilún con Sta. Teresa, 3,9 NM WNW
- Cerro el Cura, 2,7 NM SO
- Esmeralda, 4,1 NM SE
- Colina, 5 NM SSE

4. Circuitos de Tránsito

Se utilizará preferentemente el circuito de tránsito derecho a RWY14 e izquierdo a RWY32. De acuerdo con las condiciones de tránsito y otras actividades, se podrá utilizar los circuitos de tránsito por el Este, de acuerdo a instrucciones de ATC.

Las aeronaves en circuitos de tránsito no deberán sobrepasar el Estero Quilapilún por el Norte, en resguardo de eventual tránsito en La Victoria de Chacabuco.

5. Rutas VFR de Llegada y Salida:

A.- Llegadas:

A-1. Desde el Norte:

Desde Túnel Chacabuco directo a Cerro Tres Orejas altitud mínima 3700 FT, o según instrucciones ATC.

A-2. Desde el Sur:

Posterior Cerro Pan de Azúcar mantener ruta VFR publicada hasta lateral Este Cerro El Cura, 4000 FT, luego circuito de tránsito derecho a RWY14 según instrucciones ATC.

Para opción de circuito de tránsito izquierdo a RWY 14, coordinar previamente y proceder de acuerdo a instrucciones de ATC.

A-3. Desde el Weste:

Posterior Planta Polpaico 3500 FT, directo a intersección camino Quilapilún con camino Sta Teresa, (Norte de Tranque de relave Las Tórtolas) 3000 FT, o según instrucciones ATC.

B.- Salidas:

B-1. Hacia el Norte:

RWY 14 Ascenso en eje de pista hasta 3000 FT posterior viraje derecha por costado Sur Antenas U. de Chile 3500 FT, posterior viraje derecha en ascenso a 4000 FT directo vertical SCVH, luego Túnel Chacabuco o según instrucciones ATC.

RWY 32 Posterior despegue, viraje derecha directo Túnel Chacabuco o según instrucciones de ATC.

B-2. Hacia el Sur:

RWY 14 ascenso en eje de pista hasta lateral Esmeralda, posterior viraje derecha directo Cerro Pan de Azúcar, ascenso a 4500FT, ruta VFR publicada.

RWY 32 Posterior despegue viraje izquierdo antes de Estero Quilapilún para interceptar Ruta VFR publicada, ascenso a 4500 FT de acuerdo con instrucciones de ATC.

B-3. Hacia el Weste:

RWY 14 ascenso en eje de pista hasta 3000 FT, posterior viraje derecha por costado Sur Antenas U. de Chile 3500 FT, posterior ascenso a 4000 FT según instrucciones ATC.

RWY 32 Posterior despegue viraje izquierda directo Polpaico, ascenso según instrucciones de ATC.

6. Vuelos de instrucción:

Se establecen las Zonas de instrucción "A", "B", "C" y "D" al NNW; las Zonas "E" y "F" al NW y la zona "G" al NE del aeródromo Peldehue. Estas zonas se comparten con el aeródromo La Victoria de Chacabuco.

Frecuencia de operación en las zonas: Peldehue TWR 118,6 MHz.

Mínimos MET en las zonas: VIS 5.0 Km / techo de nubes 450 m (1500 FT).

6.1 **Zona “A”**

Polígono formado por las siguientes coordenadas:

- 1: 32 56 39 S / 70 48 27 W
- 2: 32 57 06 S / 70 45 26 W
- 3: 33 00 08 S / 70 46 08 W
- 4: 32 59 39 S / 70 50 13 W

Límites verticales: 1000 FT AGL hasta 6000 FT de altitud

6.2 **Zona “B”**

Polígono formado por las siguientes coordenadas:

- 2: 32 57 06 S / 70 45 26 W
- 5: 32 57 34 S / 70 42 20 W
- 6: 33 00 36 S / 70 42 20 W
- 3: 33 00 08 S / 70 46 08 W

Límites verticales: 1000 FT AGL hasta 6000 FT de altitud

6.3 **Zona “C”**

Polígono formado por las siguientes coordenadas:

- 4: 32 59 39 S / 70 50 13 W
- 3: 33 00 08 S / 70 46 08 W
- 7: 33 02 27 S / 70 46 40 W
- 9: 33 02 20 S / 70 51 48 W

Límites verticales: 1000 FT AGL hasta 6000 FT de altitud

6.4 **Zona “D”**

Polígono formado por las siguientes coordenadas:

- 3: 33 00 08 S / 70 46 08 W
- 6: 33 00 36 S / 70 42 20 W
- 10: 33 02 30 S / 70 43 51 W
- 7: 33 02 27 S / 70 46 40 W

Límites verticales: 1000 FT AGL hasta 6000 FT de altitud

6.5 **Zona “E”**

Polígono formado por las siguientes coordenadas:

- 9: 33 02 20 S / 70 51 48 W
- 11: 33 02 24 S / 70 48 59 W
- 12: 33 06 13 S / 70 48 20 W
- 13: 33 06 13 S / 70 50 11 W
- 14: 33 04 19 S / 70 51 47 W

Límites verticales: 1000 FT AGL hasta 4500 FT altitud

6.6 Zona "F"

Polígono formado por las siguientes coordenadas:

11: 33 02 24 S / 70 48 59 W
15: 33 02 27 S / 70 46 02 W
16: 33 05 34 S / 70 45 49 W
12: 33 06 13 S / 70 48 20 W

Límites verticales: 1000 FT AGL hasta 4500 FT altitud

6.7 Zona "G"

Polígono formado por las siguientes coordenadas:

17: 32 58 59 S / 70 38 12 W
18: 33 00 41 S / 70 34 04 W
19: 33 02 35 S / 70 35 05 W
20: 33 01 13 S / 70 38 43 W
21: **33 00 02 S / 70 39 00 W**

Límites verticales: 1000 FT AGL hasta 7500 FT altitud

6.8 Procedimiento de entrada y salida de las zonas

6.8.1 Ingreso a Zonas "A", "B", "C" y "D"

Rwy 14 Ascenso en eje de pista hasta 3000 FT, posterior viraje derecha por costado Sur Antenas U. de Chile 3500 FT, mantener costado Este Tranque de relave Las Tórtolas a 3500 FT, posterior ingresar en zonas a 0,5 NM al Este de Tranque de relave Huechún

6.8.2 Salida Zonas "A", "B", "C" y "D"

Desde las zonas "A" y "B" proceder por límite Sur de las zonas a instalaciones de packing, posterior directo a Cerro Tres Orejas, luego según autorización ATC.

Desde las zonas "C" y "D", proceder por límite Norte de las zonas a instalaciones de packing, posterior directo a Cerro Tres Orejas, luego según autorización ATC.

6.8.3 Ingreso Zona "E" y "F"

RWY 14 Ascenso en eje de pista hasta 3000 FT posterior viraje derecha por costado Sur antenas U. de Chile 3500 FT, mantener costado Este Tranque de relave Las Tórtolas, a 3500 FT, posterior tranque, directo a cruce camino Quilapilún con Sta. Teresa, posterior ingreso en zonas.

6.8.4 Salida Zona "E" y "F"

Proceder por límite Norte de las zonas a cruce camino Quilapilún con Sta. Teresa 3000 FT, luego según autorización ATC.

6.8.5 Ingreso en Zona "G"

RWY 14 Ascenso en eje de pista hasta 3000 FT posterior viraje izquierda directo a lateral Este Cerro Tres Orejas, directo a zona. Ascenso a discreción.

6.8.6 Salida Zona "G"

Proceder por límite Weste directo a Cerro Tres Orejas, luego según autorización ATC

6.9.- Comunicaciones:

Peldehue TWR frecuencia 118,6 Mhz



Debido a la cercanía entre el aeródromo La Victoria de Chacabuco (SCVH) y Peldehue (SCPD), para resguardar la seguridad operacional, se establecen los siguientes procedimientos:

OPERACIONES EN AERÓDROMO LA VICTORIA DE CHACABUCO (SCVH):

1.- Llegadas:

- a. Desde el norte: Ruta VFR Túnel Chacabuco directo al aeródromo Fcia. TIBA 126.75 Mhz
- b. Desde el sur: Ruta VFR hasta lateral vertical THR03 SCVH 4000FT. Ingresar a Circuito de Tránsito de acuerdo a situación de tránsito. En Colina contactar Peldehue TWR 118,6 MHz hasta THR03 SCVH posterior TIBA 126,75 Mhz.
- c. Desde el Oeste: Desde Polpaico directo intersección camino Quilapilún con Sta. Teresa, directo 4000FT, directo a Circuito de Tránsito Derecho RWY21. En Polpaico contactar Peldehue TWR 118,6 MHz

2.- Salidas:

- a. Hacia el norte: Posterior al despegue viraje rumbo Norte según destino. Desde RWY 21, se deberá iniciar viraje a la cuadra del Cerro Las López, evitando sobrevolar poblado El Colorado, manteniendo al Norte de Estero Quilapilún. Fcia. Peldehue TWR 118,6 Mhz
- b. Hacia el sur: Posterior despegue mantener eje de RWY hasta lateral Weste poblado El Colorado posterior directo a lateral Weste Cerro Las Tórtolas, ascenso a 4500FT, proceder a interceptar Ruta VFR publicada. Fcia Peldehue TWR 118,6 MHz.
- c. Hacia el Oeste: Posterior despegue directo a intersección camino Quilapilún con Sta Teresa, posterior interceptar Ruta VFR vía Polpaico publicada. Ascenso según instrucciones ATC. Fcia Peldehue TWR 118,6 MHz.

3.- Circuitos de tránsito:

- a. Hacia RWY 21:

Se utilizará circuito de tránsito izquierdo a 3000 FT y derecho a 3100 FT.

- b. Hacia RWY 03:

Se utilizará circuito de tránsito derecho a 3000FT e izquierdo a 3100 FT.

En la utilización de ambas pistas, los circuitos de tránsito no deberán sobrepasar el estero Quilapilún por el Sur, por tráfico de aeródromo Peldehue y además se deberá evitar el sobrevuelo del poblado El Colorado.

4.- Comunicaciones:

En el aeródromo y en circuitos de tránsito al norte del estero Quilapilún Fcia. TIBA 126.75 MHz.
En zonas distintas a lo anterior, Peldehue TWR 118,6 MHz.

5.- Puntos de Espera Visual:

- Noreste Cerro Tres Orejas 3700 FT, virajes a la izquierda.
- Vertical cruce intersección camino Quilapilún con Sta. Teresa 3000 FT, virajes a la izquierda.
- Lateral Weste cancha de futbol Colina 3500 FT, virajes a la izquierda.

Comunicaciones Peldehue Torre 118,6 Mhz

6.- Puntos de Notificación VFR:

- Túnel Chacabuco, 5,7 NM NNE
- Cerro Tres Orejas, 2,3 NM SE
- Planta Polpaico, 8,4 NM SW
- Huertos Familiares, 6,9 NM SW
- Cruce camino Quilapilún con Sta. Teresa, 4 NM SW
- Cerro el Cura, 6,7 NM S
- Esmeralda, 8,2 NM SSE
- Colina, 9,3 NM SSE

7. Vuelos de instrucción:

Se establecen las Zonas de instrucción "A", "B", "C" y "D" al NW; Zonas "E" y "F" al SW y zona "G" al NE del aeródromo.

Los aeródromos Peldehue y La Victoria de Chacabuco, comparten las zonas. Frecuencia de operación en las zonas: Peldehue TWR 118,6 MHz.
Mínimos MET en las zonas: VIS 5.0 Km / techo de nubes 450 m (1500 ft).

Las coordenadas geográficas y límites verticales de estas zonas, se encuentran detallados en las publicaciones del nuevo aeródromo Peldehue.

7.1 Procedimiento de entrada y salida a las zonas**7.1.1 Ingreso en Zonas "A", "B", "C" y "D"**

RWY 21 ascender directo e ingresar en zonas a 0.5 NM al Este del Tranque de relave Huechún.
Posterior despegue contacto Peldehue TWR 118,6 MHz.

7.1.2 Salida de Zona "A", "B", "C" y "D"

Desde las zonas "A" y "B" proceder por límite Sur de las zonas a instalaciones de packing, posterior directo al aeródromo. Frecuencia Peldehue TWR 118,6 MHz hasta abandonar zona, posterior TIBA 126.75 Mhz.

Desde las zonas "C" y "D", proceder por límite Norte de las zonas a instalaciones de packing, posterior directo a Cerro Tres Orejas, luego según autorización ATC.

7.1.3 Ingreso en Zona "E" y "F"

RWY 21 ascenso a 3000FT directo a cruce camino Quilapilún con Sta. Teresa, posterior ingreso en zonas, ascenso a discreción.
Posterior despegue contacto Peldehue TWR 118,6 Mhz.



7.1.4 Salida de Zona “E” y “F”

Proceder por límite Norte de las zonas “E” y “F”, hasta abandonar zonas, posterior directo al aeródromo, descenso a discreción.

Frecuencia Peldehue TWR 118,6 Mhz hasta abandonar zona, posterior TIBA 126.75 Mhz.

7.1.5 Ingreso en Zona “G”

RWY 21 ascenso a discreción, viraje rumbo Norte posterior poblado El Colorado, directo a zona.

Posterior despegue contacto Peldehue TWR 118,6 Mhz.

7.1.6 Salida de Zona “G”

Proceder por límite Oeste de la zona directo al aeródromo.

Frecuencia Peldehue TWR 118,6 Mhz hasta abandonar zona, posterior TIBA 126.75 Mhz.



DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE
INTENTIONALLY LEFT BLANK

LISTA DE VERIFICACIÓN DE PÁGINAS VIGENTES
CHECK LIST OF PAGES IN FORCE

PARTE 3 AERODROMOS / PART 3 AERODROMES

AD 0.1/#	Prefacio	No aplicable
AD 0.2/#	Registro de Enmiendas	Ver GEN 0.2-1
AD 0.3/#	Relación de SUP AIP	No aplicable
AD 0.5/#	Correcciones a mano	No Aplicable

AD 0	
AD 0.4-1/2	28 NOV 2024
AD 0.4-3/4	28 NOV 2024
AD 0.4-5/#	28 NOV 2024
AD 0.6-1/2	10 AUG 2023
AD 0.6-3/#	10 AUG 2023

AD 1	
AD 1.1-1/2	15 AUG 2019
AD 1.1-3/4	12 DEC 2013
AD 1.2-1/2	15 AUG 2019
AD 1.2-3/4	17 SEP 2015
AD 1.2-5/6	15 AUG 2019
AD 1.2-7/8	16 DEC 2010
AD 1.3-1/2	28 NOV 2024
AD 1.3-3/#	16 MAY 2024
AD 1.5-1/2	16 MAY 2024
AD 1.5-3/4	16 MAY 2024
AD 1.5-5/6	16 MAY 2024
AD 1.5-7/#	16 MAY 2024

AD 2	
AD 2.0-1/# SCFZ	12 DEC 2013
AD 2.0-3/4 SCFZ	16 MAY 2024
AD 2.0-5/# SCFZ	28 NOV 2024
AD 2.0-1/# SCIZ	05 MAR 2015
AD 2.0-3/# SCIZ	16 MAY 2024
AD 2.0-1/# SCTZ	12 DEC 2013
AD 2.0-3/4 SCTZ	08 AUG 2024
AD 2.0-5/6 SCTZ	28 NOV 2024
AD 2.0-1/# SCCZ	12 DEC 2013
AD 2.0-3/4 SCCZ	16 MAY 2024
AD 2.0-5 /# SCCZ	16 MAY 2024
AD 2.0-1/# SCEZ	12 DEC 2013
AD 2.0-3/4 SCEZ	16 MAY 2024
AD 2.0-5/6 SCEZ	16 MAY 2024
AD 2.0-7/8 SCEZ	16 MAY 2024
AD 2.0-9-10 SCEZ	28 NOV 2024
AD 2.1-1/2 SCFA	08 AUG 2024
AD 2.1-3/4	28 NOV 2024
AD 2.1-5/6	16 MAY 2024
AD 2.1-7/8	20 APR 2023
AD 2.1-9/10	02 DEC 2021
AD 2.1-11/12	28 NOV 2024 / 10 AUG 2023
AD 2.2-1/2 SCAR	10 AUG 2023
AD 2.2-3/4	28 NOV 2024
AD 2.2-5/6	01 DEC 2022
AD 2.2-7/8	20 APR 2023
AD 2.2-9/#	21 APR 2022

LISTA DE VERIFICACIÓN DE PÁGINAS VIGENTES
CHECK LIST OF PAGES IN FORCE

AD 2	
PAGINA / PAGE	FECHA / DATE
AD 2.4-1/2 SCIE AD 2.4-3/4 AD 2.4-5/6 AD 2.4-7/# AD 2.4-9/10 AD 2.4-11/12 AD 2.4-13/14	16 MAY 2024 28 NOV 2024 16 MAY 2024 15 AUG 2019 28 NOV 2024 16 MAY 2024 10 AUG 2023
AD 2.5-1/2 SCDA AD 2.5-3/4 AD 2.5-5/6 AD 2.5-7/8 AD 2.5-9/#	16 MAY 2024 28 NOV 2024 20 APR 2023 28 NOV 2024 10 AUG 2023
AD 2.6-1/2 SCIP AD 2.6-3/4 AD 2.6-5/6 AD 2.6-7/# AD 2.6-9/10 AD 2.6-11/12	20 APR 2023 28 NOV 2024 20 APR 2023 16 AUG 2018 11 AUG 2022 30 NOV 2023 / 10 AUG 2023
AD 2.7-1/2 SCTE AD 2.7-3/4 AD 2.7-5/6 AD 2.7-7/8 AD 2.7-9/#	28 NOV 2024 28 NOV 2024 28 NOV 2024 08 AUG 2024 10 AUG 2023
AD 2.8-1/2 SCCI AD 2.8-3/4 AD 2.8-5/6 AD 2.8-7/8 AD 2.8-9/#	28 NOV 2024 28 NOV 2024 28 NOV 2024 28 NOV 2024 12 AUG 2021
AD 2.9-1/2 SCEL AD 2.9-3/4 AD 2.9-5/6 AD 2.9-7/8 AD 2.9-9/10 AD 2.9-11/12 AD 2.9-13/14 AD 2.9-15/16 AD 2.9-17/18 AD 2.9-19/20 AD 2.9-21/22 AD 2.9-23/24	08 AUG 2024 28 NOV 2024 16 MAY 2024 16 MAY 2024 22 APR 2021 28 NOV 2024 28 NOV 2024 28 NOV 2024 28 NOV 2024 28 NOV 2024 16 MAY 2024 / 03 DEC 2020 03 DEC 2020

LISTA DE VERIFICACIÓN DE PÁGINAS VIGENTES
CHECK LIST OF PAGES IN FORCE

AD 3	
AD 3.9.0-1/2	30 NOV 2023
AD 3.9.0-3/4	28 NOV 2024
AD 3.9.0-5/6	30 NOV 2023
AD 3.9.0-7/8	30 NOV 2023
AD 3.9-1.1-A/2-A	30 NOV 2023
AD 3.9-1.2-A.1/2-A.2	28 NOV 2024
AD 3.9-1.3-A/4-A	16 MAY 2024
AD 3.9-2.1-B/#	28 NOV 2024
AD 3.9-3.1-C/2-C	28 NOV 2024
AD 3.9-3.3-C/4-C	08 AUG 2024
AD 3.9-3.5-C/6-C	28 NOV 2024
AD 3.9-3.7-C/8-C	28 NOV 2024
AD 3.9-3.9-C/10-C	28 NOV 2024
AD 3.9-3.11-C/12-C	28 NOV 2024
AD 3.9-3.13-C/14-C	08 AUG 2024
AD 3.9-3.15-C/16-C	28 NOV 2024
AD 3.9-4.1-D/#	28 NOV 2024
AD 3.9-5.1-E/2-E	16 MAY 2024
AD 3.9-6.1-F/2-F	28 NOV 2024
AD 3.9-8.1-H/#	16 MAY 2024
AD 3.9-9.1-I/2-I	28 NOV 2024
AD 3.9-9.3-I/#	17 AUG 2017
AD 3.9-9.1-J/#	30 NOV 2023
AD 3.9-10.1-L/2-L	28 NOV 2024
AD 3.9-10.3-L/4-L	08 AUG 2024
AD 3.9-10.5-L/6-L	28 NOV 2024
AD 3.9-10.7-L/8-L	28 NOV 2024
AD 3.9-11.1-M/2-M	08 AUG 2024
AD 3.9-11.3-M/4-M	16 MAY 2024
AD 3.9-12.1-N/#	28 NOV 2024
AD 3.9-13.1-N/#	13 AUG 2020
AD 3.9-14.1-O/2-O	28 NOV 2024
AD 3.9-14.3-O/#	08 AUG 2024
AD 3.9-15.1-P/2-P	16 MAY 2024
AD 3.9-15.3-P/4-P	16 MAY 2024
AD 3.9-15.5-P/6-P	16 MAY 2024
AD 3.9-15.7-P/8-P	08 AUG 2024
AD 3.9-15.9-P/10-P	28 NOV 2024
AD 3.9-15.11-P/12-P	30 NOV 2023
AD 3.9-16.1-Q/2-Q	08 AUG 2024
AD 3.9-17.1-R/2-R	16 MAY 2024
AD 3.9-17.3-R/4-R	28 NOV 2024
AD 3.9-17.5-R/6-R	01 DEC 2022
AD 3.9-18.1-S/2-S	08 AUG 2024
AD 3.9-18.3-S/4-S	08 AUG 2024
AD 3.9-18.5-S/6-S	08 AUG 2024
AD 3.9-18.7-S/8-S	16 MAY 2024
AD 3.9-19.1-T/2-T	16 MAY 2024
AD 3.9-19.3-T/4-T	30 NOV 2023
AD 3.9-20.1-V/2-V	28 NOV 2024
AD 3.9-20.3-V/4-V	08 AUG 2024
AD 3.9-20.5-V/6-V	08 AUG 2024
AD 3.9-20.7-V/#	30 NOV 2023
AD 3.9-21.1-Y/#	08 AUG 2024
AD 3.9-22.1-Z/#	10 AUG 2023

LISTA DE VERIFICACIÓN DE PÁGINAS VIGENTES
CHECK LIST OF PAGES IN FORCE

PARTE 3 / PART 3

AD 3	
PAGINA / PAGE	FECHA / DATE
AD 3.10-0.1/0.2	16 MAY 2024
AD 3.10-0.3/#	20 APR 2023
AD 3.10-A.1/#	28 NOV 2024
AD 3.10-C.1/C.2	08 AUG 2024
AD 3.10-C.3/#	28 NOV 2024
AD 3.10-F.1/#	11 AUG 2022
AD 3.10-H.1/H.2	12 AUG 2021
AD 3.10-I.1/#	15 AUG 2019
AD 3.10-L.1/L.2	16 MAY 2024
AD 3.10-L.3/L.4	16 MAY 2024
AD 3.10-M.1/#	30 NOV 2023
AD 3.10-N.1/#	01 DEC 2022
AD 3.10-O.1/#	10 AUG 2023
AD 3.10-P.1/P.2	28 NOV 2024
AD 3.10-P.3/#	16 MAY 2024
AD 3.10-Q.1/Q.2	02 DEC 2021
AD 3.10-R.1/#	15 AUG 2019
AD 3.10-S.1/S.2	10 AUG 2023
AD 3.10-S.3/S.4	16 MAY 2024
AD 3.10-S.5/S.6	28 NOV 2024
AD 3.10-S.7/S.8	20 APR 2023
AD 3.10-S.9/S.10	28 NOV 2024
AD 3.10-T.1/T.2	16 MAY 2024
AD 3.10-V.1/#	08 AUG 2024
AD 3.10-Y.1/#	18 SEP 2014
AD 3.10-Z.1/#	01 DEC 2022

PARTE 3 / PART 3

VAC

LUGAR / LOCATION	AERÓDROMO / AERODROME	FECHA / DATE
Caldera	AD Caldera/RET	01 DEC 2022
Chile Chico	AD Chile Chico / #	28 NOV 2024
Cochrane	AD Cochrane / #	20 APR 2023
Colina	AD La Victoria de Chacabuco / #	28 NOV 2024
Colina	AD Peldehue / #	28 NOV 2024
Coyhaique	AD Teniente Vidal / #	20 APR 2023
Curacaví	AD Curacaví / RET	16 MAY 2024
Curicó	AD General Freire / RET	15 AUG 2019
El Salvador	AD Ricardo García Posada /RET	30 NOV 2023
Futaleufú	AD Futaleufú/ RET	08 AUG 2024
Juan Fernández	AD Robinson Crusoe / RET	30 NOV 2023
Lampa	AD Lipangui / RET	15 AUG 2019
Los Andes	AD San Rafael / #	11 AUG 2022
Melinka	AD Melinka / RET	10 AUG 2023
Padre las Casas	AD Maquehue / RET	10 AUG 2023
Pucón	AD Pucón / RET	16 MAY 2024
Puerto Aysén	AD Cabo 1° Juan Román / #	22 APR 2021
Puerto Montt	AD Marcel Marchant / RET	28 NOV 2024
San Fernando	AD San Fernando / #	22 APR 2021
San Javier	AD San Javier / #	15 AUG 2019
Santiago	AD Municipal de Vitacura / RET	16 MAY 2024
Valdivia	AD Las Marías / RET	20 APR 2023

VAC

LUGAR / LOCATION	HELIPUERTO / HELIPORT	FECHA / DATE
Santiago	Clínica Alemana/RET	12 AUG 2021
Santiago	Clínica Las Condes/#	16 AUG 2018

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE
INTENTIONALLY LEFT BLANK

**INDICE PARTE 3
TABLE OF CONTENTS TO PART 3**

INTRODUCCIÓN/ INTRODUCTION (AD 1)

Lista de verificación de páginas vigentes	
Check list of pages in force	AD 0.4-1
Aeródromos VAC	
Aerodromes VAC	AD 0.6-3
Introducción	
<i>Introduction</i>	AD 1.1-1
Servicio de Seguridad, Salvamento y Extinción de Incendios	
<i>Rescue and Fire Fighting Service</i>	AD 1.2-1
Índice de aeródromos Públicos	
<i>Public Aerodrome Index</i>	AD 1.3-1
Certificación de Aeropuertos y Aeródromos	
<i>Certification of Airports and Aerodromes</i>	AD 1.5-1

REGIONES DE INFORMACIÓN DE VUELO (FIR) POR ORDEN ALFABÉTICO

FIR ANTOFAGASTA.....	AD 2.0-1 SCFZ
FIR ISLA DE PASCUA.....	AD 2.0-1 SCIZ
FIR PUERTO MONTT.....	AD 2.0-1 SCTZ
FIR PUNTA ARENAS.....	AD 2.0-1 SCCZ
FIR SANTIAGO	AD 2.0-1 SCEZ

AEROPUERTOS / AERÓDROMOS POR ORDEN ALFÁBETICO (AD 2)

ANTOFAGASTA/ AP Andrés Sabella (SCFA)	AD 2.1-1SCFA
ARICA/ AP Chacalluta (SCAR)	AD 2.2.1SCAR
CONCEPCION/ AD Carriel Sur (SCIE) (ALTN O/R).....	AD 2.4-1SCIE
IQUIQUE/ AP Diego Aracena (SCDA)	AD 2.5-1SCDA
ISLA DE PASCUA/ AP Mataverí (SCIP)	AD 2.6-1SCIP
PUERTO MONTT/ AP El Tepual (SCTE)	AD 2.7-1SCTE
PUNTA ARENAS/ AP Presidente Carlos Ibáñez del Campo (SCCI)	AD 2.8-1SCCI
SANTIAGO/ AP Arturo Merino Benítez (SCEL)	AD 2.9-1SCEL

AERÓDROMOS / HELIPUERTOS (AD 3)
AERODROMES / HELIPORTS (AD 3)

Relación Aeródromos Públicos (PUB), Privados (PVT) y Militares MIL)
por Región administrativa y en orden alfabético..... AD 3.9.0-1

Aeródromos Públicos (PUB), Privados (PVT) y Militares MIL)	AD 3.9-1.1-A
Aeródromos Públicos (PUB), Privados (PVT) y Militares MIL)	AD 3.9-2.1-B
Aeródromos Públicos (PUB), Privados (PVT) y Militares MIL)	AD 3.9-3.1-C
Aeródromos Públicos (PUB), Privados (PVT) y Militares MIL)	AD 3.9-4.1-D
Aeródromos Públicos (PUB), Privados (PVT) y Militares MIL)	AD 3.9-5.1-E
Aeródromos Públicos (PUB), Privados (PVT) y Militares MIL)	AD 3.9-6.1-F
Aeródromos Públicos (PUB), Privados (PVT) y Militares MIL)	AD 3.9-8.1-H
Aeródromos Públicos (PUB), Privados (PVT) y Militares MIL)	AD 3.9-9.1-I
Aeródromos Públicos (PUB), Privados (PVT) y Militares MIL)	AD 3.9-9.1-J
Aeródromos Públicos (PUB), Privados (PVT) y Militares MIL)	AD 3.9-10.1-L
Aeródromos Públicos (PUB), Privados (PVT) y Militares MIL)	AD 3.9-11.1-M
Aeródromos Públicos (PUB), Privados (PVT) y Militares MIL)	AD 3.9-12.1-N
Aeródromos Públicos (PUB), Privados (PVT) y Militares MIL)	AD 3.9-13.1-Ñ
Aeródromos Públicos (PUB), Privados (PVT) y Militares MIL)	AD 3.9-14.1-O
Aeródromos Públicos (PUB), Privados (PVT) y Militares MIL)	AD 3.9-15.1-P
Aeródromos Públicos (PUB), Privados (PVT) y Militares MIL)	AD 3.9-16.1-Q
Aeródromos Públicos (PUB), Privados (PVT) y Militares MIL)	AD 3.9-17.1-R
Aeródromos Públicos (PUB), Privados (PVT) y Militares MIL)	AD 3.9-18.1-S
Aeródromos Públicos (PUB), Privados (PVT) y Militares MIL)	AD 3.9-19.1-T
Aeródromos Públicos (PUB), Privados (PVT) y Militares MIL)	AD 3.9-20.1-V
Aeródromos Públicos (PUB), Privados (PVT) y Militares MIL)	AD 3.9-21.1-Y
Aeródromos Públicos (PUB), Privados (PVT) y Militares MIL)	AD 3.9-22.1-Z

Relación Helipuertos Públicos (PUB), Privados (PVT) y Militares (MIL)
por Región administrativa y en orden alfabético..... AD 3.10.0-1

Helipuertos Públicos (PUB), Privados (PVT) y Militares (MIL)	AD 3.10-A.1
Helipuertos Públicos (PUB), Privados (PVT) y Militares (MIL)	AD 3.10-C.1
Helipuertos Públicos (PUB), Privados (PVT) y Militares (MIL)	AD 3.10-F.1
Helipuertos Públicos (PUB), Privados (PVT) y Militares (MIL)	AD 3.10-H.1
Helipuertos Públicos (PUB), Privados (PVT) y Militares (MIL)	AD 3.10-I.1
Helipuertos Públicos (PUB), Privados (PVT) y Militares (MIL)	AD 3.10-L.1
Helipuertos Públicos (PUB), Privados (PVT) y Militares (MIL)	AD 3.10-M.1
Helipuertos Públicos (PUB), Privados (PVT) y Militares (MIL)	AD 3.10-N.1
Helipuertos Públicos (PUB), Privados (PVT) y Militares (MIL)	AD 3.10-O.1
Helipuertos Públicos (PUB), Privados (PVT) y Militares (MIL)	AD 3.10-P.1
Helipuertos Públicos (PUB), Privados (PVT) y Militares (MIL)	AD 3.10-Q.1
Helipuertos Públicos (PUB), Privados (PVT) y Militares (MIL)	AD 3.10-R.1
Helipuertos Públicos (PUB), Privados (PVT) y Militares (MIL)	AD 3.10-S.1
Helipuertos Públicos (PUB), Privados (PVT) y Militares (MIL)	AD 3.10-T.1
Helipuertos Públicos (PUB), Privados (PVT) y Militares (MIL)	AD 3.10-V.1
Helipuertos Públicos (PUB), Privados (PVT) y Militares (MIL)	AD 3.10-Y.1
Helipuertos Públicos (PUB), Privados (PVT) y Militares (MIL)	AD 3.10-Z.1

AERODROMOS VAC (AD 3)
AERODROMES VAC (AD 3)

✂	CALDERA	AD Caldera/RET	VAC	SCCL
	CHILE CHICO	AD Chile Chico/#.....	VAC	SCCC
	COCHRANE	AD Cochrane/#	VAC	SCHR
	COLINA	AD La Victoria de Chacabuco/#.....	VAC	SCVH
	COLINA	AD Peldehue/#.....	VAC	SCPD
	COYHAIQUE	AD Teniente Vidal/#.....	VAC	SCCY
	CURACAVI	AD Curacaví/RET	VAC	SCCV
	CÚRICO	AD General Freire/RET.....	VAC	SCIC
	EL SALVADOR	AD Ricardo García Posada/RET	VAC	SCES
	FUTALEUFÚ	AD Futaleufú/#	VAC	SCFT
	JUAN FERNANDEZ	AD Robinson Crusoe/RET	VAC	SCIR
✂	LAMPA	AD Lipangui/RET	VAC	SCKL
	LOS ANDES	AD San Rafael/#	VAC	SCAN
✂	MELINKA	AD Melinka/#.....	VAC	SCMK
✂	PADRE LAS CASAS	AD Maquehue/RET.....	VAC	SCTC
	PUCÓN	AD Pucón/RET	VAC	SCPC
	PUERTO AYSÉN	AD Cabo1° Juan Román/#	VAC	SCAS
✂	PUERTO MONTT	AD Marcel Marchant -La Paloma/RET	VAC	SCPF
	SAN FERNANDO	AD San Fernando/#	VAC	SCSD
	SAN JAVIER	AD San Javier/#	VAC	SCSJ
✂	SANTIAGO	AD Municipal de Vitacura/RET	VAC	SCLC
✂	VALDIVIA	AD Las Marías/RET	VAC	SCVL
✂				

HELIPUERTOS VAC (AD 3)
HELIPORTS VAC (AD 3)

	SANTIAGO	HLP Clínica Alemana/RET.....	VAC	SHCD
	SANTIAGO	HLP Clínica Las Condes /#.....	VAC	SHCC

////

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE
INTENTIONALLY LEFT BALNK

1. Introducción
 - 1.1 La autoridad responsable en Chile de la administración de los aeródromos públicos de dominio fiscal, le corresponde a la Dirección General de Aeronáutica Civil. Los aeródromos y helipuertos públicos y privados son autorizados por Resolución expedida por la Dirección General de Aeronáutica Civil, a fin de asegurar el cumplimiento de las normas establecidas en la reglamentación nacional.
 - 1.2 Condición de disponibilidad
 - 1.2.1 Los aeródromos se dividen en: Militares y Civiles.
 - 1.2.2 Los aeródromos civiles se dividen en públicos y privados.
 - 1.2.3 Son aeródromos públicos abiertos al uso público y privados aquellos destinados al uso particular.
 - 1.2.4 El uso de un aeródromo privado requiere de un permiso previo del propietario y/o administrador antes de ser usado para las operaciones de aeronaves.
 - 1.2.5 Aeropuerto públicos
 - 1.2.5.1 En el AD 2 figuran las características técnicas y operativas de cada aeropuerto (horarios, servicios disponibles, restricciones locales de vuelo, etc.)
 - 1.2.5.2 Los pilotos que intenten usar **un** aeródromo privado deberá obtener información de los operadores del aeródromo y complementarlas con la información aeronáutica publicada (AIP, NOTAM, SUP AIP).
 - 1.2.5.3 En caso de emergencia, cualquier aeronave podrá aterrizar en aeródromos privados o en superficies que no sean aeródromos.
 - 1.2.5.4 Los aeródromos y helipuertos autorizados por la Dirección General de Aeronáutica Civil. Figuran en la AIP-Chile Parte 3 – Aeródromos (AD) y eventualmente en NOTAM.
 - 1.3 Documentos aplicables de la OACI
 - 1.3.1 Se aplican sin diferencias las normas y métodos recomendados del Anexo 14.
 - 1.4 Dispositivo de medición
 - 1.4.1 Dispositivo de medición del rozamiento utilizado y nivel de rozamiento por debajo del cual se declara que la pista esta resbaladiza, cuando esté mojada.
 - 1.4.2 Para los dispositivos de medición del rozamiento utilizado, véase AD 1.2

- 1.5.1 Condiciones aplicables al aterrizaje y estacionamiento de aeronaves
- 1.5.1.1 Las condiciones según las cuales las aeronaves pueden aterrizar, estacionar, albergarse, etc., en cualquiera de los aeródromos bajo el control de Dirección General de Aeronáutica Civil, son las siguientes:
- a) Las tasas y tarifas aplicables al aterrizaje, estacionamiento o albergue de aeronaves serán publicadas oportunamente por la Dirección General de Aeronáutica Civil.
 - b) El pago de las tasas correspondientes a las operaciones será de cargo de la persona por cuya cuenta y riesgo se opera o explota la aeronave. Responderá de dicho pago, solidariamente con el operador o explotador, la persona a cuyo nombre está **inscrita la** aeronave en el Registro de Matrículas de Aeronaves.
 - c) El atraso o falta de pago de las tasas aeronáuticas por parte de las empresas de aeronavegación, será causal de suspensión o caducidad del o los permisos de servicios aéreos que le hubieran sido concedidos, sin perjuicio del cobro judicial de la deuda. El atraso en el pago de los derechos aeronáuticos, será sancionado con un interés penal igual a la la que el Fisco esté autorizado para cobrar por los impuestos atrasados.
 - d) Ni la Dirección General de Aeronáutica Civil, ni ningún otro funcionario o agente del Gobierno será responsable, de la pérdida o daños de la aeronave, sus repuestos, accesorios o bienes que contenga la aeronave, en cualquier forma en que ocurra dicha pérdida o daño, y que tenga lugar mientras la aeronave está en uno de los aeródromos bajo el control de la Dirección General de Aeronáutica Civil, o esté aterrizando, o despegando en cualquiera de dichos aeródromos o se esté desplazando en él.
- 1.6 Aterrizajes fuera de los aeródromos de alternativa
- 1.6.1 Si se lleva a cabo un aterrizaje fuera de un aeropuerto internacional o de un aeropuerto de alternativa designado, el piloto al mando notificará al aterrizaje, tan pronto sea posible, a las autoridades sanitarias, aduaneras y de inmigración del aeropuerto internacional en que se había previsto el aterrizaje. El piloto al mando tendrá la responsabilidad de asegurar que:
- a) Sin el permiso de las autoridades competentes no se removerán del lugar de aterrizaje la carga, equipaje no acompañado, suministros y correo a menos que el comandante de la aeronave no pueda comunicarse con dichas autoridades o que sea necesario removerlas de dicho lugar para evitar su pérdida o destrucción;
 - b) No obstante, las disposiciones que ordinariamente tiene aplicación, el comandante de la aeronave, mientras espera las instrucciones de las autoridades competentes, o si no puede comunicarse con ellas, estará facultada para tomar las medidas de emergencia que estime necesarias en bien de la salud y seguridad de los pasajeros y tripulantes, inclusive la obtención del alojamiento adecuado y para evitar o disminuir daños o pérdidas a la propiedad

- 1.7 Tráfico de personas y de vehículos en los aeródromos
 - 1.7.1 Las zonas de cada aeródromo se dividen en:
 - a) zona pública que abarca la parte del aeródromo abierto al público;
 - b) zona restringida el resto del aeródromo.
- 1.8 Movimiento de personas
 - 1.8.1 El acceso a la zona restringida se autoriza únicamente en las condiciones prescritas por las disposiciones especiales que rigen al aeródromo.
 - 1.8.2 Las oficinas de inspección de aduanas, departamento de extranjería y sanidad y los locales asignados al tráfico en tránsito, son accesibles normalmente sólo para los pasajeros, el personal de las autoridades públicas y las líneas aéreas y a las personas autorizadas en cumplimiento de sus funciones.
 - 1.8.3 El movimiento de personas que tiene acceso a la zona restringida del aeródromo está sujeto a las condiciones prescritas por los reglamentos de tránsito aéreo y por las disposiciones especiales establecidas por la administración del aeródromo.
- 1.9 Movimiento de vehículos
 - 1.9.1 El movimiento de vehículos en la zona restringida está limitado estrictamente a los vehículos manejados o utilizados por personas titulares de un permiso de tránsito o una tarjeta oficial de acceso. Los choferes de los vehículos de cualquier tipo que sean, que circulen dentro de los límites de velocidad anunciados y, en general, cumplir con las instrucciones impartidas por las autoridades competentes.
- 1.10 Infracción a las normas sobre seguridad en los aeródromos
 - 1.10.1 El que se detuviere o penetrare en el campo de aterrizaje de un aeródromo afecto a un servicio público, o que consistiere entrar animales, sufrirá las penas señaladas en el Art. 491 del Código Penal, y quedará privado de todo derecho a ser indemnizados en caso de accidente. Por consiguiente, en este último caso si se refiere a personas, éstas deben ser ajenas al cuidado del aeródromo o a los servicios que en él operen. La sanción, Art. 490 N° 2 del Código Penal, sólo se aplicará cuando se detiene o entre en el recinto de la pista. Si se trata de animales éstos deben ser acorralados y entregados a Carabineros de Chile a la brevedad.
- 1.11 Maniobra de retroceso por potencia
 - 1.11.1 La realización de maniobras de retroceso por potencia requiere la autorización previa de la Jefatura del Aeropuerto y se lleva a cabo bajo la entera responsabilidad del explotador de la aeronave.
 - 1.11.2 Los requisitos y condiciones aplicables a la citada operación se fijan localmente en cada aeropuerto.

- 1.12 Maniobra de viraje de 180° en pista
- 1.12.1 En aeródromos públicos, no se permite a las aeronaves de peso total 25.000 kilos o superior, ejecutar virajes de 180° en pistas de pavimento flexible de 45 m de ancho o menos. Estos virajes deberán realizarse en los lugares preestablecidos para tal efecto.
- 1.12.2 En aquellos aeródromos que no cuenten con un área preparada para estos giros, las aeronaves lo realizarán en los umbrales de las pistas.
- 1.12.3 Solamente en casos de emergencia y/o debidamente calificados, la maniobra mencionada será autorizada por el Servicio de Control de Aeródromo correspondiente.
- 1.13 DATUM Geodésico empleado en la determinación de las Coordenadas Geográficas
- 1.13.1 El Datum Geodésico empleado en la determinación de las Coordenadas Geográficas es el WGS-84. Aquellas coordenadas que no correspondan a dicho Datum, estarán referidas al Datum anteriormente empleado (PSAD-56), y se identificarán anteponiéndoles un asterisco (*).
- 1.14 Prueba de Motores Máxima Potencia
- 1.14.1 Por motivos de seguridad y contaminación acústica, no se autorizan pruebas de motores a máxima potencia en plataforma.
- 1.15 Abreviaturas
- 1.15.1 Las siguientes abreviaturas son usadas en la parte AD 2 y AD 3.

S1	Albergue en hangar.
S2	Albergue en hangar y reparaciones menores de aeronaves.
S3	Albergue en hangar y reparaciones de aeronaves y de motores.
S4	Albergue en hangar y reparaciones importantes de aeronaves.
S5	Albergue en hangar y reparaciones importantes de aeronaves y motores.

SERVICIO DE SEGURIDAD, SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS (SSEI)

1. Generalidades
 - 1.1 En todos los aeropuertos y ciertos aeródromos para el uso del transporte aéreo comercial, se han suministrado vehículos de salvamento y extinción de incendios, equipo y personal debidamente capacitado.
 - 1.2 La categoría de protección disponible se ha determinado en función de la aeronave de mayor dimensión que lo utiliza.
 - 1.3 Cada Servicio de Seguridad, Salvamento y Extinción de Incendios está a la orden del Administrador del Aeropuerto local y normalmente se proporciona H24.
 - 1.4 No se efectuará el procedimiento de recubrimiento de espuma en pistas.
 - 1.5 La responsabilidad del SSEI, es la de proporcionar una o más vías de acceso libres de fuego, para la evacuación de los pasajeros y tripulaciones involucradas en un accidente de aeronave.
2. Sistema de clasificación y nivel de protección
 - 2.1 La siguiente tabla identifica la categoría de protección, para el salvamento y extinción de incendios, con relación a:
 - Dimensiones de las aeronaves;
 - Cantidad de agua y agentes de extinción principales y complementarios transportados;
 - Cantidad mínima de vehículos SSEI; y
 - Capacidad total del régimen de descarga de los vehículos.
 - 2.2 Las variaciones temporales o permanentes en el nivel de protección contra incendios se publicarán por NOTAM.

2.3 Información detallada sobre las características del Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios de cada aeropuerto, se encuentran en la Parte 3 AD 2 de la AIP-Chile.

CATEGORÍA DEL AD	LONGITUD TOTAL DE LA AERONAVE	ANCHURA MÁXIMA DEL FUSELAJE	CANTIDAD MINIMA UTILIZABLES DE AGENTES EXTINTORES			VEHICULOS SEI
			ESPUMA EFICACIA NIVEL B		AGENTES COMPLEMENTARIOS	
	METROS	METROS	AGUA/LITROS	REGIMEN DESCARGA LITROS POR MINUTO	POLVO QUÍMICO SECO KILOS	CANTIDAD MINIMA
a	b	c	d	e	f	g
1	> - 9	2	230	230	45	-
2	> 9-12	2	670	550	90	-
3	> 12-18	3	1.200	900	135	-
4	> 18-24	4	2.400	1.800	135	1
5	> 24-28	4	5.400	3.000	180	1
6	> 28-39	5	7.900	4.000	225	2
7	> 39-49	5	12.100	5.300	225	2
8	> 49-61	7	18.200	7.200	450	3
9	> 61-76	7	24.300	9.000	450	3
10	> 76-90	8	32.300	11.200	450	3

3. Requerimientos, Alerta e Intervención SSEI

3.1 Cuando se informa una emergencia que ha sido declarada por el piloto al mando o cuando se conozca o sospeche que una aeronave, que se aproxima o está en el aeropuerto, tiene una dificultad, la unidad SSEI del aeropuerto se ubicará en posición de alerta y estará lista para otorgar asistencia.

3.2 Una vez que la situación de emergencia haya sido iniciada, la unidad SSEI permanecerá en estado de alerta máxima, hasta que el piloto al mando informa que la emergencia ha terminado.

3.3 Después del aterrizaje, la unidad SSEI intervendrá como sea necesario, y escoltará a la aeronave hasta la plataforma, permaneciendo en posición, hasta que los motores sean apagados.

- 3.4 La unidad SSEI del aeropuerto una vez alertada que se ha declarado una emergencia, tomará posición de emergencia en calles de rodaje con acceso directo a pista, con el propósito de responder adecuadamente.
- 3.5 De declararse una emergencia, no es conveniente acceder a una petición del piloto al mando que la unidad SSEI deba permanecer en el cuartel.
- 3.6 De tal situación, el piloto al mando será advertido, sin embargo, la unidad SSEI terminará su estado de emergencia cuando el piloto informe que la situación de emergencia ya no existe.
4. Comunicaciones discretas en la extinción de incendios de aeronaves
- 4.1 La capacidad para comunicarse en una frecuencia discreta, está normalmente disponible en los aeropuertos que otorgan servicios de extinción de incendios de aeronaves.
5. Plan de Nieve
- 5.1 La administración del aeródromo es la autoridad responsable de efectuar la limpieza de la nieve y de llevar a cabo la medición, mejoras y notificación del estado de la superficie de los pavimentos.
- 5.2 Limpieza
- 5.2.1 Para limpieza de la nieve, hielo y aguas estancadas asociadas con la nieve y el hielo, se utilizan los siguientes medios:
- Cuando la nevada es moderada y para el mantenimiento ordinario de las áreas de movimiento, se utiliza barredora de gran velocidad (AP Pdte. Carlos Ibáñez del Campo-Punta Arenas y AD Balmaceda-Balmaceda).
 - Cuando la nevada es muy intensa, se usan también arado, quitanieve y sopladora.
 - Cuando se produce hielo (0° Celsius y menos), se utilizan los siguientes productos químicos: líquido descongelante a base de Glicol y Urea Diamida sintética.
- 5.3 Medición de la nieve y aguas estancadas asociadas
- 5.3.1 La profundidad de los depósitos de nieve y aguas estancadas se medirá mediante una varilla de medición. Se calculará un valor medio para cada tercio de la pista, la cual se notificará en milímetros.
- 5.3.2 Las mediciones se efectuarán a intervalos de 300 metros a lo largo de la pista y aproximadamente en 3 metros del eje de la misma.
- 5.3.3 Determinación de las características de roce sobre pistas pavimentadas mojadas

- 5.3.4 Las mediciones del coeficiente de roce sobre pistas pavimentadas mojadas son realizadas mediante un dispositivo de medición continua del rozamiento, con humectación automática denominado Mu-Meter, conforme a una programación anual y a requerimiento. Al respecto, en terreno se efectuarán mediciones longitudinales de toda la pista, y a cada lado del eje de la misma, en condición seca y mojada.
- 5.3.5 El nivel mínimo de roce, por debajo de la cual la pista podría clasificarse como resbaladiza, cuando está mojada, es de 0,26. En este sentido, cada vez que se compruebe que el rozamiento en una pista es inferior a ese valor declarado, la información deberá publicarse mediante SNOWTAM y/o NOTAM por la unidad involucrada.
- 5.4 Medición de la Eficacia de Frenado
- 5.4.1 Las mediciones de la eficacia de frenado sobre las pistas cubiertas de nieve o hielo son realizadas mediante un decelerómetro del tipo electrónico en el AP Pdte. Carlos Ibáñez del Campo-Punta Arenas y en el AD Balmaceda-Balmaceda.
- 5.5 Notificación de la Eficacia de Frenado
- 5.5.1 Para la finalidad de notificar la eficacia de frenado, cada pista se divide en tres secciones de igual longitud, denominadas A, B y C. La sección A será siempre el primer tercio medido desde el extremo de la pista que tenga el número de designación de pista más bajo, sin embargo, en las instrucciones para el aterrizaje, éstas secciones se denominarán la primera, segunda y tercera parte de una pista, vista en la dirección del aterrizaje.

ROZAMIENTO ESTIMADO DE LA SUPERFICIE EN CADA TERCIO DE LA PISTA

ROZAMIENTO EN LA SUPERFICIE ESTIMADO		
BUENA	-	5
MEDIANA/BUENA	-	4
MEDIANA	-	3
MEDIANA/DEFICIENTE	-	2
DEFICIENTE	-	1

Los valores intermedios correspondientes a MEDIANO/BUENO y MEDIANO /DEFICIENTE ofrecen información más precisa en una estimación cuando las condiciones se encuentran ente mediano y bueno o deficiente.

- 5.5.2 Cuando no se disponga de equipo de medición, se utilizará la información con clave numérica. No fiable, se notificará cuando más del 10% de la superficie de una pista esté cubierta de hielo mojado, nieve mojada y/o nieve fundente. En tales situaciones, los resultados de las mediciones y los cálculos se consideran absolutamente irreales. En los informes No fiables, irá seguido del índice de rozamiento indicado por el instrumento utilizado o de la eficacia del frenado calculada. En las instrucciones para el aterrizaje, la eficacia de frenado para cada sección de la pista se utilizará el lenguaje claro. El coeficiente de fricción se proporcionará a petición.
- 5.5.3 Se han establecido prioridades sobre la limpieza de las áreas de movimiento:
- pista en uso;
 - calles de rodaje asociadas a la pista en uso; y
 - apartaderos de espera y en plataformas de estacionamientos.
- 5.5.4 Coordinación de la limpieza de la nieve
- 5.5.4.1 Un comité de representantes de las autoridades aeroportuarias, los explotadores, **SSEI**, ATS, ARO y MET, se reunirán periódicamente a fin de asegurar la compatibilidad entre los procedimientos de limpieza de nieve y la utilización máxima del aeródromo o aeropuerto, incluso el cierre de ellos.
- 5.6 Difusión de información relativa al estado de la nieve
- 5.6.1 La autoridad aeroportuaria tiene la responsabilidad de notificar los cambios en el estado de las áreas de movimiento a:
- 1) la dependencia ATS en el aeródromo, que tiene a su cargo la responsabilidad de suministrar servicio de información de vuelo; y
 - 2) la oficina ARO designada para recibir la información, con fines de aleccionamiento y posterior difusión.
- 5.6.2 Normalmente para realizar la difusión se usa el SNOWTAM. La evaluación de la situación se hace por lo menos una vez cada 24 horas, antes que comience la mayor densidad de tráfico, siempre que existan cambios significativos en las condiciones meteorológicas. Cuando la información está sujeta a cambios tan repentinos que la información difundida por la red AFTN no llegaría a las tripulaciones de vuelo, se proporcionará directamente por medio de la dependencia ATS correspondiente. En caso de cierre o reapertura de un aeródromo o pista como resultado de la acumulación de nieve o hielo, se notificará mediante NOTAM.
- 5.6.3 Difusión de información que no tiene relación con la nieve o hielo.
- 5.6.3.1 Si una pista es afectada por aguas estancadas, que no dependen de la nieve o hielo, en cualquier momento durante la aproximación de la aeronave para el aterrizaje, la autoridad aeroportuaria comunicará directamente al ATS, los datos relativos a la profundidad y lugar de dicha agua estancada, para que éstos se transmitan a las tripulaciones de vuelo. Si la duración del fenómeno tiene posibilidad de persistir, y si la información requiere mayor distribución, se emitirá un SNOWTAM y/o NOTAM.

6. NOTIFICACIÓN DE CHOQUES CON AVES (R-SSEI-035)
- 6.1 El procedimiento de Notificación de Choques con fauna establecido en el ámbito nacional, es un sistema previsto para recopilar y difundir información sobre los incidentes que ocurran como consecuencia de una colisión entre una aeronave y la fauna (aves u otros animales), con la finalidad de adoptar las medidas de mitigación de manera oportuna y eficiente en aquellos Aeropuertos o Aeródromos donde se produjo el incidente.
- 6.2 El llenado del formulario de Notificación de Choques con Fauna, corresponderá prioritariamente a:
1. Piloto al amando;
 2. Personal de mantenimiento de la compañía;
 3. Jefes de base;
 4. Personal dependencias ATS, o
 5. Personal SSEI.
- 6.3 Sin perjuicio de los anterior, cada vez que una aeronave sufra un choque con fauna, el piloto al mando deberá reportarlo inmediatamente o tan pronto como sea posible, a la dependencia de los Servicios de Tránsito Aéreo más cercana; ello, sin perjuicio de llenar el Formulario de Notificación de Choque con Fauna (físico o digital) en el AP/AD más próximo.

El Formulario de Notificación de Choques con Fauna deberá enviarse inmediatamente, una vez registrado el incidente, al Departamento Aeródromos y Servicios Aeronáuticos (DASA), Sección SSEI, San Pablo 8381, Comuna de Pudahuel, FAX 22904606, email sei-dasa@dgac.cl, u oficina ARO de cada Aeropuerto o Aeródromos del país.

Independientemente de lo anterior, la notificación de Choque con Fauna, también podrá realizarse electrónicamente, desde el sitio web DGAC, desde donde podrá ser remitida en línea al administrador de la base de datos de choque con fauna, siguiendo la siguiente ruta:

www.dgac.cl ; menú superior Aeropuertos, seleccionar Notificación de Choques con Fauna, seleccionar Formularios en Línea, o en:
<http://algarrobo.dgac.cl/dgac/aves/formuesp.htm>;
<http://algarrobo.dgac.cl/dgac/aves/fformuing.htm>;

	NOTIFICACIÓN DE CHOQUE CON FAUNA	Código : R-SSEI-035
		Edición : 1.0
		Vigencia: 17 Marzo 2010
		Página : 1.1

1.- GENERALIDADES								
Aeropuerto / Aeródromo				N° Local				
Año				N° Nacional				
Mes			Pista utilizada					
Día			Hora Local					
2.- DE LA AERONAVE								
Explotador			Fabricante y modelo de la aeronave					
Matrícula de la aeronave			Fabricante y modelo del motor					
N° de Vuelo			Situación, si fuese en ruta					
Altura ft			Velocidad kt					
3.- CONDICIONES DE LUMINOSIDAD								
Alba			Día			Crepúsculo		
4.- FASE DEL VUELO								
Estacionamiento			Rodaje			Recorrido despegue		
En ruta			Descenso			Aproximación		
5.- PARTE (S) DE LA AERONAVE			Golpeadas	Dañadas		7.- CONDICIONES DEL CIELO		
Radomo					Cielo despejado			
Parabrisas					Algunas nubes			
Proa (exclusión punto anterior)					Cielo cubierto			
Motor N° 1					8.- PRECIPITACIÓN			
Motor N° 2					Niebla			
Motor N° 3					Lluvia			
Motor N° 4					Nieve			
Hélice					ESPECIE DE FAUNA			
Ala / Rotor					9.- NÚMERO DE ESPECIES			
Fuselaje					Observadas		Chocadas	
Tren de aterrizaje					1		1	
Cola					2-10		2-10	
Luces					11-100		11-100	
Otras partes (especificuese)					Más		Más	
6.- CONSECUENCIA PARA EL VUELO					10.- TAMAÑO DE LAS ESPECIES			
Ninguna					Pequeñas		S	
Despegue interrumpido					Medianas		M	
Aterrizaje por precaución					Grandes		L	
Se apagaron los motores					11.- SE ADVIRTIÓ AL PILOTO DEL PELIGRO DE FAUNA Y/O CONDICIÓN AVIARIA?			
Otros (especifique)					SI		NO	
NOTIFICADO POR, CARGO, N° LICENCIA								
OBSERVACIONES								
FIRMA DEL NOTIFICADOR			JEFE UNIDAD AEROPORTUARIA SSEI		JEFE AERÓDROMO O AEROPUERTO			

ESTA INFORMACIÓN SE NECESITA POR RAZONES DE SEGURIDAD AERONÁUTICA

	FAUNA STRIKE REPORTING FORM	Código : R-SSEI-035
		Edición : 1.0
		Vigencia: 17 Marzo 2010
		Página : 1.1

1.- GENERAL											
Airport / Aerodrome						N° Local					
Year						N° Nacional					
Month				Runway used							
Day				Local Time							
2.- AIRCRAFT											
Operator				Aircraft Make / Model							
Aircraft Make				Engine Make / Model							
N° of Flight				Location, if in route							
Height ft				Speed kt							
3.- LIGHTING CONDITIONS											
Dawn		Day		Twilight		Night					
4.- PHASE OF FLIGHT											
Parked		Taxiing		Take of Run		Climb					
En route		Descent		Approach		Landing roll					
5.- PART (S) OF AIRCRAFT				Struck		Damaged		7.- SKY CONDITIONS			
Radome								No cloud			
Windshield								Some cloud			
Nose (excluding above)								Overcast			
Engine N° 1								8.- PRECIPITATION			
Engine N° 2								Fog			
Engine N° 3								Rain			
Engine N° 4								Snow			
Propeller								SPECIES OF FAUNA			
Wing / Rotor								9.- Number of species			
Fuselage								Seen		Struck	
Landing gear								1		1	
Tail								2-10		2-10	
Lights								11-100		11-100	
Other (specify)								Más		Más	
6.- EFFECT OF FLIGHT						10.- Size of species					
None						Small		S			
Aborted off take off						Medium		M			
Landing precautionary						Larges		L			
Engine shut down						11.- PILOT WARNED OF THE DANGER OF FAUNA AND/OR CONDITION AVIARIA?					
Other (Specify)						YES		NO			
NOTIFY BY, N° LICENCE											
REMARKS											
REPORTED BY				SSEI UNIT AUTHORITY				AIRPORT OR AERODROME AUTHORITY			

THIS INFORMATION IS REQUIRED FOR AVIATION SAFETY

INDICE DE AERÓDROMOS PÚBLICOS CON SERVICIOS / PUBLIC AERODROMES INDEX WITH SERVICES

AERÓDROMO Indicador de lugar OACI AERODROME <i>ICAO location indicator</i>	TRÁFICO AUTORIZADO / APPROVED TRAFFIC			SECCIÓN AD <i>AD SECTION</i>
	INTL-NAC <i>INTL-NAT</i>	IFR -VFR	R = REGULAR/SCHEDULED RN= NO REGULAR/NON SCHEDULED P = AVIACIÓN GENERAL/GENERAL AVIATION	
1	2	3	4	5
ANTARTICA/ AD Tte. Rodolfo Marsh Martín SCRM	NAC	IFR-VFR	RN-P	AD 3.9-1.2-A.1
ANTOFAGASTA/ AP Andrés Sabella SCFA	INTL - NAC	IFR - VFR	R-RN-P	AD 2.1-1
ARICA/ AP Chacalluta SCAR	INTL - NAC	IFR - VFR	R-RN-P	AD 2.2-1
BALMACEDA/ AD Balmaceda SCBA	NAC	IFR - VFR	R-RN-P	AD 3.9-2.1-B
CALAMA/ AD El Loa SCCF	NAC	IFR - VFR	R-RN-P	AD 3.9-3.1-C
CALDERA/ AD Desierto de Atacama SCAT	NAC	IFR - VFR	R-RN-P	AD 3.9.3-2-C
CHAITÉN/ AD Nuevo Chaiten SCTN	NAC	VFR	RN-P	AD 3.9-3.6-C
CHILE CHICO/ AD Chile Chico SCCC	NAC	VFR	RN-P	AD 3.9-3.7-C
CHILLAN/ AD Gral. Bernardo O' Higgins SCCH	NAC	IFR - VFR	RN-P	AD 3.9-3.8-C
CHILOE AD Quellón SCON	NAC	VFR	R-NP	AD 3.9-3.8-C
COCHRANE/ AD Cochrane SCHR	NAC	VFR	RN - P	AD 3.9-3.10-C
COLINA/ AD Peldehue SCPD	NAC	VFR	RN-P	AD 3.9-3.11-C
CONCEPCIÓN/ AD (ALTN O/R) Carriel Sur SCIE	NAC	IFR - VFR	R-RN-P	AD 2.4-1
COYHAIQUE/ AD Teniente Vidal SCCY	NAC	VFR	RN-P	AD 3.9-3.12-C
CURACAVI/ AD Curacaví SCCV	NAC	VFR	RN- P	AD 3.9-3.14-C

INDICE DE AERÓDROMOS PÚBLICOS CON SERVICIOS / PUBLIC AERODROMES INDEX WITH SERVICES

AERÓDROMO Indicador de lugar OACI AERODROME ICAO location indicator	TRÁFICO AUTORIZADO / APPROVED TRAFFIC			SECCIÓN AD AD SECTION
	INTL-NAC INTL-NAT	IFR -VFR	R = REGULAR/SCHEDULED RN= NO REGULAR/NON SCHEDULED P = AVIACIÓN GENERAL/GENERAL AVIATION	
1	2	3	4	5
CURICÓ/ AD General Freire SCIC	NAC	VFR	RN - P	AD 3.9-3.15-C
DALCAHUE/ AD Mocopulli SCPQ	NAC	IFR-VFR	R-RN-P	AD 3.9-4.1-D
EL SALVADOR / AD Ricardo García Posada SCES	NAC	VFR	R-RN-P	AD 3.9-5.1-E
FREIRE AD La Araucanía SCQP	NAC	IFR-VFR	R - RN-P	AD 3.9-6.1-F
FUTALEUFU/ AD Futaleufú SCFT	NAC	VFR	RN-P	AD 3.9-6-2-F
IQUIQUE/ AP Diego Aracena SCDA	INTL-NAC	IFR-VFR	R-RN-P	AD 2.5-1
ISLA DE PASCUA/ AP Mataverí SCIP	INTL-NAC	IFR-VFR	R-RN-P	AD 2.6-1
JUAN FERNANDEZ/ AD Robinson Crusoe SCIR	NAC	VFR	RN-P	AD 3.9-9.1-J
LA SERENA/ AD La Florida SCSE	NAC	IFR-VFR	R-RN-P	AD 3.9-10.2-L
LOS ANGELES/ AD María Dolores SCGE	NAC	IFR-VFR	RN-P	AD 3.9-10.8-L
MELINKA/ AD Melinka SCMK	NAC	VFR	RN-P	AD 3.9-11.1-M
NATALES/ AD Tte. Julio Gallardo SCNT	NAC	IFR-VFR	R - RN - P	AD 3.9-12.1-N
OSORNO/ AD Cañal Bajo Carlos Hott Siebert SCJO	NAC	IFR-VFR	R- RN-P	AD 3.9-14.1-O
PALENA/ AD Alto Palena SCAP	NAC	VFR	RN -P	AD 3.9-15.2-P
PORVENIR/ AD Capitán Fuentes Martínez SCFM	NAC	IFR - VFR	R-RN-P	AD 3.9-15.7-P

INDICE DE AERÓDROMOS PÚBLICOS CON SERVICIOS / PUBLIC AERODROMES INDEX WITH SERVICES

AERÓDROMO INDICADOR DE LUGAR OACI <i>Aerodrome ICAO Location Indicator</i>	TRÁFICO AUTORIZADO / <i>Approved Traffic</i>			Sección AD <i>AD Section</i>
	INTL-NAC INTL-NAT	IFR - VFR	R= Regular/ <i>Scheduled</i> RN= No regular/ <i>Non scheduled</i> P= Aviación General/ <i>General Aviation</i>	
1	2	3	4	5
PUERTO AYSÉN/ AD Cabo 1° Román SCAS	NAC	VFR	R-NP	AD 3.9-15.8-P
PUERTO MONTT/ AP El Tepual SCTE	INTL-NAC	IFR-VFR	R-RN-P	AD 2.7-1
PUERTO MONTT/ AD Marcel Marchant SCPF	NAC	VFR	RN-P	AD 3.9-15.9-P
PUERTO WILLIAMS/ AD Guardiamarina Zañartu SCGZ	NAC	IFR-VFR	R-P	AD 3.9-15.11-P
PUNTA ARENAS/ AP Pdte. Carlos Ibañez del C. SCCI	INTL-NAC	IFR-VFR	R-RN-P	AD 2.8-1
SANTIAGO/ AP Arturo Merino Benítez SCEL	INTL-NAC	IFR-VFR	R-RN-P	AD 2.9-1
SANTIAGO/ AD Eulogio Sánchez SCTB	NAC	IFR - VFR	RN - P	AD 3.9-18.6-S
SANTO DOMINGO/ AD Santo Domingo SCSN	NAC	IFR-VFR	P	AD 3.9-18.9-S
VALDIVIA/ AD Pichoy SCVD	NAC	IFR-VFR	R - RN-P	AD 3.9-20.1-V
VALLENDAR/ AD Vallenar SCLL	NAC	VFR	RN-P	AD 3.9-20.2-V
VALPARAISO/ AD Rodelillo SCRD	NAC	VFR	P	AD 3.9-20.2-V
VIÑA DEL MAR/ AD Viña del Mar SCVM	NAC	IFR-VFR	RN-P	AD 3.9-20.6-V

✂

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE
INTENTIONALLY LEFT BLANK

1.5 SITUACION DE LA CERTIFICACIÓN DE AEROPUERTOS Y AERÓDROMOS ADMINISTRADOS POR DASA – DGAC.

N° de Certificado	Nombre del Aeródromo	Fecha de Otorgamiento	Vigencia del Certificado	Observaciones
	1	2	3	4
N° 01/2019	Aeropuerto Chacalluta de Arica	05.DIC.2019	Dispuesto mediante Resol. N° 04/1/1678/1264 de fecha 05.DIC.2019. Definitivo	Certificado por la DGAC
N° 03/2017	Aeropuerto Diego Aracena de Iquique	28.NOV.2017	Dispuesto mediante Resol. N° 04/1/0130/1660 de fecha de 09.DIC.2021. Vigencia hasta DIC. 2024.	Certificado por la DGAC (Ver AIC)
N° 04/2017	Aeropuerto Andrés Sabella	29.NOV.2017	Dispuesto mediante Resol. N° 04/1/0137/1902 de fecha de 22.DIC.2022. Vigencia hasta DIC. 2024.	Certificado por la DGAC (Ver AIC)
N° 05/2018	Aeropuerto El Tepual de Puerto Montt	18.DIC.2017	Dispuesto mediante Resol. N° 04/1/0150/1984 de fecha de 29.DIC.2022. Vigencia hasta DIC. 2024.	Certificado por la DGAC (Ver AIC)
N° 06/2018	Aeropuerto Presidente Carlos Ibáñez del campo	19.DIC.2017	Dispuesto mediante Resol. N° 04/1/0150/1984 de fecha de 29.DIC.2022. Vigencia hasta DIC. 2024.	Certificado por la DGAC (Ver AIC)
N° 02/2023	Aeródromo la Araucanía de Freire	18.OCT.2017	Dispuesto mediante Resol. N° 04/1/0178/2101 de fecha 14.NOV.2023. Definitivo	Certificado por la DGAC
N° 03/2023	Aeródromo El Loa de Calama	14.NOV.2023	Dispuesto mediante Resol. N° 04/1/0179/2104 de fecha 14.NOV.2023. Definitivo	Certificado por la DGAC

1.5.1 CERTIFICACIÓN DEFINITIVA DE AEROPUERTOS Y AERÓDROMOS

1.5.1.1 AEROPUERTO CHACALLUTA, ARICA (SCAR)

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	Aeropuerto Chacalluta, Arica
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

EXENCIONES AEROPUERTO CHACALLUTA – ARICA (SCAR)

Nº	DESVIACION RESPECTO DE LAS NORMAS	CONDICIONES APLICABLES PARA LA OPERACIÓN Y PROCEDIMIENTOS
1	<p><u>NIVELACION DE FRANJA DE PISTA, FRANJAS DE CALLES DE RODAJE ALFA, BRAVO Y CHARLIE</u></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>Capítulo 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><u>DEFENSA CONTROL DE RIESGO:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1) En proceso de nivelación, por organismo competente. 2) Adecuada demarcación e iluminación del Borde de Pista. (Monitoreo permanente por Supervisor del Área de Movimiento) 3) Comunicación permanente con Control de Tránsito Aéreo. <p><u>EXENCIÓN TEMPORAL</u></p>
2	<p><u>MÁRGENES DE PISTA Y MARGENES DE CALLES DE RODAJES ALFA, BRAVO Y CHARLIE</u></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><u>DEFENSA CONTROL DE RIESGO:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1) En proceso de nivelación, por organismo competente. 2) Adecuada demarcación e iluminación del Borde de Pista. (Monitoreo permanente por Supervisor del Área de Movimiento) 3) Comunicación permanente con Control de Tránsito Aéreo. <p><u>EXENCIÓN TEMPORAL</u></p>

✎ 1.5.1.2 CERTIFICACION AERÓDROMO LA ARAUCANÍA - FREIRE (SCQP)

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, la DGAC, otorgó mediante Resolución Exenta N° 04/1/0178/2101 de fecha 14 de noviembre de 2023 **la Certificación definitiva N° 02/2023, del Aeródromo "La Araucanía" de la ciudad de Freire.**

Detalles de la Certificación:

UNIDAD	Aeródromo "La Araucanía" de Freire (SCQP).
CONDICIÓN	Certificación Definitiva.
DOCUMENTO	Certificado N° 02/2023
TIPO	DGAC, SRVSOP - OACI
FECHA	14 noviembre 2023
REGLAMENTACIÓN	DAR 14 "Reglamento de Aeródromos" DAN 14 139 "Certificación de Aeródromos" DAN 14 153 "Operación de Aeródromos" DAN 14 154 "Diseño de Aeródromos"

EXENCIONES AERÓDROMO “LA ARAUCANÍA” - FREIRE (SCQP)

EXENCIONES		
Nº	DESVIACIÓN RESPECTO DE LAS NORMAS	CONDICIONES APLICABLES PARA LA OPERACIÓN Y PROCEDIMIENTOS
1	<p>Resistencia de pavimento (PCN) de Pista (RWY), Calles de Rodaje (TWY) Bravo, Charlie y Delta y APN Comercial: ACN aeronave crítica mayor que PCN publicado.</p> <p>DAR 14, Capítulo 3, numeral 3.6.3</p> <p>“El número de clasificación de pavimento (PCN) notificado, indicará que una aeronave con número de clasificación (ACN) igual o inferior al PCN notificado, puede operar sobre ese pavimento, sin perjuicio de cualquier limitación con respecto a la presión de los neumáticos o a la masa total de la aeronave”.</p>	<p>DEFENSA CONTROL DE RIESGO:</p> <p>PCN publicado en la AIP-CHILE.</p> <p>Aeronave critica opera con restricción de peso, opera con un ACN inferior al PCN informado.</p> <p>Proyecto de aumento de resistencia de los pavimentos a cargo del Ministerio de Obras Públicas (MOP)- Dirección de Aeropuertos (DAP), planificada su realización en año 2027.</p> <p><u>EXENCIÓN TEMPORAL</u></p>
2	<p>Franjas de Calles de Rodaje Bravo (B), Charlie (C) y Delta (D): existencia de objeto (zanja de drenaje)</p> <p>DAN 14 154 Sección 154.245, literal (b)</p> <p>"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”.</p>	<p>DEFENSA CONTROL DE RIESGO:</p> <p>Demarcación de borde y eje en calles de rodaje Bravo, Charlie y Delta.</p> <p>Luces de eje y balizas reflectantes de borde en calles de rodaje Bravo y Charlie.</p> <p>Luces de borde de calle de rodaje Delta.</p> <p>Proyecto de construcción de estructura de hormigón (encajonar) zanja de drenaje por parte del Ministerio de Obras Públicas (MOP) - Dirección de Aeropuertos (DAP) en próxima concesión aeroportuaria, planificada su realización en año 2030.</p> <p><u>EXENCIÓN TEMPORAL</u></p>

✎ 1.5.1.3 AERÓDROMO “EL LOA” - CALAMA (SCCF)"

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, la DGAC, otorgó mediante Resolución Exenta N° 04/1/0179/2104 de fecha 14 de Noviembre de 2023 la Certificación definitiva N° 03/2023, del Aeródromo “EL Loa” de la ciudad de Calama.

Detalles de la Certificación:

UNIDAD	Aeródromo “El Loa” de Calama. (SCCF).
CONDICIÓN	Certificación Definitiva.
DOCUMENTO	Certificado N° 03/2023
TIPO	DGAC, SRVSOP - OACI
FECHA	14 noviembre 2023
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° 04/1/179/2104 de fecha 14 noviembre 2023.



EXENCIONES AERÓDROMO EL LOA – CALAMA (SCCF)

EXENCIONES		
Nº	DESVIACIÓN RESPECTO DE LAS NORMAS	CONDICIONES APLICABLES PARA LA OPERACIÓN Y PROCEDIMIENTOS
1	<p>Pendiente Longitudinal de Pista 10/28 Superior a la Norma. La pendiente Longitudinal del Aeródromo El Loa, de Calama, es del 2 %, superando lo establecido en la normativa vigente.</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 0261 de 27 de marzo 2017.</p> <p>DAR 14, Capítulo 4 "Características Físicas", Sección 4.1 PISTAS, Punto 4.1.8.1 "Pendientes Longitudinales".</p> <p><i>"La pendiente obtenida al dividir la diferencia entre la elevación máxima y la mínima a lo largo del eje de la pista, por la longitud de ésta expresada en porcentaje, no deberá exceder del 1% cuando el número de clave sea 3 ó 4..."</i></p> <p>DAN 14 154, Diseño de Aeródromos, Sección 154.201. Pistas, literal (d) Pendientes de las pistas, numeral (1) (i) "Pendientes longitudinales".</p> <p><i>"La pendiente longitudinal obtenida al dividir la diferencia entre la elevación máxima y la mínima a lo largo del eje de la pista, por la longitud de ésta expresada en porcentaje, no debe exceder del 1% cuando el número de clave sea 3 ó 4. El Apéndice 2 de la misma norma, Capítulo 1, numeral 10, literal a, número 2, señala que la pendiente longitudinal no debe exceder el 1,25 %, para las pistas clave 4".</i></p>	<p>DEFENSA CONTROL DE RIESGO:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Publicación en AIS, respecto a la condición de pendiente de pista superior a lo normado (Pendiente: RWY 28 - 2.0%). 2) Ayudas visuales luminosas (luces de pista) y no luminosas (señalización) en buen estado y mantenimiento programado de las mismas. 3) Supervisión y registro de inspecciones de coeficiente roce y FOD en pista (S.A.M). 4) Estudios de corrección de longitud de pista, por pendiente longitudinal superior a lo establecido en la normativa vigente. 5) Evaluación de Seguridad Operacional (ESO) por pendiente longitudinal superior a lo establecido en la normativa vigente. <p>Publicación en AIP-Chile Volumen I AD 3.9-3.1-C</p> <p><u>EXENCIÓN PERMANENTE</u></p>

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE
INTENTIONALLY LEFT BLANK

FIR ANTOFAGASTA
ANTOFAGASTA FIR
(SCFZ)

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE
INTENTIONALLY LEFT BLANK

FIR ANTOFAGASTA
ANTOFAGASTA FIR

1. Vuelos IFR/VFR

- 1.1. Todos los vuelos IFR/VFR, que vayan a cruzar la frontera Chilena, deberán previamente presentar FPL. Los vuelos VFR no se permitirán por sobre FL195.
- 1.2. Todos los vuelos VFR que se dispongan a volar total o parcialmente entre Arica y Vallenar, deberán observar las siguientes disposiciones y establecer contacto en ambos sentidos en las correspondientes frecuencias de acuerdo a la ruta a volar: Todo tráfico VFR deberá establecer comunicación en ambos sentidos en las frecuencias asignadas de acuerdo al tramo a la ruta que se proyecte volar y solicitar instrucciones específicas de mantener la frecuencia o cambiar a otra frecuencia de acuerdo a requerimiento ATC.
- 1.3. Toda aeronave que opere o ingrese al TMA Antofagasta y cuente con respondedor SSR operativo, deberá activar Código A 2000 y Modo "C", excepto que ATC le asigne otro código. Todo tráfico VFR que cuente con equipo respondedor operativo a bordo, deberá activar Código A 2000 hasta que ATC asigne otro código.
- 1.4. Todos los vuelos con STS/HOSP o MEDEVAC deben colocar obligatoriamente en el casillero 18 del FPL en NR de AOC (Certificado de Operador Aéreo).
- ☞ 1.5. **Para operaciones con especificaciones de navegación que no tengan código asignado para Casilla 18 del FPL, estas especificaciones deben ser indicadas a continuación de NAV/. Ejemplo: NAV/ ARNP RNP2 y disponer de las siguientes capacidades en la Casilla 10A del FPL: GOLF, ROMEO y ZULU.**

2. Comunicaciones

- 2.1. Frecuencia ACC IQUIQUE 128.7 MHZ Sector norte Limite desde 182100S 0710230W siguiendo por LAT 182100S hasta limite CHILE-PERU y hasta el límite sur de CHILE-BOLIVIA. Linea de Weste a Este desde LAT 232625S 0713140W DCT SIDOT 225313S 0704808W DCT ARPOM 225313S 0703346W DCT PUKTA 225307S 0702239W DCT VOR LOA 223001S 0685237W DCT ARMOS 241730S 0675845W. limite Weste desde LAT 182100S 0710230W hasta 195233S 0711105W DCT 232625S 0713140W límite Este CHILE-BOLIVIA y limite CHILE-ARGENTINA FREQ 128.3 MHZ sector sur desde LAT 283000S.
- 2.2. Aire a tierra IQUIQUE RDR 128.3 MHZ con cobertura limitada bajo FL300 en el sector sur de CALAMA. Frecuencia alternativa ANTOFAGASTA RDR 120.9 MHZ y Calama TWR 118,7 MHZ, secundaria Antofagasta RDR 119.3 MHZ
- ✂ 2.3. Posición ALDAX en aerovía UL550 debe ser reportada en frecuencia 128,7 MHZ IQUIQUE ACC

3. Uso de Sistema GPS

- 3.1. Se autoriza el uso del Sistema GPS como medio primario de navegación en las rutas RNAV, de acuerdo a lo dispuesto en el DAP 06-13 Resolución DGAC N° 02474-E de fecha 18 Octubre 2006, para aquellas aeronaves que cumplan con los requisitos establecidos. Se deberá insertar la letra zeta (Z) en la Casilla 10 y NAV/GPS en la Casilla 18 del formulario del FPL.

4. Prohíbese viraje en 180 grados en pista

- 4.1. No se permite en aeródromos públicos a las aeronaves de peso total de 25.000 kg o superior, ejecutar virajes de 180 grados en pista de 45 metros de ancho o menos. Estos virajes deberán realizarse en los lugares preestablecidos para tal efecto. En aquellos aeródromos que no cuenten con un área preparada para éstos giros, las aeronaves los realizarán sólo en los umbrales de pista. Solo en casos de emergencia y/o debidamente calificados, la mencionada maniobra será autorizada por el ATC.

5. Área de actividad de patrullaje y rescate marítimo

- 5.1. La Armada de Chile entre el 15 de Diciembre y el 15 de Marzo de cada año realizará actividades de patrullaje y rescate marítimo desde GND hasta 1.000 FT MSL y 1.000 FT GND, en los sectores comprendidos entre Arica y Quellón hasta 2 NM mar adentro y en las playas lacustre entre el Lago Vichuquén hasta el Lago Yelcho respectivamente. Coordinación en la frecuencia TIBA 118.2 MHZ.

6. Limite Provisión Servicio Información de Vuelo (FIS) y Servicio de Alerta (ALRS)

- 6.1. Declarase límite Provisión FIS y ALRS entre AP Diego Aracena – Iquique y AP Andrés Sabella-Antofagasta, la línea imaginaria siguiente coordenada: 215400S (Cabo Paquica). Aeronave en vuelo VFR incluyendo trabajos aéreos, que cruce Cabo Paquica rumbo norte bajo 3000 FT deberá mantener escucha en FREQ 127.3 MHz Iquique Radio y a 3000 FT o superior FREQ 122.7 MHz Iquique Radar. Para tránsito VFR incluyendo trabajo aéreo que cruce Cabo Paquica rumbo Sur bajo 3000 FT deberá mantener escucha FREQ 127.1 MHz Antofagasta Radio y 3000 FT o superior FREQ 120.9 MHz Antofagasta Radar.

7. Sistema de Anticolisión y Alerta de Aeronaves (TCAS)

- 7.1. Los pilotos deberán asegurarse que sus respondedores permanezcan en funcionamiento constante durante todo el vuelo que se desarrolla en el espacio aéreo de jurisdicción de Chile.

8. Ingreso de aeronaves a la FIR Antofagasta desde el Norte

- 8.1. Todas las aeronaves ingresando a la FIR Antofagasta (SCFZ) desde el norte, deberán contactar con Iquique ACC 128.7 Mhz o Santiago Oceánico 10.024 KHz, al menos con 5 minutos (40 NM) antes de punto de ingreso a la FIR Antofagasta, a objeto de reportar hora prevista sobre el punto significativo (ETO) y nivel de vuelo.

9. Precauciones

- 9.1. Obstáculo dentro de región Atacama, precaución tendido eléctrico de 156 KM entre subestaciones Cardones y Diego de Almagro. atraviesa las comunas de Copiapó, Diego de Almagro y Tierra Amarilla.
- 9.2. Precaución vuelos hacia y desde helipuertos públicos, privados o militares debido a posible actividad de RPA bajo 400 ft.
- 9.3. Precaución torres de tendido eléctrico de 30 M de alto ubicadas en el sector N de la ciudad de Tocopilla en las siguientes coordenadas geográficas: 220602S 0701209W / 220538S 0701234W / 220549S 0701247W / 220611S 0701220W.
- 9.4. Precaución 36 Aerogeneradores de 166.5 M HGT señalizados día y noche, ubicados a 10.96 KM al NE AD El Loa, Calama. Localizados en polígono con las siguientes COOR GEO.:
PTO 1 222744,91S / 684820,74W, PTO 2 222745,65S / 684720,41W, PTO 3 222759,86S / 684524,15W
PTO 4 222821,29S / 684500,87W, PTO 5 222916,11S / 684532,55W, PTO 6 222822,75S / 684711,09W
PTO 7 222927,97S / 684817,58W, PTO 8 222821,73S / 684820,37W, PTO 1 222744,91S / 684820,74W
- 9.5. Precaución 02 Aerogeneradores de 140 M. HGT ubicados en Comuna de Taltal, Región de Antofagasta, ubicados en las siguientes COOR GEO.:
AERO 1 245425.00S / 694409.00W, AERO 2 245256.70S / 694821.77W
- 9.6. Precaución, sobrevuelo de aeromodelos sector urbano de la ciudad de Iquique y Alto Hospicio, Región de Tarapacá, zona Peligrosa de GND a 1200 FT AGL, 24 horas al día en área delimitada por las siguientes coordenadas geográficas:
201125S/0700815W - 201811S/0700634W - 201448S/0700720W
201726S/0700759W - 201626S/0700448W - 201254S/0700934W
Instrucciones Iquique Radio o Iquique Radar
- 9.7. Precaución 02 Torres de medición de viento de 162.5 M. HGT, localizados a 12.6 KM y 20 KM al W THR 10 del Aeródromo El Loa, Calama, ubicados en las siguientes COOR GEO.:
223018.9S / 0690227.5W y 222940.5S / 0690643.9W
- 9.8. Precaución instalación de 35 Aerogeneradores de 162.5 M HGT a 16 KM al W del Aeródromo El Loa, Calama, ubicado en las coordenadas geográficas del siguiente polígono:
PTO 1 223045.31S/690705.17W PTO 2 223040.69S/690600.03W PTO 3 223036.95S/690449.50W
PTO 4 223034.37S/690419.52W PTO 5 223032.12S/690237.88W PTO 6 223011.92S/690237.40W
PTO 7 222957.24S/690257.40W PTO 8 222938.63S/690324.64W PTO 9 222928.20S/690402.27W
PTO 10 222922.64S/690430.50W PTO 11 222928.27S/690533.48W PTO 12 222952.38S/690639.20W
PTO 1 223045.31S/690705.17W.

- 9.9 Precaución 02 Torres de medición de viento de 120.83 M. HGT, localizados en zona montañosa de la Comuna de Tal Tal, Región de Antofagasta en las siguientes COOR GEO.:
Torre 1) 245748.25S / 0693733.10W y Torre 2) 245647.13S / 0700501.95W.
- 9.10 Precaución mástil de antena de 30 M. HGT, localizado en Cerro Chuño en COORD GEO.: 182845S / 0701618W, a 7 NM SW de AP Chacalluta, con señalización nocturna.
- 9.11 Precaución mástil de antena de 45 M. HGT, localizado en Morro Gordo en COORD GEO.: 182830S / 0701923W, a 7 NM SW de AP Chacalluta, con señalización nocturna.
- 9.12 Precaución asta de bandera de 45 M. HGT, localizado en Morro de Arica en COORD GEO.: 182846.84S / 0701926.34W, a 7 NM SW del AP Chacalluta, con señalización nocturna.
- 9.13 Precaución 01 Torre de medición de viento de 105 M. HGT, localizada en comuna de Pozo Almonte en COORD GEO 212556.22S / 694348.94W.
- 9.14 Precaución 01 Torre de medición de viento de 105 M. HGT, localizada en comuna de María Elena en COORD GEO 212949.72S / 694604.67W.
- 9.15 Precaución, Parque Eólico Horizonte 140 unidades de 175 M. HGT cada una, localizadas a 76 KM al NE de la comuna de Tal-Tal, en un RDO de 5 NM centrado en las COORD GEO 245743.23S / 695147.55
- 9.16 Precaución 01 Torre de medición de viento de 122.5 M. HGT, localizada en comuna de Tal-Tal en COORD GEO 245741.84S / 695945.33W.
- 9.17 Precaución 01 Torre de medición de viento de 145 M. HGT, localizada a 73 KM al NW comuna de Tal-Tal en COORD GEO 245842.14S / 695523.31W, señalizado día y noche.
- 9.18 Precaución 01 Torre de medición de viento de 120 M. HGT, localizada a 53 KM al SW AD El Loa (SCCF) en COORD GEO 225726.98S / 691124.65W, señalizado día y noche.
- ☞ 9.19 **Precaución 52 Torres de medición de viento de 179.5 M. HGT, localizada a 90 KM al N de la Comuna de Tal-Tal en COORD GEO 245339.27S / 694746.57W.**
- ☞ 9.20 **Precaución 01 Torre de medición de viento de 129 M. HGT, localizada a 41 KM al NW AD El Loa (SCCF) en COORD GEO 223437.67S / 691738.46W, señalizado día y noche.**

////

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE
INTENTIONALLY LEFT BLANK

FIR ISLA DE PASCUA
EASTER ISLAND FIR
(SCIZ)

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE
INTENTIONALLY LEFT BLANK

FIR ISLA DE PASCUA
EASTER ISLAND FIR

1. **Vuelos IFR/VFR**

1.1 Todos los vuelos con STS/HOSP o MEDEVAC deben colocar obligatoriamente en el casillero 18 del FPL en NR de AOC (Certificado de Operador Aéreo).

☞ 1.2 **Para operaciones con especificaciones de navegación que no tengan código asignado para Casilla 18 del FPL, estas especificaciones deben ser indicadas a continuación de NAV/. Ejemplo: NAV/ARNP RNP2 y disponer de las siguientes capacidades en la Casilla 10A del FPL: GOLF, ROMEO y ZULU.**

2. **Sistema de Anticolisión y Alerta de Aeronaves (TCAS)**

Los pilotos deberán asegurarse que sus respondedores permanezcan en funcionamiento constante durante todo el vuelo que se desarrolla en el espacio aéreo de jurisdicción de Chile.

3. Se dispone CPDLC/ADS-c dentro de la FIR SCIZ para toda ACFT equipada con capacidad FANS-1/A. La dirección de enlace (log-ON) es SCEZ. Las ACFT que ingresen a la FIR SCIZ desde sector adyacentes en cuyos espacios aéreos no se contemple capacidad CPDLC ni ADS-C deberán efectuar log-ON a lo menos 15 min BFR de cruzar el límite de la FIR SCIZ, pero no antes de 45 min de dicho PTO ACFT no equipadas con capacidad FANS-1/A o ante el evento de una falla de los enlaces o caída del sistema, las tripulaciones de FLT deberán contactar al control oceánico vía FREQ HF de voz, utilizando las comunicaciones de radiofrecuencias AVBL. Las comunicaciones de voz vía telefonía satelital deberán usarse como respaldo y ante situaciones de emergencia o peligro. Para mas informaciones refiérase a lo publicado en documento global operational data link document (gold), DAN 11-09

ENGLISH VERSION

CPDLC AND ADS-C ARE AVBL WITHIN SCIZ FIR FOR FANS-1/A CAPABLE ACFT. THE FIR LOG-ON ADDRESS IS SCEZ. ACFT ENTERING THE SCIZ FIR FROM ADJACENT NON-CPDLC AND NON ADS-C AIRSPACE SHALL LOG-ON (SCEZ) AT LEAST 15 MIN BUT NO MORE THAN 45 MIN PRIOR TO ENTERING TO SCIZ FIR. ACFT WO FANS-1/A CAPABILITY OR IN THE EVENT OF DATA LINK FAILURE OR OUTAGES, FLIGHT CREWS SHALL CONTACT OCEANIC CONTROL VIA HF VOICE FOR ROUTINE COM, SATVOICE CONTACT SHOULD BE USED AS BACKUP OR DISTRESS AND URGENCY SITUATIONS. FOR FURTHER INFORMATION REFERS TO THE GLOBAL OPERATIONAL DATA LINK DOCUMENT (GOLD), DAN 11-09

//////

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE
INTENTIONALLY LEFT BLANK

FIR PUERTO MONTT
PUERTO MONTT FIR
(SCTZ)

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE
INTENTIONALLY LEFT BLANK

FIR PUERTO MONTT
PUERTO MONTT FIR

1. Vuelos IFR/VFR

- 1.1 Todos los vuelos IFR/VFR, que vayan a cruzar la frontera Chilena, deberán previamente presentar FPL. Los vuelos VFR no se permitirán por sobre FL195.
- 1.2 **Las extensiones de servicios en unidades de la zona sur, deben ser autorizadas por el Jefe Zonal SUR teléfono contacto +56942887336**
- 1.3 Todos los vuelos con STS/HOSP o MEDEVAC deben colocar obligatoriamente en el casillero 18 del FPL el NR de AOC (Certificado de Operador Aéreo).
- 1.4 Para operaciones con especificaciones de navegación que no tengan código asignado para Casilla 18 del FPL, estas especificaciones deben ser indicadas a continuación de NAV/. Ejemplo: NAV/ ARNP RNP2 y disponer de las siguientes capacidades en la Casilla 10A del FPL: GOLF, ROMEO y ZULU.

2. Espacio Aéreo Clase G

- 2.1 Se determina como espacio aéreo Clase C, la siguiente zona con los límites que se indican: Lateral entre radiales 320/020 y 140/200 del VOR/DME SCTE, arco DME 3 a 30 NM. Vertical 2000 FT ALT/FL195 BTN arco 3 y 20, 3000 FT ALT/FL195 BTN arco 20 y 30, tanto hacia el norte como hacia el sur. Uso obligatorio respondedor SSR. Toda aeronave que proceda a ingresar a la especificada anteriormente, ya sea por motivos de interceptar rutas de salida VFR u otros, deberá tener comunicación en ambos sentidos con Puerto Montt Radar en 121.3 MHz primaria ó 128.3 MHz secundaria, y obtener autorización para el ingreso y/o cruce de dicha zona.

3. Llegadas/Comunicaciones

- 3.1 Las llegadas desde el Norte hacia AP El Tepual, ingresarán desde el sector Este de Frutillar luego según autorización ATC. Las llegadas desde el Norte hacia AD El Mirador y al AD Marcel Marchant, ingresarán desde el sector Este de Frutillar posterior Ciudad de Llanquihue y Puerto Varas, luego procederán vía ruta visual publicada en la VAC AD Marcel Marchant. Las salidas hacia el Norte desde el AD El Mirador y AD Marcel Marchant procederán vía ruta visual publicada en la VAC AD Marcel Marchant. Las ACFT que operen hacia o desde el AD Marcel Marchant hacia o desde el Sureste procederán vía Boca Estuario de Reloncaví. Las ACFT que operen hacia o desde el AD Marcel Marchant, hacia o desde el Surweste procederán vía Isla Guarello, Isla Puluqui y Canal de Chacao o viceversa. Las ACFT que operen desde AD Marcel Marchant hacia el Sur procederán vía Este de Isla Guarello, Este de Isla Puluqui directo al destino. Las ACFT que operen hacia el AD Marcel Marchant desde el Sur procederán vía Isla Puluqui y por el Este Isla Guarello directo al destino. Tránsito hacia el Sur y Surweste deberán mantener bajo 2.000 FT hasta ribera Sur Isla Tabón o según autorización ATC.
- 3.2 Comunicaciones: Desde el Norte, Puerto Montt Radar 121.3 MHz hasta inmediaciones de Puerto Varas, posterior según instrucciones ATC. Desde AD Marcel Marchant o el AD El Mirador hacia el Norte La Paloma Información 127.3 MHz hasta Puerto Varas, posterior Puerto Montt Radar. Desde el AD Marcel Marchant hacia el Sur, Surweste y Sureste La Paloma Información 127.3 MHz hasta lateral Isla Maillen, posterior Puerto Montt Radar. Desde el Sur, Surweste o Sureste hacia el AD Marcel Marchant, Puerto Montt Radar hasta lateral Isla Maillen, posterior La Paloma Información.

4. Niveles

- 4.1 Las aeronaves volarán de acuerdo a la Tabla de Crucero y Cursos Magnéticos.

5. Uso del Sistema GPS como medio primario de Navegación Aérea

- 5.1 Se autoriza el uso del Sistema GPS, como medio primario de navegación aérea en las rutas RNAV, de acuerdo a lo dispuesto en el DAP 06-13 de fecha 02 Julio de 1997 para aquellas aeronaves que cumplan los requisitos establecidos. Se deberá insertar la letra zeta (z) en la casilla 10 y NAV/GPS en la casilla 18 del Formulario FPL.

6. Establécese siguiente circulación general de tráfico

- 6.1 Aeronaves hacia el Sur utilizarán rutas ATS sector Este, hacia el Norte utilizarán rutas ATS sector Oeste. Instrucciones Santiago ACC frecuencia 126.3 MHz, Concepción APP frecuencia 129.35 MHz; Temuco APP frecuencia 119.2 MHz SCDRY 128.7MHz, Puerto Montt RDR frecuencia 123.1/128.3 MHz.

7. Prohíbese viraje en 180 grados en pista

- 7.1 No se permite en aeródromos públicos a las aeronaves de peso total de 25.000 kg o superior, ejecutar virajes de 180 grados en pista de 45 metros de ancho o menos. Estos virajes deberán realizarse en los lugares preestablecidos para tal efecto. En aquellos aeródromos que no cuenten con un área preparada para estos giros, las aeronaves los realizarán sólo en los umbrales de pista. Solo en casos de emergencia y/o debidamente calificados, la mencionada maniobra será autorizada por el ATC.

8. Área de actividad de patrullaje y rescate marítimo

- 8.1 La Armada de Chile entre el 15 de diciembre y el 15 de marzo de cada año realizará actividades de patrullaje y rescate marítimo desde GND hasta 1.000 FT MSL y 1.000 FT GND, en los sectores comprendidos entre Arica y Quellón hasta 2 NM mar adentro y en las playas lacustres entre el Lago Vichuquén hasta el Lago Yelcho respectivamente. Coordinación en la frecuencia TIBA 118.2 MHz

9. Precauciones

- 9.1 Precaución sector San Antonio y el Duao, por cruce aéreo de línea eléctrica energizado a 2.300 volts, señalizado con balizas reflectantes, desde postes soportantes de concreto de 18 m HGT cada uno, en lado Oeste de coordenadas 41 46 35 S 73 14 30 W y lado Este de coordenada 41 46 36 S 73 14 00 W.
- 9.2 Precaución por cable de alta tensión balizadas, sector Canal Tenglo en coordenada 41 30 50 S 72 59 30 W, HGT 95 m sobre el nivel del mar.
- 9.3. Precaución por cables de alta tensión, sin balizamiento, sector desembocadura Río Quenuir en coordenada 41 29 40 S 73 42 20 W, 55 m HGT sobre el nivel del mar.
- 9.4 Precaución por cables de alta tensión sector Canal Dalcahue e Isla Quinchao en coordenada 42 22 30 S 73 39 00 W, 60 m HGT sobre el nivel del mar.
- 9.5 Precaución por cables de alta tensión Canal Yal entre Teupa (Isla Grande Chiloé) e Isla Lemuy en coordenada 42 38 50 S 73 45 20 W, torres soportantes con luces, 105 m HGT sobre el nivel del mar.
- 9.6 Precaución mástil de 54 m HGT ubicado en 43 02 07 S 72 28 42 W
- 9.7 Precaución mástil de 48 m HGT ubicado en 43 20 07 S 72 28 15 W
- 9.8 Precaución mástil de 18 m HGT ubicado en 44 00 07 S 72 25 07 W
- 9.9 Precaución por tendido eléctrico ubicado en 41 46 54 S 73 30 31W y 41 47 48S 73 32 01 W, sin balizamiento nocturno desde GND a 100 FT AGL.
- 9.10 Precaución antena de 148 m HGT sector Pircunche localidad Cajón, comuna de Vilcún 3841 26 S 72 28 45 W, sin señalización.
- 9.11 Precaución obstáculo cable de alta tensión sin balizamiento, cruzando en sector boca río Petrohue paralelo a puente Ralun en el lado norte. GEO COORD APRX IN GOOGLE EARTH: 412244.4S 0721838.5W.
- 9.12 Precaución vuelos hacia y desde helipuertos públicos, privados o militares debido a posible actividad de RPA bajo 400 ft.

10. Sistema de Anticolisión y Alerta de Aeronaves (TCAS)

10.1 Los pilotos deberán asegurarse que sus respondedores permanezcan en funcionamiento constante durante todo el vuelo que se desarrolla en el espacio aéreo de jurisdicción de Chile.

11. Sistema Transpondedor

11.1 El piloto al mando de una aeronave que este equipada con un Sistema Transpondedor que responda en modo "S" y cuente con un dispositivo de identificación de aeronave, ajustará en el FMS o en el panel de control del transpondedor, la identificación de la aeronave, según lo indicado en la casilla 7 del plan de vuelo OACI. En caso de tener menos de 7 caracteres, no se añadirán ceros, guiones o espacios entre caracteres ni al final.

12. Aerogeneradores

12.1 Precaución por montaje de 18 Aerogeneradores de 125 M HGT LOC APRX A 18 KM AL NW del AD Mocopulli (SCPQ), dentro del trapezoide cuyos vertices son COORD GEO:
LAT 421608,7S LONG 735639,8W, LAT 421634,1S LONG 735655,2W
LAT 421641,0S LONG 735618,3W, LAT 421626,7S LONG 735401,2W

12.2 Precaución Torre de Medición Eólica de 120 M HGT señalizada ubicada Sector Collico, Comuna de Valdivia a 17.5 KM al S THR 35 de SCVD, COOR GEO 394843,07S / 730806,5W.

12.3 Precaución Torre de Medición de Viento de 142 M HGT, localizados en Comuna de Purranque, Región de Los Lagos en las siguientes coordenadas geográficas: 405526.15S / 730744.39W

12.4 Precaución Torre de Medición de Viento de 142 M HGT, localizados en Comuna de Frutillar, Región de Los Lagos en las siguientes coordenadas geográficas: 410919.61S / 730905.89W

12.5 Precaución Torre de Medición de Viento de 122 M HGT, localizados en Comuna de Ancud, Región de Los Lagos en las siguientes coordenadas geográficas: 420908.09S / 734320.09W

12.6 Precaución Torre de Medición de Viento de 132 M HGT, localizados en Comuna de Calbuco, Región de Los Lagos en las siguientes coordenadas geográficas: 413822.41S / 731258.00W, señalizada día y noche.

12.7 Precaución instalación de 33 aerogeneradores de 220 M HGT, localizados a 6.42 NM al NNE del AD. Frutillar en un área de 4 NM centrado en las siguientes coordenadas geográficas: 410158S / 730026W.

12.8 Precaución Torre de Medición de Viento de 120 M HGT, localizada a 18.53 KM al S del AD. Pichoy (SCVD) y a 9.32 KM al W AD. Las Marias (SCVL), Comuna de Valdivia, en las siguientes Coordenadas geográficas 394843,07S / 730806,50W.

12.9 Precaución Torre de Medición de Viento de 122 M HGT, localizada a 46.18 KM al SE AD. Las Marias (SCVL), Comuna de Valdivia, en las siguientes Coordenadas geográficas 400910,95S / 725733,45W.

12.10 Precaución 01 Torre de Medición de Viento de 154.5 M HGT, localizada a 25 KM al W AP. El Tepual (SCTE), en las siguientes Coordenadas geográficas 411411.26S / 731435.92W.

12.11 Precaución 01 Torre de Medición de Viento de 120 M HGT, localizada en la Comuna de Purranque, en las siguientes Coordenadas geográficas 405741.44S / 725850.52W.

12.12 Precaución 01 Torre de Medición de Viento de 120 M HGT, localizada a 13 NM al ESE del AD. Cañal Bajo – Carlos Hott Siebert (SCJO), Comuna de Puyehue, en las siguientes Coordenadas geográficas 403920S / 724624W.

12.13 Precaución 02 Torres de Medición de Viento de 120 M HGT, localizada a 48.5 KM al W AP. El Tepual (SCTE), en las siguientes Coordenadas geográficas 412527.60S / 733606.90W – 412637.70S / 734521.90W

- ☞ 12.14 Precaución 01 Torre de Medición de Viento de 120 M HGT, localizada a 17.25 KM al NW del AD. Mocopulli, (SCPQ), Comuna de Dalcahue, en las siguientes Coordenadas geográficas 421133.97S / 0733718.14W, señalado día y noche.
- ☞ 12.15 Precaución 01 Torre de Medición de Viento de 126.1 M HGT, localizada a 65 KM al N del AP. El Tepual, (SCTE), Comuna de Llanquihue, en las siguientes Coordenadas geográficas 405422.69S / 0732159.78W, señalado día y noche.

13. Parapentes.

- 13.1 Precaución Zona ...D... actividad de Parapentes sector Mackay, Coyhaique, entre el CCCM-FCCV dentro de las siguientes GEO COORD: 453528S/720222W, 453718S/720136W, 453725S/715814W, 453439S/715615W
Instrucciones Balmaceda APP o Coyhaique Informaciones. Operadores deben coordinar inicio y término actividad, en cumplimiento a DAN 104 y normativa asociada. Sobrevuelo de Parapentes sobre instalaciones Aeronauticas de Cerro Divisadero está prohibida. Desde SFC a 6000FT AMSL.
- 13.2 Precaución Zona ...D... actividad de Parapentes sector Cerro Negro, Coyhaique, entre el CCCM-FCCV dentro de las siguientes GEO COORD: 453559S/720458W, 453528S/720222W, 453718S/720136W, 453754S/720502W
Instrucciones Balmaceda APP o Coyhaique Informaciones. Operadores deben coordinar inicio y término actividad, en cumplimiento a DAN 104 y normativa asociada. Sobrevuelo de Parapentes sobre instalaciones Aeronauticas de Cerro Divisadero está prohibida. Desde SFC a 6000FT AMSL.
- 13.3 Precaución Zona ...D... actividad de Parapentes sector Villa Jara, Coyhaique, entre el CCCM-FCCV dentro de las siguientes GEO COORD: 453754S/720502W, 454025S/720239W, 453718S/720136W.
Instrucciones Balmaceda APP o Coyhaique Informaciones. Operadores deben coordinar inicio y término actividad, en cumplimiento a DAN 104 y normativa asociada. Sobrevuelo de Parapentes sobre instalaciones Aeronauticas de Cerro Divisadero está prohibida. Desde SFC a 6000FT AMSL.
- 13.4 Precaución Zona ...D... actividad de Parapentes sector El Fraile, Coyhaique, entre el CCCM-FCCV dentro de las siguientes GEO COORD: 453718S/720136W, 453725S/715814W, 453943S/715750W, 454025S/720502W.
Instrucciones Balmaceda APP o Coyhaique Informaciones. Operadores deben coordinar inicio y término actividad, en cumplimiento a DAN 104 y normativa asociada. Sobrevuelo de Parapentes sobre instalaciones Aeronauticas de Cerro Divisadero está prohibida. Desde SFC a 6000FT AMSL.

////

FIR PUNTA ARENAS
PUNTA ARENAS FIR
(SCCZ)

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE
INTENTIONALLY LEFT BLANK

FIR PUNTA ARENAS
PUNTA ARENAS FIR

1. Vuelos IFR/VFR

- 1.1 Todos los vuelos IFR/VFR, que vayan a cruzar la frontera Chilena, deberán previamente presentar FPL. Los vuelos VFR no se permitirán por sobre FL195.
- 1.2 Todos los vuelos con STS/HOSP o MEDEVAC deben colocar obligatoriamente en el casillero 18 del FPL en NR de AOC (Certificado de Operador Aéreo).
- 1.3 **Para operaciones con especificaciones de navegación que no tengan código asignado para Casilla 18 del FPL, estas especificaciones deben ser indicadas a continuación de NAV/. Ejemplo: NAV/ ARNP RNP2 y disponer de las siguientes capacidades en la Casilla 10A del FPL: GOLF, ROMEO y ZULU.**

2. Procedimientos de entrada y salida IFR/VFR:

- 2.1 Los siguientes procedimientos serán aplicados dentro del área terminal de Punta Arenas, a menos que ATC prescriba lo contrario:
- 2.1.1 Tráfico con Plan de Vuelo IFR/VFR:
- ❖ las llegadas y salidas de vuelo IFR se efectuarán de acuerdo a lo estipulado por ATC.
 - ❖ para el tráfico con Plan de Vuelo VFR éstas se atenderán a las instrucciones emanadas por el Centro de Control (ACC) de Punta Arenas.
 - ❖ las aeronaves con Plan de Vuelo VFR dentro de un radio de 10 NM en aeródromos con AFIS, deberán notificar posición en frecuencia correspondiente al aeródromo, para información de tráfico.
- 2.1.2 Falla de Comunicaciones
- 2.1.2.1 En caso de aeronaves con Plan de Vuelo VFR que experimenten una falla de comunicaciones, harán lo siguiente:
- ❖ si cuenta con respondedor a bordo operativo, lo activarán en Modo A Clave 7600, y/o
 - ❖ aplicarán el procedimiento estipulado en la DAN 91 "Reglas de Vuelo y Operación General", para tal efecto.

3. Punto de Notificación obligatorio para los vuelos VFR

- 3.1 Se establecen los siguientes puntos de notificación obligatorios para vuelos VFR:
- ❖ Cochrane
 - ❖ Punta Arenas

4. Procedimiento de vuelo

- 4.1 Radiodifusión de información al vuelo sobre el tránsito aéreo (TIBA) en el área del Tratado Antártico. La frecuencia TIBA para ser usada en el área del Tratado Antártico es 129.7 MHZ.

5. Estación Antártica Palmer

- 5.1 Existen cuatro torres de antenas de radioemisoras al sudeste de la Base Palmer. Una está en el punto Bonaparte, las otras tres en rombo cerca del glaciar. La altura de las antenas es de 46 m y sostienen una antena rombo de 3 alambres. Las luces de las torres son rojas y blancas.

6. Sobrevuelo de aeronaves extranjeras en el sector Canal Beagle y Cabo de Hornos

- 6.1 Toda aeronave extranjera que desee efectuar un vuelo al Canal Beagle y/o Cabo de Hornos deberá presentar su solicitud con una antelación de al menos 24 horas a su ETD en la Oficina ARO del AP Presidente Carlos Ibañez del Campo de Punta Arenas para realizar las coordinaciones respectivas con la Armada de Chile, la que dispondrá de un veedor a bordo (D.O.A. OF N° 10/0/2794).

7. Uso del sistema GPS como medio primario de navegación aérea

- 7.1 Se autoriza el uso del sistema GPS como medio primario de navegación aérea en las rutas RNAV, de acuerdo a lo dispuesto en el DAP 06-13 Resolución DGAC N° 0274-E de fecha 18 OCT 2006 para aquellas aeronaves que cumplan con los requisitos establecidos. Se deberá insertar la letra zeta (Z) en la casilla 10 y NAV/GPS en la casilla 18 del formulario del FPL.

8. Prohíbese viraje en 180 grados en pista.

- 8.1 No se permite en aeródromos públicos, a las aeronaves de peso total de 25.000 Kg o superior, ejecutar virajes de 180 grados en pista de 45 metros de ancho o menos. Estos virajes deberán realizarse en los lugares preestablecidos para tal efecto. En aquellos aeródromos que no cuenten con un área preparada para éstos giros, las aeronaves los realizarán sólo en los umbrales de pista. Solo en casos de emergencia y/o debidamente calificados, la mencionada maniobra será autorizada por el ATC.

9. Zona del Canal Beagle

- 9.1 Aeronaves que operen en la Zona del Canal Beagle entre posición Darwin/Yendagaia y VOR Puerto Williams, deberá mantener escucha permanente con Ushuaia Aproximación 118.1 y Puerto Williams Aproximación 118.5 MHz.

10. Sistema Transpondedor

- 10.1 El piloto al mando de una aeronave que este equipada con un Sistema Transpondedor que responda en modo "S" y cuente con un dispositivo de identificación de aeronave, ajustará en el FMS o en el panel de control del transpondedor, la identificación de la aeronave, según lo indicado en la casilla 7 del plan de vuelo OACI. En caso de tener menos de 7 caracteres, no se añadirán ceros, guiones o espacios entre caracteres ni al final.

11. Sistema de Anticolisión y Alerta de Aeronaves (TCAS)

- 11.1 Los pilotos deberán asegurarse que sus respondedores permanezcan en funcionamiento constante durante todo el vuelo que se desarrolla en el espacio aéreo de jurisdicción de Chile.

12. Precauciones

- 12.1 Precaución obstáculo columna NR 1 de 55 M HGT en COORD GEO: 525636 S 704833 W, Columna NR 2 de 65 M HGT en COORD GEO: 525636 S 704834 W, Sector Planta Metanex, balizamiento diurno y nocturno.
- 12.2 Precaución vuelos hacia y desde helipuertos públicos, privados o militares debido a posible actividad de RPA bajo 400 ft
- 12.3 Precaución torre de medición de viento 102 M. HGT, ubicada en zona montañosa, Comuna de San Gregorio, Región de Magallanes en las siguientes COORD GEO 522558.65S / 0701457.45W.
- 12.4 Precaución por trabajos de instalación de Aerogenerador de 150 M. HGT a 16.87 KM al N del AP. Carlos Ibañez del Campo, ubicada en COORD GEO: 525103.33S / 705721.94W.

- 12.5 Precaución 2 torres de medición de viento de 120 m. HGT localizadas en COORD GEO 522643S / 0700741W Comuna de San Gregorio, señalizada día y noche.
- 12.6 Precaución torre de medición de viento de 121.035 m. HGT localizadas en COORD GEO 524112.87S / 0704412.75W a 36.4 Km al norte del AP. Carlos Ibáñez del Campo, señalizada día y noche.
- 12.7 Precaución torre de medición de viento de 121.035 m. HGT localizadas en COORD GEO 525134.42S / 0710336.40W a 21.2 Km. Al norweste del AP. Carlos Ibáñez del Campo, señalizada día y noche.
- 12.8 Precaución torre de medición de viento de 121.035 m. HGT localizadas en COORD GEO 525716.15S / 0710359.61W a 13.8 Km al norweste del AP. Carlos Ibáñez del Campo, señalizada día y noche.
- 12.9 Precaución torre de medición de viento de 102.5 m. HGT localizada en COORD GEO 521406.65S / 0693003.00W Comuna de San Gregorio.
- 12.10 Precaución 03 torres de medición de viento de 120.87 m. HGT localizada en COORD GEO 520435.08S / 703809.9W, 521500.72S / 704306.51W y 520922.99S/ 704110.26W en la Comuna de San Gregorio.
- ☞ **12.11 Precaución 04 torres de medición de viento de 102 m. HGT, localizada en COORD GEO 530150.54S / 684506.10W en la Comuna de Primavera.**

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE
INTENTIONALLY LEFT BLANK

FIR SANTIAGO
SANTIAGO FIR
(SCEZ)

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE
INTENTIONALLY LEFT BLANK

FIR SANTIAGO
SANTIAGO FIR

1. Vuelos IFR/VFR

- 1.1. Todos los vuelos IFR/VFR, que vayan a cruzar la frontera Chilena, deberán previamente presentar FPL. Los vuelos VFR no se permitirán por sobre FL195.
- 1.2. Todos los vuelos con STS/HOSP o MEDEVAC deben colocar obligatoriamente en el casillero 18 del FPL en NR de AOC (Certificado de Operador Aéreo).
- ☞ 1.3. **Para operaciones con especificaciones de navegación que no tengan código asignado para Casilla 18 del FPL, estas especificaciones deben ser indicadas a continuación de NAV/. Ejemplo: NAV/ ARNP RNP2 y disponer de las siguientes capacidades en la Casilla 10A del FPL: GOLF, ROMEO y ZULU.**

2. Espacio aéreo

- 2.1. Se establece dentro del espacio aéreo, indicados en los párrafos siguientes, los vuelos VFR que vayan a ingresar a los mismos deberán dar cumplimiento al requisito que se indica: uso obligatorio del respondedor (SSR).
- 2.2. a) Espacio Aéreo Clase C desde las inmediaciones del ex Outer Marker (OM) del ILS y hasta aproximadamente 5 NM hacia el N definidos por coordenadas geográficas:
33 12 30 S 70 50 17 W
33 12 30 S 70 44 50 W
33 18 03 S 70 45 02 W
33 18 03 S 70 49 25 W
Límite Inferior GND
Límite superior 5000 FT ALT

b) Espacio Aéreo Clase C desde el límite N del Espacio Clase C indicado en el pto a) anterior, hasta aproximadamente 6.3 NM hacia el N, definido por coordenadas geográficas
33 06 14 S 70 51 16 W
33 06 14 S 70 44 36 W
33 12 30 S 70 44 50 W
33 12 30 S 70 50 17 W
Límite Inferior 3500 FT
Límite Superior 5000 FT ALT.
- 2.3. Espacio Aéreo Clase C entre el sector Tabón y Talagante, delimitado por las siguientes coordenadas geográficas:
32 55 51 S 70 44 20 W
33 37 25 S 70 45 08 W
33 42 22 S 70 58 08 W
32 55 51 S 70 53 03 W
Límite Inferior Al N de Latitud 33 06 14 S: 7500 FT ALT
Al S de Latitud 33 06 14 S: 5000 FT ALT
Límite Superior FL 195.
- 2.4. Espacio Aéreo Clase C al norte del sector Tabón, límite inferior FL90, límite superior FL195, siguientes coordenadas:
32 36 00 S 70 34 00 W
33 00 00 S 70 35 00 W
33 00 00 S 70 44 15 W
32 55 51 S 70 44 20 W
32 55 51 S 70 56 00 W
32 36 00 S 71 03 00 W
- 2.5. Espacio Aéreo Clase C al sur del AP Arturo Merino Benítez, límite inferior GND, límite superior 5 000 FT de altitud, siguientes coordenadas:
33 28 48S 70 49 25W 33 28 48S 70 45 02W
33 37 13S 70 45 00W 33 42 10S 70 58 00W
33 38 08S 70 58 08W 33 35 13S 70 49 10W

2.6. Espacio Aéreo Clase C al sur del sector Talagante, límite inferior FL100, límite superior FL195, siguientes coordenadas:

33 37 25 S 70 45 08 W

33 37 25 S 70 42 00 W

34 10 00 S 70 42 00 W

34 03 00 S 71 22 00 W

33 2 22 S 70 58 08 W

3 Comunicaciones

3.1 Aeronaves con FPL VFR que se encuentren dentro de un radio de 10 NM de un aeródromo AFIS, deberán mantener escucha, notificar posición e información de tráfico en la frecuencia adecuada del aeródromo.

3.2 Santiago Control Oceánico Freq. HF cobertura limitada dentro del FIR SCIZ y FIR SCFZ, FANS 1/A Login de acceso SCEZ, Alternativa Santiago Control Oceánico TEL SAT 00881652415790

3.3 ACFT con FPL VFR que sobrevuelen Angostura con rumbo S entre FL045 y FL095 contactar FREQ 127.5 MHZ Santiago Radio y ACFT con FPL VFR a FL045 o inferior contactar FREQ 126.65 MHZ Rancagua TWR. ACFT con rumbo N en sector Angostura contactar FREQ 122.4 MHZ Santiago Informaciones.

4 Uso de Sistema GPS

4.1 Se autoriza el uso del Sistema GPS como medio Primario de Navegación en las rutas RNAV, en la ruta oceánica UL 348, de acuerdo a lo dispuesto en el DAP 06-13 de fecha 01 Julio de 1997, para aquellas aeronaves que cumplan con los requisitos establecidos, se deberá insertar la letra zeta (Z) en la Casilla 10 y NV/GPS en la Casilla 18 del Formulario de Plan de Vuelo.

5 Prohíbese viraje en 180 grados en pista

5.1 No se permite en aeródromos públicos a las aeronaves de peso total de 25.000 kg o superior, ejecutar virajes de 180 grados en pista de 45 metros de ancho o menos. Estos virajes deberán realizarse en los lugares preestablecidos para tal efecto. En aquellos aeródromos que no cuenten con un área preparada para estos giros, las aeronaves los realizarán sólo en los umbrales de pista. Solo en casos de emergencia y/o debidamente calificados, la mencionada maniobra será autorizada por el ATC.

6 Área de actividad de patrullaje y rescate marítimo

6.1 La Armada de Chile entre el 15 de Diciembre y el 15 de Marzo de cada año realizará actividades de patrullaje y rescate marítimo desde GND hasta 1.000 FT MSL y 1.000 FT GND, en los sectores comprendidos entre Arica y Quellón hasta 2 NM mar adentro y en las playas lacustres entre el Lago Vichuquén hasta el Lago Yelcho respectivamente. Coordinación en la frecuencia 118.2 MHz modalidad TIBA

7 Sistema de Anticolisión y Alerta de Aeronaves (TCAS)

7.1 Los pilotos deberán asegurarse que sus respondedores permanezcan en funcionamiento constante durante todo el vuelo que se desarrolla en el espacio aéreo de jurisdicción de Chile

8 Sistema Transpondedor

8.1 El piloto al mando de una aeronave que este equipada con un Sistema Transpondedor que responda en modo "S" y cuente con un dispositivo de identificación de aeronave, ajustará en el FMS o en el panel de control del transpondedor, la identificación de la aeronave, según lo indicado en la casilla 7 del plan de vuelo OACI. En caso de tener menos de 7 caracteres, no se añadirán ceros, guiones o espacios entre caracteres ni al final.

9 Aerogeneradores

9.1 Precaución por montaje de 50 aerogeneradores de 130.5 metros de altura a emplazarse aproximado a 47 kilómetros al suroeste de Ovalle, borde costero de acuerdo a las siguientes coordenadas:

- | | |
|-------------------------------------|-------------------------------------|
| 1) 30 36 47,981 S / 71 42 10,206 W | 26) 30 35 14,996 S / 71 42 52,872 W |
| 2) 30 36 48,503 S / 71 42 17,813 W | 27) 30 35 14,316 S / 71 42 00,565 W |
| 3) 30 36 33,674 S / 71 41 58,805 W | 28) 30 35 13,830 S / 71 42 08,201 W |
| 4) 30 36 33,282 S / 71 42 06,581 W | 29) 30 35 13,672 S / 71 42 15,890 W |
| 5) 30 36 33,026 S / 71 42 14,159 W | 30) 30 35 14,525 S / 71 42 23,414 W |
| 6) 30 36 31,073 S / 71 42 21,794 W | 31) 30 34 59,376 S / 71 41 55,979 W |
| 7) 30 36 18,918 S / 71 41 59,575 W | 32) 30 34 59,416 S / 71 42 03,640 W |
| 8) 30 36 18,558 S / 71 42 07,211 W | 33) 30 34 45,383 S / 71 41 52,984 W |
| 9) 30 36 18,238 S / 71 42 14,900 W | 34) 30 34 45,052 S / 71 42 00,893 W |
| 10) 30 36 17,914 S / 71 42 22,590 W | 35) 30 34 44,893 S / 71 42 08,640 W |
| 11) 30 36 19,804 S / 71 42 30,366 W | 36) 30 34 44,414 S / 71 42 16,276 W |
| 12) 30 36 04,126 S / 71 41 58,945 W | 37) 30 34 32,117 S / 71 41 55,594 W |
| 13) 30 36 03,805 S / 71 42 06,552 W | 38) 30 34 29,975 S / 71 42 03,146 W |
| 14) 30 36 03,413 S / 71 42 14,378 W | 39) 30 34 29,849 S / 71 42 10,865 W |
| 15) 30 36 03,089 S / 71 42 22,126 W | 40) 30 34 11,165 S / 71 41 49,524 W |
| 16) 30 36 02,830 S / 71 42 29,786 W | 41) 30 34 08,936 S / 71 41 56,965 W |
| 17) 30 36 02,444 S / 71 42 37,480 W | 42) 30 34 06,539 S / 71 42 04,601 W |
| 18) 30 35 49,247 S / 71 42 02,459 W | 43) 30 33 50,436 S / 71 41 48,671 W |
| 19) 30 35 48,246 S / 71 42 10,094 W | 44) 30 33 49,270 S / 71 41 56,360 W |
| 20) 30 35 48,574 S / 71 42 17,676 W | 45) 30 33 33,167 S / 71 41 32,989 W |
| 21) 30 35 47,666 S / 71 42 25,337 W | 46) 30 33 32,000 S / 71 41 40,708 W |
| 22) 30 35 48,966 S / 71 42 33,109 W | 47) 30 33 16,085 S / 71 41 33,072 W |
| 23) 30 35 35,178 S / 71 41 58,092 W | 48) 30 33 14,141 S / 71 41 40,650 W |
| 24) 30 35 34,854 S / 71 42 05,782 W | 49) 30 33 12,553 S / 71 41 48,203 W |
| 25) 30 35 34,408 S / 71 42 13,417 W | 50) 30 33 10,901 S / 71 41 55,979 W |

9.2 Precaución por montaje de 03 aerogeneradores de 177 m. de altura localizados a 19.8 kms. al S del Ad. María Dolores, Los Ángeles (SCGE) y a 7 Kms. al E del Ad. Del Bio-Bio, Negrete (SCBB) de acuerdo a las siguientes coordenadas:

37 35 21 S / 72 25 26 W. - 37 35 22 S / 72 25 12 W. - 37 35 22 S / 72 24 58 W.

9.3 Precaución por montaje de 03 aerogeneradores de 200 m. de altura localizados a 18.5 kms. al NW del Ad. María Dolores, Los Ángeles (SCGE) de acuerdo a las siguientes coordenadas:

- 1) 37 16 13.98 S / 72 33 30.62 W.
- 2) 37 16 11.70 S / 72 33 17.91 W.
- 3) 37 16 11.89 S / 72 33 05.04 W.

9.4 Precaución OBST INSTL PARQUE EOLICO SAN JUAN DE ACEITUNO. 56 turbinas eólicas montadas en torres de 150M HGT LOC AT 60KM S del puerto de HUASCO, comuna de Freirina, provincia de Vallenar, III región Atacama. Dentro de las siguientes COORD GEO:

28 51 51 S / 71 29 24 W - 28 52 15 S / 71 27 52 W
28 3 42 S / 71 26 05 W - 28 54 02 S / 71 26 39 W
28 54 04 S / 71 28 08 W

9.5 Precaución 32 Aerogeneradores de 206.5 M HGT, ubicados en Comuna de Renaico, 11 NM NE Angol y a 22 NM SW de Los Angeles. Rdo 3NM (37 44 S / 72 33 W). Dentro de las NEXT GEO COORD:

37 42 29 S / 72 36 22 W - 37 42 39 S / 72 29 57 W - 37 45 36 S / 72 29 57 W
37 46 12 S / 72 34 48 W - 37 44 41 S / 72 36 54 W

- 9.6 Precaución 9 Aerogeneradores 130 M HGT ubicados a 11 KM NE AD Litueche y a 12 KM NW AD Costa Del Sol a AD Rapelhuapi en las NEXT GEO COORD:
340239.48S/713635.34W - 340241.23S/713643.19W - 340237.19S/713625.79W
340240.51S/713655.72W - 340242.22S/713705.48W - 340242.59S/713717.07W
340223.77S/713740.94W - 340247.16S/713730.75W - 340220.82S/713727.05W
- 9.7 Precaución 23 aerogeneradores 219.5 M HGT ubicados en la Comuna de Mulchén, Región del Bío-Bío a 25,65 KM al SW del AD. María Dolores y a 22,15 KM al NE del AD. Los Confines, señalizados día y noche, en el polígono demarcado por los aerogeneradores ubicados en las siguientes coordenadas geográficas:
374158.82 S / 722809.82 W 374043.25 S / 722840.47 W
373925.09 S / 722911.84 W 373838.51 S / 722859.86 W
373843.39 S / 722858.59 W 373951.22 S / 722646.46 W
374052.36 S / 722620.56 W 374158.82 S / 722809.82 W
- 9.8 Precaución obstáculos de 127 M HGT por Parque Eólico en un RDO de 5 NM en las siguientes coordenadas geográficas: 2854S07125W - 2857S07125W - 2854S07129W - 2857S07129W.
- 9.9 Precaución 18 mástiles de viento de 220 M. HGT, localizados a 8.4 NM (15.5 KM) al SW del Ad. María Dolores, en el polígono demarcado por las siguientes coordenadas geográficas:
372929.18S / 723339.39W 373330.92S / 723117.96W
373353.70S / 723513.32W 372929.18S / 723339.39W
- 9.10 Precaución 14 Aerogeneradores de 219.5 M. HGT ubicados en la Comuna de Los Ángeles, Región del Bío-Bío, a 9,3 KM al S del AD. María Dolores, ubicados en las siguientes Coordenadas geográficas:
372849.14S / 722929.65W 372848.87S / 722917.00W
372848.93S / 722905.89W 372951.16S / 722936.82W
373001.77S / 722843.61W 372934.87S / 722817.81W
372914.92S / 722737.04W 372915.08S / 722724.86W
372955.15S / 722752.13W 372952.73S / 722736.25W
373152.11S / 722824.38W 373207.18S / 722753.44W
373217.52S / 722827.80W 373252.34S / 722810.20W
- 9.11 Precaución 14 Aerogeneradores de 215 M. HGT ubicados en la Comuna de Los Ángeles, Región del Bío.Bío, a 13 KM al SW del AD. María Dolores (SCGE), en las siguientes Coordenadas geográficas:
Aerogenerador 1 3731'3.81S / 7223'33.75W Aerogenerador 8 3731'33.98S / 7223'26.38W
Aerogenerador 2 3731'3.99S / 7223'21.12W Aerogenerador 9 3731'35.59S / 7223'38.91W
Aerogenerador 3 3731'3.74S / 7223'8.50W Aerogenerador 10 3731'37.71S / 7223'51.47W
Aerogenerador 4 3731'8.05S / 7222'50.96W Aerogenerador 11 3731'31.96S / 7224'4.29W
Aerogenerador 5 3731'20.83S / 7222'38.82W Aerogenerador 12 3731'32.85S / 7224'16.85W
Aerogenerador 6 3731'31.38S / 7223'1.26W Aerogenerador 13 3731'35.76S / 7224'29.33W
Aerogenerador 7 3731'31.40S / 7223'13.85W Aerogenerador 14 3731'4.22S / 7223'46.32W
- 9.12 Precaución 29 Aerogeneradores de 185.5 M. HGT ubicados a 9.6 Km. al N de Punta Gaviota, Freirina, en un Radio de 3,15 NM centrado en las coordenadas geográficas 28°56'41.06" S / 071° 28' 22.17" W.
- 9.13 Precaución Parque Eólico Canela, 51 Aerogeneradores de 118 M. HGT ubicados en la Comuna de Canela, en un RDO de 3 NM. Centrado en COORD GEO: 311740.82S / 0713656.34W.

Precauciones

- 10.1 Precaución cable 70 M altura que atraviesa río Molina (332230S/702250 W) a 2 km SE del sector La Ermita.
- 10.2 Precaución por línea de transmisión eléctrica de 200 kilovatios entre subestación Polpaico y subestación Minera Andina, trazado de 67 km pasando por el Valle Central, Precordillera y Cordillera Andina con altitudes de 1500 a 3800 m AMSL. Altura de las torres 35 m. Señalizados los tramos que cruza la Ruta caminera 5, Ruta caminera G15, Estero Colina y subestación Minera Andina.
- 10.3 Precaución debido a torre de medición de viento de 50M altura, localizada en COORD GEO 290252S 704059W en cerro las campanas 61 KM W de AD TRES QUEBRADAS (SCTQ).
- 10.4 Precaución vuelos hacia/desde HLP públicos, privados, militares debido a posible actividad RPA bajo 400 ft.
- 10.5 Precaución por instalación de Torres de 60 a 80 M. HGT y cableado eléctrico en el Polígono con las siguientes coordenadas geográficas:
330507.53S/705449.03W - 330820.35S/705728.34W - 330731.16S/710926.91W - 33 0355.50S/710744.19W
- 10.6 Precaución por instalación de Torres de 60 a 80 M. HGT y cableado eléctrico en el Polígono con las siguientes coordenadas geográficas:
330731.16S/710926.91W - 330355.50 S/710744.19W - 325430.85S/712240.78W - 325553.69 S/712529.38W
- 10.7 Precaución depósito de productos químicos en sector a 4.3 NM al SSE del Ad. La Victoria de Chacabuco (SCVH), RDO 0.1 NM centrado en las siguientes coordenadas 330650S/704004W, de GND a 3000FT AGL.
- 10.8 Precaución por torre de medición de viento de 121 M. HGT, localizada en la Comuna de Los Ángeles, en las siguientes coordenadas geográficas: 373326.46S/722050.28W.
- 10.9 Precaución por torre de medición de viento de 131 M. HGT, localizada aproximadamente a 8.4 NM (14.8 KM) al NE del AD. Los Confines de Angol en las siguientes coordenadas geográficas: 374507.70S / 723150.34W.
- 10.10 Precaución por antena de 122 M. HGT, localizada en la Comuna de Negrete, Región del Bío-Bío, en las siguientes coordenadas geográficas: 373347.15S / 723804.55W.
- 10.11 Precaución torre medición de viento de 142 M. HGT localizada en la siguiente coordenada geográfica:
361907.076S / 715755.92W.
- 10.12 Precaución torre medición de viento de 122 M. HGT localizada a 20 KM NE del Ad. María Dolores (SCGE), Comuna de Los Ángeles, en la siguiente coordenada geográfica: 371400.97S / 722102.80W.
- 10.13 Precaución torre medición de viento de 122 M. HGT localizada a 4.3 KM S del Ad. Biobío (SCBB), Comuna de Negrete, en la siguiente coordenada geográfica: 373734.25S / 722947.94W.
- 10.14 Precaución torre medición de viento de 120 M. HGT localizada a 18.8 KM SE del Ad. Huayanay (SCOY), Comuna de Ovalle, en la siguiente coordenada geográfica: 303241.51S / 714102.49W.
- 10.15 Precaución torre medición de viento de 122 M. HGT localizada a 11.8 KM SW del Ad. BioBio (SCBB), Comuna de Negrete, en la siguiente coordenada geográfica: 373823.31S / 723721.18W.
- 10.16 Precaución torre medición de viento de 102 M. HGT localizada a 35 KM SE del Ad. María Dolores (SCGE), Comuna de Los Ángeles, en la siguiente coordenada geográfica: 374207.38S / 721802.98W.
- 10.17 Precaución torre medición de viento de 100 M. HGT localizada a 10.6 KM N del Ad. Los Confines (SCGO), Comuna de Renaico, en la siguiente coordenada geográfica: 374154.59S / 724133.53W.
- 10.18 Precaución torre medición de viento de 122 M. HGT localizada a 22 KM NW del Ad. María Dolores (SCGE), Comuna de Los Ángeles, en la siguiente coordenada geográfica: 371246.34S / 722958.33W.

- 10.19 Precaución torre medición de viento de 122 M. HGT localizada a 15 KM NW del Ad. María Dolores (SCGE), Comuna de Los Ángeles, en la siguiente coordenada geográfica: 372151.04S / 723521.65W.
- 10.20 Precaución torre medición de viento de 120 M. HGT localizada a 17.4 KM SE del Ad. Huayanay (SCOY), Comuna de Ovalle, en la siguiente coordenada geográfica: 303246.56S / 713935.30W
- 10.21 Precaución torre medición de viento de 100 M. HGT localizada a 8.3 KM N del Ad. Los Confines (SCGO), Comuna de Renaico, en la siguiente coordenada geográfica: 374248.56S / 724048.12W.
- 10.22 Precaución torre faro de 142 M. HGT localizada a 30 KM NW del Ad. Bernardo O'Higgins (SCCH), Comuna de San Carlos, en la siguiente coordenada geográfica: 361907.07S / 715755.92W.
- 10.23 Precaución 2 torres medición de viento de 147.5 M. HGT en las siguientes coordenadas geográficas:
TWR 1 372923.55S / 723335.47W a 7.5 NM SW del AD María Dolores (SCGE).
TWR 2 373355.50S / 723404.67W a 3.3 NM S del AD Biobío (SCBB)
- 10.24 Precaución antena 33 M HGT sin señalización nocturna ubicada en Collipulli en las siguientes coordenadas geográficas: 375704.1S / 0722646.29W.
- 10.25 Precaución por obst. de Torres de líneas eléctricas de 194 FT HGT, localizadas 3.8 KM E THR 27 AD SCAB, a 3.6 KM N de THR 08 del AD SCMP a 3.8 KM NW AD SCMP y a 3.5 KM NW AD SCME, dentro del área delimitada por las coord. geo.: 334106.85S / 712137.11W - 333044.20S / 710001.33W - 333431.25S / 705517.75W - 334106.85S / 712137.11W. La estructura más significativa ubicada dentro del área sobre un cerro en las coord. geo. 333737,27S / 710334,99W, con una elevación de 2880FT AMSL, sin señalización.
- 10.26 Precaución por obstáculo de Líneas eléctricas cruzando a 3000 FT de N-S sector quebrada Maitencillo, ubicada a 22 NM al SW de Vallenar en COORD GEO 284046S / 0710133W.
- 10.27 Precaución obstáculo antena de 45 M. HGT a 19.9 KM al N desde AD. Angol sin señalización nocturna, en COORD GEO 373721.7S / 0723658W.
- 10.28 Precaución obstáculo 02 Torres de medición de viento de 142.5 M. HGT localizadas en la Comuna de Ovalle en las COORD GEO: 305501.07S / 713849.23W y 305645.15S / 713924.2W.
- 10.29 Precaución 01 antena medición de viento de 154.5 M. HGT, a 9.5 KM al E de la Comuna de Quirihue en las siguientes coordenadas geográficas: 361421.5S/723816.39W.
- 10.30 Precaución 01 antena medición de viento de 154.5 M. HGT, a 10.5 KM al N de la Comuna de Mulchén en las siguientes coordenadas geográficas: 373833.08S/721811.71W.
- 10.31 Precaución 01 antena medición de viento de 145 M. HGT, a 10.5 KM al SE de la Comuna de El Carmen en las siguientes coordenadas geográficas: 365908.98S/715814.07W.
- 10.32 Precaución 01 antena medición de viento de 154.5 M. HGT, en la Comuna de Mulchén en las siguientes coordenadas geográficas: 374121.32S/722013.97W.
- 10.33 Precaución 01 antena medición de viento de 123 M. HGT, a 3 KM al NE de la Comuna de Pemuco en las siguientes coordenadas geográficas: 365730.46S/720720.21W.
- ☞ **10.34 Precaución 01 antena medición de viento de 120 M. HGT, en la Comuna de Cobquecura en las siguientes coordenadas geográficas: 361855S/724410W, señalado día y noche.**
- ☞ **10.35 Precaución 01 antena medición de viento de 155 M. HGT, ubicada a 75 KM al SW de la Comuna de Vallenar en las siguientes coordenadas geográficas: 284934.75S/712525.07W, señalado día y noche.**
- ☞ **10.36 Precaución 01 antena medición de viento de 154.5 M. HGT, ubicada a 9 KM al E de Quirihue en la Comuna de Cobquecura, siguientes Coord. Geo.: 361421.05S/723816.39W, señalado día y noche.**

- 10.37 Precaución 01 antena medición de viento de 154.5 M. HGT, en la Comuna de Cobquecura en las siguientes coordenadas geográficas: 361111S/724122W, señalado día y noche.
- 10.38 Precaución 01 antena medición de viento de 142 M. HGT, a 20 KM al E de la Comuna de Pichilemu en las siguientes coordenadas geográficas: 341343.04S/715245.33W, señalado día y noche.
- 10.39 Precaución líneas eléctricas de 34 m. HGT, sobre el Rio Cachapoal, localizadas a 11.8 Km. al SE del Aeródromo La Independencia de Rancagua en coordenadas geográficas 341407.41S/0703951.45W, no señalizadas.
- ☞ **10.40 Precaución Globo Cautivo, sector Hacienda Santa Rosa de Tabalí, Ovalle, zona ...D... RDO 0.03 NM centrado en coordenadas geográficas 304242S/0712445W. GND-1000FT.**

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE
INTENTIONALLY LEFT BLANK

AD 2. AEROPUERTO ANDRÉS SABELLA - ANTOFAGASTA		
SCFA	AD 2.1	INDICADOR DE LUGAR Y NOMBRE DEL AERÓDROMO AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME
□		
SCFA	AD 2.2	DATOS GEOGRAFICOS Y ADMINISTRATIVOS DEL AERÓDROMO AERODROME GEOGRAPHIC AND ADMINISTRATIVE DATA
1	Coordenadas del ARP y emplazamiento en el AD <i>ARP coordinates and site at Aerodrome</i>	23 26 40 S 70 26 42 W
2	Dirección y distancia desde (ciudad) <i>Direction and distance from (city)</i>	26 KM desde la Plaza de Armas al N de la ciudad de Antofagasta
3	Elevación / temperatura de referencia <i>Elevation / Reference temperatura</i>	139 M (455 FT) / 24° C Febrero
4	Ondulación Geoidal (m) <i>Geoidal Undulation (m)</i>	28,66
5	MAG/VAR/Cambio anual <i>MAG VAR/Annual change</i>	4.4° W (2022)
6	Explotador, dirección postal, teléfono, e-mail, AFS <i>AD Administration, address, telephone, e-mail, AFS</i>	Dirección General de Aeronáutica Civil Aeropuerto Andrés Sabella, Antofagasta Casilla 90 Antofagasta TEL Secretaría Jefe AP. (56) 223307805 HR ADM MON-FRI AFTN: SCFAYDYX; Email: ap.antofagasta@dgac.gob.cl ARO/AIS H24 TEL (56)223307821 – (56)223307822 TEL/FAX (56) 552225022 CEL +56942885328 AFTN: SCFAZPZX; Email: aro.antofagasta@dgac.gob.cl ATC TEL (56) 223307810, SSEI TEL (56) 223307831. MET TEL (56) 223307926.
7	Tipos de tránsito permitidos (IFR/VFR) <i>Types of traffic permitted (IFR/VFR)</i>	IFR/VFR
8	Observaciones / Remarks	Ninguna/None
SCFA	AD 2.3	HORAS DE FUNCIONAMIENTO / OPERATIONAL HOURS
1	Administración del AD <i>AD Administration</i>	H24
2	Aduanas <i>Customs</i>	O/R PPR CDN ARO/AIS 2 HR BFR FLT MON-FRI 0800-1718 LMT. SAT/SUN/HOL /OTHR movilización con cargo al usuario. REQ PPR CDN ARO/AIS 2 HR BFR FLT sin costo para el usuario.
	Inmigración <i>Immigration</i>	O/R PPR CDN ARO/AIS 2 HR BFR FLT. MON-THU 0815-1800 LMT FRI 0815-1700 LMT. SAT/SUN/HOL/OTHR Movilización con cargo al usuario.
3	Dependencias de sanidad (SAG) <i>Health and sanitation</i>	H24
4	Oficina de notificación AIS/AIS Briefing office	H24
5	Oficina de notificación ATS (ARO) <i>ATS reporting office (ARO)</i>	H24
6	Oficina de notificación MET/MET briefing office	H24
7	ATS /ATS	H24
8	Abastecimiento de combustible / Fuelling	ESMAX - AIR BP COPEC H24 TEL (56) 55 222-3797. CEL Supervisor Aeroplanta +56 9 68190748
9	Servicios de escala / Handling	By Air Companies
10	Seguridad (AVSEC)/ Security (AVSEC)	H24
11	Descongelamiento/ De icing	NO
12	Observaciones /Remarks Aduanas, Inmigración y Servicio Agrícola y Ganadero coordinación con Oficina ARO solamente para ACFT sin atención por otras compañías y para aquellos vuelos no regulares. Vuelos itinerantes o no regulares de compañías aéreas, la coordinación de Servicios Gubernamentales de Aduana, Inmigración y Servicio Agrícola y Ganadero, son de responsabilidad exclusiva de dichas compañías.	

SCFA	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>	AIR BP COPEC; ESMAX TEL +56552226797 CEL +56971420270: FUEL JET A-1 y AVGAS 100LL disponible por camión reabastecedor, coordinar a TEL y/o CEL. Lub: No
3	Instalaciones/capacidad de reabastecimiento <i>Fuelling facilities/capacity</i>	YES
4	Instalaciones de descongelamiento <i>De icing facilities</i>	NO
5	Espacio de hangar para aeronaves visitantes <i>Hangar space available for visiting aircraft</i>	NO
6	Instalaciones para reparaciones de aeronaves visitantes <i>Repair facilities for visiting aircraft</i>	NO
7	Observaciones / Remarks	Ninguna/None

SCFA	AD 2.5	INSTALACIONES Y SERVICIOS PARA LOS PASAJEROS PASSENGER FACILITIES
1	Hoteles <i>Hotels</i>	NO
2	Restaurantes <i>Restaurants</i>	YES
3	Transportes <i>Transportation</i>	Taxis, transfer, arriendo de automóviles (Rent a Car)
4	Instalaciones y servicios médicos <i>Medical facilities</i>	NO
5	Oficinas bancarias y de correos <i>Banks and post office</i>	NO
6	Oficina de turismo <i>Tourist office</i>	NO
7	Observaciones / Remarks	Cuenta con dispensador de moneda nacional (cajero automático). Salón Very Important Person (VIP) de la Empresa Pacific Club, exclusivo socios.

SCFA	AD 2.6	SERVICIO DE SALVAMENTO Y EXTINCION DE INCENDIOS RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES
1	Categoría del AD para la extinción de incendios <i>AD category for fire fighting</i>	CAT 7 H24
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	ACFT crítica A321, para incremento CAT ver DAP 14 03.

SCFA	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

SCFA	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>	APRON Comercial Superficie: Hormigón Resistencia: PCR 660 R/A/W/T 350X130 m.			
2	Anchura, superficie y resistencia de las calles de rodaje <i>Taxiway width, surface and strength</i>	TWY ALFA LEN/WID 2.396x30 PCR 640 F/A/X/T ASPH/CONCRETO. Otras TWY detalladas en AD. 2.1-11			
3	Emplazamiento y elevación del punto de verificación de altímetro <i>Altimeter checkpoint location and elevation</i>	Emplazamiento: THR 01 THR 19 Elevación: 105 M (346 FT) 139 M (455 FT)			
4	Puntos de verificación VOR/INS/VOR/INS checkpoints	Se establece punto de verificación VOR FAG FREQ 114.9MHZ, RDL 11 2 NM, ubicado en extremo N TWY ALFA INT THR 19 SGL, INS:NO			
Observaciones/Remarks					
<p>Plataforma aviación menor: dimensiones: LEN 100M WID 60M, superficie: ASPH, Resistencia: hasta 15 Toneladas. Ubicada al costado norte de plataforma principal. Cuenta con 2 torres de iluminación para embarque y desembarque de tripulaciones. Instrucciones Control Terrestre 121.9 MHZ</p> <p>Plataforma principal: dimensiones: 350 x 130 m. ACR superior a PCR debe solicitar autorización a la DGAC.</p> <p>Orientación y Capacidad: Estacionamientos 1 al 5 enumerados de Sur a Norte, orientación de las aeronaves proa hacia el Este. Estacionamiento 6 orientación de la aeronave proa hacia el NE. Estacionamiento 7 orientación al Sur. Estacionamientos 1 al 4 cuentan con puentes de embarque. PRKG 1 hasta aeronaves B747; limita PRKG 2 a ACFT tipo A320 o superiores; PRKG 2 hasta aeronaves B767. PRKG 3 hasta aeronaves A321. PRKG 4 hasta aeronaves B787 limitando PRKG 3 y 5. PRKG 5 ACFT B737-300 o mayor hasta A321 entrada autopropulsada y salida tractada, ACFT menor B737-300 entrada y salida autopropulsada a mínima potencia. PRKG 6 ACFT B737-300 o mayor entrada y salida tractada. PRKG 7 ACFT B737-300 o mayor entrada y salida tractada, ACFT menor B737-300 y PRKG 6 no ocupado entrada y salida autopropulsada a mínima potencia. Todas las coordinaciones e instrucciones con GNDC 121.9 MHz.</p> <p>Abandono de Estacionamientos: Estacionamientos 1 al 4 abandono de puentes de embarque mediante tractado.</p> <p>Disponibilidad de Combustible: Jet A-1 disponible en Estacionamientos 1 al 6; Estacionamiento 1, 2 y 3 poseen Pits Jet A-1 en ambos costados. Estacionamiento 1 dispone de un tercer Pit Jet A-1, en prolongación costado derecho a 30 m hacia el Weste. Estacionamientos 4 y 5 poseen Pits Jet A-1, solo al costado derecho. Estacionamiento 4 carguío de combustible permitido con pasajeros a bordo sin el uso de puertas delanteras lado derecho de PAX y Carga de la aeronave. Disponible Pit Jet A-1 en costado Norte de plataforma comercial, siguiendo proyección de Estacionamiento 6 hacia el Norte. AVGAS 100LL en Plataforma Aviación Menor solo por camión de combustible. Instrucciones Antofagasta Control Terrestre 121.9 MHz.</p>					
Observaciones/Remarks					
5					
SCFA	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 Líneas 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>	Señales de guía para el rodaje, ingreso a estacionamiento y puestos de estacionamiento.			
2	Señales y LGT de RWY y TWY <i>TWY/RWY markings and LGT, SGL RWY: Designadores RWY, Eje, borde, zona toma contacto, punto de visada señalizados. SGL TWY: Eje y punto de espera en rodaje. LGT RWY 01: REDL, REIL, PAPI 3.0° LGT. RWY 19: REIL, REDL. PAPI 3.7°</i>				
3	Barras de parada/Stops bars	NO			
Observaciones/Remarks					
4		Existencia de 2 letreros luminosos indicadores de distancia de aceleración al costado derecho RWY 19 a 300 m y 600 m THR 19, para uso exclusivo de aeronaves militares. TWY NOVEMBER y TWY SIERRA de acceso a plataforma comercial no cuentan con señalamiento (letreros), al igual TWY KILO.			
SCFA	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	
OBST/ELEV		OBST/ELEV		OBS/RMKS	
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 AD 2.1-13					

SCFA	AD 2.11	INFORMACIÓN METEOROLÓGICA PROPORCIONADA METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED (Para abreviaturas Meteorológicas ver GEN 3.5-11)
1	Oficina MET asociada Associated MET office	Centro Meteorológico Regional Norte (FIR Antofagasta)
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 Regional Norte (FIR Antofagasta) 00/00, 06/06, 12/12 y 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 Supplementary equipments available for providing information	Receptor de imágenes sateliticas GOES, GVAR, Radiosonda, WAFS. Cámara WEB de apoyo Meteorológico. (www.dgac.cl)
9	Dependencias ATS que reciben información ATS unit provided with information	ACC, APP, TWR, ARO
10	Información adicional (limitación de servicio, etc.) Additional information (limitations of service, etc.)	NO

❖ (Para abreviaturas Meteorológicas ver GEN 3.5-11)

SCFA	AD 2.12	CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LA PISTA RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS			
RWY NR	BRG GEO	LEN/WID RWY (m)	RSTG/PCR SFC RWY / SWY	COORD GEO THR	ELEV THR ELEV MAX TDZ
1	2	3	4	5	6
01	006° GEO 011° MAG	2.800 x 50	510 F/A/X/T ASPH	23 27 28,30 S 70 26 48,07 W	105 m (346 FT)
19	186° GEO 191° MAG	2.800 x 50	510 F/A/X/T ASPH	23 25 57,78 S 70 26 36, 99 W	139 m (455 FT)
RLS RWY / SWY	LEN/WID SWY (M)	LEN/WID CWY (M)	LEN/WID STP (M)	OFZ	OBS
7	8	9	10	11	12
+ 1,2 %	NO	NO	2.920 x 300	NO	NO
- 1,2 %	NO	NO	2.920 x 300	NO	NO

SCFA	AD 2.13	DISTANCIAS DECLARADAS DECLARED DISTANCES				
RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)	OBS/RMK	
1	2	3	4	5	6	
01	2.800	2.800	2.800	2.800	NO	
19	2.800	2.800	2.800	2.800	NO	

<p>Área de Seguridad de extremo de pista (RESA) pista 01 (norte): Largo 210M (180 M en base compactada mas 30 M de asfalto) Ancho 100M (60 M asfalto y 20 M a cada lado base compactada, en los primeros 30 M y 100 M de base compactada en los remanentes 180M)</p>	<p>Área de Seguridad de extremo de pista (RESA) pista 19 (sur): Largo 90 Ancho 100 M (50 M centrales asfalto y 25 M a cada lado base compactada.)</p>
--	---

SCFA	AD 2.14	LUCES DE APROXIMACION 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
01	REDL	Verde Green	PAPI 3.0°	NO	NO	2.599 m 50 m Blanca White LIH	Rojo Red	NO	NO
19	REDL	Verde Green	PAPI 3.7°	NO	NO	2.599 m 50 m Blanca White LIH	Rojo Red	NO	NO

SCFA	AD 2.15	OTRAS LUCES, FUENTE SECUNDARIA DE ENERGIA OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY
------	---------	---

1	<p>Emplazamiento, características y horas de funcionamiento ABN/IBN <i>ABN/IBN location, characteristics and hours of operation</i></p>	<p>ABN TWR FLG W EV 10 SEC H24 IBN: NO</p>
2	<p>Emplazamiento LDI y LGT <i>LDI location and LGT</i> Anemómetro <i>Anemometer</i></p>	<p>NO TWR</p>
3	<p>Luces de borde y eje de TWY <i>TWY edge and centre line lighting</i></p>	<p>Borde: Yes Eje: NO</p>
4	<p>Fuente auxiliar de energía/tiempo de conmutación <i>Secondary power supply/switch-over time</i></p>	<p>10 SEC TODAS LAS LUCES DEL AREA MANIOBRAS</p>
5	<p>Observaciones <i>Remarks</i></p>	<p>Ninguna/None</p>

SCFA	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>TKOF 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

SCFA	AD 2.17	ESPACIO AÉREO ATS /ATS AIRSPACE
------	---------	---------------------------------

1	Designación y límites laterales <i>Designation and lateral limits</i>	CTR Antofagasta, RDO 15 NM 232640S 702642W. ATZ Antofagasta, RDO 10 NM 232640S 702642W. RITE traffic pattern RWY 19 LEFT traffic pattern RWY 01
2	Límites verticales/ <i>Vertical limits</i>	CTR Upper limit 3000 FT ALT ATZ Upper limit 2500 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>	Antofagasta Torre ES, EN
5	Altitud de transición/ <i>Transition altitude</i>	10.000 FT
6	Observaciones/ <i>Remarks</i>	Ninguna/None

SCFA 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
ACC RDR	Iquique Radar	128.7 MHz "N" 128.3 MHz "S" 121.5 MHz	H24	Sector norte Sector sur Emergencia
APP	Antofagasta Radar	120.9 MHz 119.3 MHz 121.5 MHz	H24	Primaria secundaria emergencia
TWR	Antofagasta Torre	118.1 MHz 121.9 MHz 121.5 MHz	H24	primaria GNDC emergencia
G/A/G	Antofagasta Radio	127.1 MHz 4669 KHz 6649 KHz 10024 KHz	H24	127.1 Servicio de Información de vuelo, Servicio de Alerta e Información Meteorológica. Frecuencia con cobertura limitada a 21 NM del centro del Aeropuerto.

SCFA AD 2.19 RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN Y EL ATERRIAJE
RADIONAVIGATION AND LANDING FACILITIES

INSTL	ID	FREQ	HR	COORD GEO	ELEV	OBS
1	2	3	4	5	6	7
VOR/DME	FAG	114.9 Mhz CH 96X	H24	23 28 01 S 70 26 52 W	87 M (284 FT)	0.6 NM a THR 01

✕

SCFA	AD 2.20	REGLAMENTO DE TRÁNSITO LOCAL LOCAL REGULATIONS
------	---------	---

1. ATC

- 1.1 El ATC es provisto por la Dirección General de Aeronáutica Civil.
- 1.2 Se requiere comunicación en ambos sentidos. En general, todos los cambios de frecuencia ordenados por el ATC, deberán ser hechos en el menor tiempo posible.

2. Uso preferencial de pistas

- 2.1 Referente al Servicio ATC brindado en el TMA, se establece que todo FLT IFR/VFR con destino a SCFA, será principalmente encaminado a RWY 19. Toda solicitud para usar RWY 01 constituye una excepción al flujo indicado y por lo tanto se expondrá a la demora resultante de la OPS en progreso a RWY 19.
- 2.2 El piloto notificará al ATC, en caso de necesitar una separación mayor a la reglamentaria por estela turbulenta u otro motivo, antes de ingresar a la pista.

3. Tiempo mínimo de ocupación de pista

- 3.1 Autorización para despegue inmediato.
 - 3.1.1 El piloto que notifique estar listo a un “despegue inmediato” y sea autorizado por ATC a realizar esta maniobra, deberá:
 - Si esta fuera de pista, rodar inmediatamente y comenzar su carrera de despegue, sin detener la aeronave;
 - Si esta alineado en la pista, iniciará su despegue sin demora; y
 - Si no es posible cumplir con dichas instrucciones, informará al ATC de inmediato;
 - 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.
- 3.2 Llegadas
 - 3.2.1 Toda aeronave luego de abandonar completamente la pista, deberá mantener posición antes de ingresar a Calle de Rodaje ALFA y contactar frecuencia 121.9 Control Terrestre para obtener autorización para continuar rodaje e ingreso a Plataforma.

4 Control Terrestre

- 4.1 Todo movimiento de superficie de aeronaves, vehículos y personas en el área de maniobras, está sujeto a la autorización ATC.

5 Plataforma

- 5.1 La autoridad encargada del tráfico en el área de movimiento, excepto el área de maniobras, es el Supervisor de Plataforma, cuyas instrucciones a las aeronaves son transmitidas por intermedio del Control Terrestre 121.9 MHz.
- 5.2 En el área de movimiento, excepto el área de maniobras, el Control Terrestre dará autorización general a las aeronaves para que rueden hacia o desde los estacionamientos, debiendo los pilotos extremar sus precauciones durante el rodaje y mantenerse atentos en todo momento al tráfico y obstáculos en la plataforma.
- 5.3 Durante el rodaje, los pilotos deben seguir las líneas guías amarillas en todo momento.
- 5.4 Procedimientos de puesta en marcha y remolque
 - 5.4.1 Los pilotos notificarán a 10 minutos del remolque y de la puesta en marcha.
 - 5.4.2 Los pilotos notificarán "listos a remolque, encendido o puesta en marcha", solo 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 y estacionamiento por la cercanía de otras aeronaves, vehículos y personal.
 - 5.4.3 Todos los estacionamientos son de modalidad ingresos de nariz (nose in). Se cuenta solo con líneas para el rodaje de color amarillo y se requiere señalamiento para el estacionamiento.
 - 5.4.4 ACFT con peso máximo de despegue igual o superior a A340, deberán ser tractadas tanto al ingreso como a la salida, entre acceso norte o acceso sur a plataforma comercial y a estacionamiento asignado. Instrucciones Antofagasta TWR 118.1 MHz o Antofagasta Control Terrestre 121.9 MHz.
 - 5.4.5 Por razones de seguridad en plataforma comercial, se prohíbe el tractado de aeronaves en forma simultánea de estacionamientos contiguos. Instrucciones Antofagasta Torre 118.1 MHz o Antofagasta Control Terrestre 121.9 MHz.
 - 5.4.6 Toda aeronave en plataforma comercial al poner en marcha o aplicar potencia a sus motores en TWY KILO lo debe hacer sólo con proa al Sur o Norte, según necesidad de la Compañía Aérea o Piloto al Mando de la Aeronave con la finalidad de evitar contaminación de la TWY ALFA o de LA RWY 01/19.
 - 5.4.7 Señalero y FOLLOW ME (DGAC) sólo disponible para aeronaves que no disponen de servicio de compañías aéreas o Base de operaciones de vuelo (FBO).

6 Plan de Vuelo

- 6.1 Los pilotos notificarán al ATC, lo antes posible, cualquier requerimiento especial que no esté contemplado en el Plan de Vuelo presentado.
 - 6.1.1 Los pilotos notificarán oportunamente cuando no cuenten con GPS debidamente certificado a bordo.
 - 6.1.2 Los pilotos que soliciten realizar cambios respecto de la SID, en el Plan de Vuelo original, deberán solicitarlo con la debida antelación al Control Terrestre 121.9 MHz y especificar claramente si requiere cancelar el Plan de Vuelo Instrumentos, ascender en VMC hasta un nivel específico o cambiar de Plan de Vuelo IFR a Plan de Vuelo Zulu. En todos los casos deberán esperar autorización ATC y atenerse a las restricciones dispuestas. Espacio Aéreo Clase "C"

✂

- 7 Espacio aéreo Clase "C" establecido en las trayectorias de aproximación y salida para proporcionar separación de acuerdo a lo dispuesto.
- 7.1.1 Por el Norte: entre radiales 340° y 020° y entre los arcos 5 DME y 30 DME del VOR FAG, desde 3000 pies hasta FL195.
- 7.1.2 Por el Sur: entre los radiales 170° y 210° y entre los arcos 5 DME y 30 DME del VOR FAG, desde 3000 pies hasta FL 195.
- 7.1.3 Todo tráfico VFR que proyecte despegar de AP Andrés Sabella y sobrevolar Espacio Aéreo Clase "C", deberá notificarlo con la debida antelación en frecuencias de Torre de Control 118.1 y 121.9 Mhz, para obtener la debida autorización
- 7.2 Todo tráfico VFR que solicite como destino AP Andrés Sabella, deberá notificar con la debida antelación sus intenciones para sobrevolar o circunnavegar Espacio Aéreo Clase "C".
- 7.3 Todo tráfico que proyecte volar en Espacio Aéreo Clase "C" debe contar obligatoriamente con equipo respondedor operativo a bordo.
8. **Uso de frecuencias en vuelo VFR**
- 8.1 Todo tráfico VFR que se disponga volar en la jurisdicción de la FIR Antofagasta:
- Norte: Ciudad de Tocopilla
 - Este: Ciudad de Calama
 - Sur: Sector del Mirador de Paranal
 - Weste: 60 NM

Deberá establecer comunicación en ambos sentidos con Antofagasta Radio 127.1 Mhz o frecuencia primaria 120.9 Mhz Antofagasta Radar.

////

SCFA	AD 2.21	PROCEDIMIENTO DE ATENUACION DEL RUIDO NOISE ABATEMENT PROCEDURES
<p>Por motivos de seguridad y contaminación acústica, no se autorizan pruebas de motores a máxima potencia en plataforma. El lugar designado para la prueba de motores y aeronaves amenazadas se ubica en el extremo Sur de TWY ALFA en las siguientes coordenadas: 232716,26 S 0702641,77 W 232717,83 S 0702641,95 W 232718,68 S 0702640,75 W 232718,80 S 0702639,15 W 232716,62 S 0702638,84 W RSTG: 76 F/A/X/T AVBL PPR Instrucciones GNDC Antofagasta 121. 9 MHz y/o TWR Antofagasta 118.1 MHz.</p>		

SCFA	AD 2.22	PROCEDIMIENTOS DE VUELO FLIGHT PROCEDURES
NO		

SCFA	AD 2.23	INFORMACION ADICIONAL / ADDITIONAL INFORMATION
<ul style="list-style-type: none"> • Calle de rodaje BRAVO (Superficie Mixta): 160 x 23 m. PCR 640 F/A/X/T. • Calle de rodaje CHARLIE (Superficie Mixta): 160 x 23 m. PCR 640 F/A/X/T. • Calle de rodaje DELTA (Superficie Mixta): 160 x 30 m. PCR 640 F/A/X/T. • Calle de rodaje ECHO (Superficie Mixta): 160 x 23 m. PCR 640 F/A/X/T. • Calle de rodaje KILO (Superficie Concreto): 250 x 23 m. PCR 660 R/A/W/T. • Calle de rodaje NOVEMBER (Superficie de Concreto): 250 x 23 m PCR 660 R/A/W/T. • Calle de rodaje SIERRA (Superficie de Concreto): 95 x 23 m PCR 660 R/A/W/T. • Calle de rodaje / salida rápida TWY GOLF (Superficie ASPH): 310 x 23 m PCR 640 F/A/X/T. Luces TEDL, Marcas de Eje, Borde, Punto espera y señales de TWY. • Plataforma aviación General (Superficie de Hormigón): 100 x 60 m. Resistencia 15 toneladas. • CTN en trayectoria de aproximación RWY 01 por concentración de aves de gran tamaño, del tipo Catartes Aura (Jote o Gallinazo) principalmente en sector borde costero y en ocasiones hasta 5 NM hacia el norte GND/2500FT y CTN en trayectoria de Aproximación RWY 01/19 por concentración de aves de tamaño mediano. Instrucciones Antofagasta Torre 118.1 MHz, Antofagasta GNDC 121.9 MHz ó Antofagasta APP 120.9 Mhz / 119.3 MHz. • Están prohibidos los remolques en simultáneo de aeronaves desde estacionamientos contiguos en plataforma comercial. • Vuelos STS HOSP/MEDEVAC, operador aéreo o piloto deberá coordinar el ingreso del vehículo ambulancia al AP. Andrés Sabella relacionado con su operación con al menos 2 horas de anticipación enviando email a coordinacionavsecanf@dgac.gob.cl o telefónicamente al +56961742823. • Por capacidad del Edificio terminal de pasajeros se establece un intervalo de 90 minutos entre ARR/DEP de ACFT Comerciales Internacionales. • WDI RWY 01 localizado a 335 m. al SW RWY 01 y a 111 m. de RCL. 		

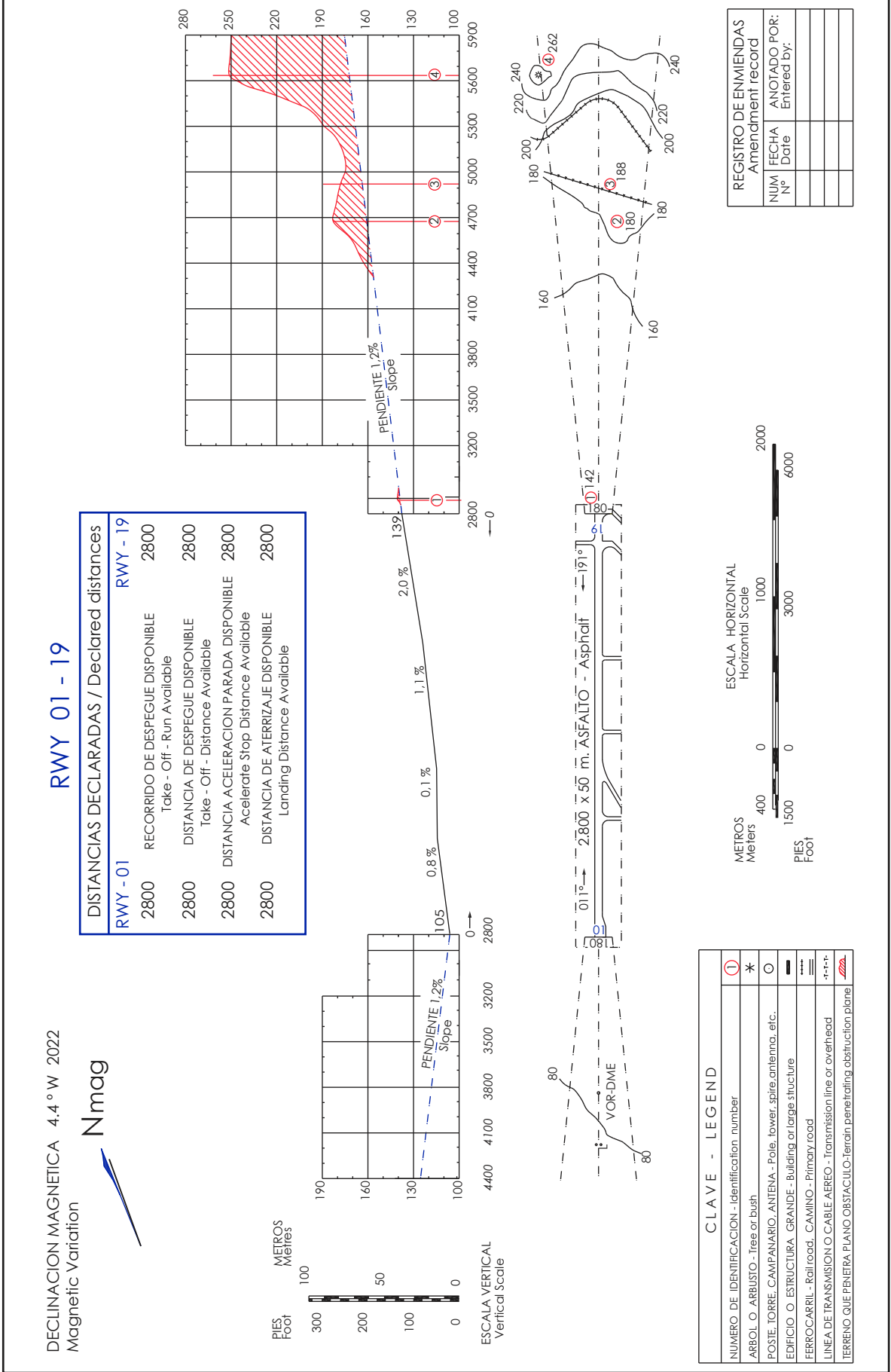
SCFA	AD 2.24	CARTAS RELATIVAS AERÓDROMO AERODROME CHARTS
AIP VOLUMEN I		
Plano de obstáculos de aeródromo OACI Tipo "A"		AD 2.1.12

PLANO DE OBSTACULOS DE AERODROMO - OACI / AERODROME OBSTRUCTION CHART - ICAO

DIMENSIONES Y ELEVACIONES EN METROS
Dimensions and elevations in meters

TIPO A (LIMITACIONES DE UTILIZACION)
Type A (Operating Limitations)

ANTOFAGASTA / ANDRÉS SABELLA - Internacional



AD 2. AEROPUERTO CHACALLUTA - ARICA		
SCAR	AD 2.1	INDICADOR DE LUGAR Y NOMBRE DEL AERÓDROMO AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME
SCAR	AD 2.2	DATOS GEOGRAFICOS Y ADMINISTRATIVOS DEL AERÓDROMO AERODROME GEOGRAPHIC AND ADMINISTRATIVE DATA
1	Coordenadas del ARP y emplazamiento en el AD <i>ARP coordinates and site at Aerodrome</i>	18 20 55 S 70 20 19 W
2	Dirección y distancia desde (ciudad) <i>Direction and distance from (city)</i>	18, 5 KM al NW de la ciudad de Arica
3	Elevación / temperatura de referencia <i>Elevation / Reference temperatura</i>	51 M (166 FT)/27°C
4	Ondulación Geoidal (m) <i>Geoidal Undulation (m)</i>	32,19
5	MAG/VAR/Cambio anual <i>MAG VAR/Annual change</i>	6.4 ° W (2022)
6	Explotador , dirección postal, teléfono, e-mail, AFS <i>AD Administration, address, telephone, e-mail, AFS</i>	Dirección General de Aeronáutica Civil Aeropuerto Chacalluta Arica Casilla 171 Arica TEL.: (56) 58 2281100 Central Telefónica ad.arica@dgac.gob.cl, Jefatura AP aro.arica@dgac.gob.cl AFTN: SCARYDYX
7	Tipos de tránsito permitidos (IFR/VFR) <i>Types of traffic permitted (IFR/VFR)</i>	IFR/VFR
8	Observaciones / Remarks	Aeropuerto Certificado
SCAR	AD 2.3	HORAS DE FUNCIONAMIENTO OPERATIONAL HOURS
1	Administración del AD <i>AD Administration</i>	H24
2	Aduanas <i>Customs</i>	H24. Zona de tratamiento aduanero tributario especial de zona franca, todo vehículo aéreo, como las personas, quedan sometidas a la potestad aduanera , es así, que para el control de ingreso y salida de ACFTs civiles NAC e INT no comerciales y de carácter institucional, la aduana de Arica otorgara la autorización respectiva , con o sin revisión física según corresponda, estampando en el plan de vuelo formulario ATC1 firma, fecha y timbre del funcionario de turno en el AP, con lo que se entenderá por cumplido el trámite aduanero.
	Inmigración <i>Immigration</i>	O/R Fono 58-2570961
3	Dependencias de sanidad (SAG) <i>Health and sanitation</i>	O/R Fono 56582232488 anexo 2178 VRNO MON-THU 11:30-20:30 FRI 11:30-19:30 IVNO MON-THU 12:30-21:30 FRI 12:30-20:30
4	Oficina de notificación AIS <i>AIS Briefing office</i>	H24
5	Oficina de notificación ATS (ARO) <i>ATS reporting office (ARO)</i>	H24
6	Oficina de notificación MET <i>MET briefing office</i>	H24
7	ATS /ATS	H24
8	Abastecimiento de combustible <i>Fuelling</i>	ESMAX Distribución SPA Tel (56) 58-2222836 / 58-2290329 Supervisor Aeroplanta 951499862 Email angelo.acosta.autonomo@esmax.cl ari@copecaviation.com H24
9	Servicios de escala / Handling	NO
10	Seguridad (AVSEC)/ Security (AVSEC)	H24
11	Descongelamiento/ De icing	NO
12	Observaciones /Remarks	Ninguna/None

SCAR	AD 2.4	INSTALACIONES Y SERVICIOS DE ESCALA HANDLING SERVICE AND FACILITIES
1	Instalaciones de manipulación de la carga <i>Cargo/ handling facilities</i>	NO
2	Tipos de combustibles-lubricante <i>Fuel/oil types</i>	Jet A1, AVGAS 100LL
3	Instalaciones/capacidad de reabastecimiento <i>Fuelling facilities/capacity</i>	A través de camiones refueler. No se efectuará carga simultanea de Combustible.
4	Instalaciones de descongelamiento <i>De icing facilities</i>	NO
5	Espacio de hangar para aeronaves visitantes <i>Hangar space available for visiting aircraft</i>	NO
6	Instalaciones para reparaciones de aeronaves visitantes <i>Repair facilities for visiting aircraft</i>	NO
7	Observaciones / Remarks	Ninguna/None

SCAR	AD 2.5	INSTALACIONES Y SERVICIOS PARA LOS PASAJEROS PASSENGER FACILITIES
1	Hoteles <i>Hotels</i>	NO
2	Restaurantes <i>Restaurants</i>	Cafeterias.
3	Transportes <i>Transportation</i>	TAXIS
4	Instalaciones y servicios médicos <i>Medical facilities</i>	NO
5	Oficinas bancarias y de correos <i>Banks and post office</i>	NO
6	Oficina de turismo <i>Tourist office</i>	NO
7	Observaciones / Remarks	Rent a Car.

SCAR	AD 2.6	SERVICIO DE SALVAMENTO Y EXTINCION DE INCENDIOS RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES
1	Categoría del AD para la extinción de incendios <i>AD category for fire fighting</i>	CAT 7, H24
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	ACFT crítica A321, aumento CAT ver DAP 14 03.

SCAR	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

SCAR	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: PCR 640 R/A/W/T
2	Anchura, superficie y resistencia de las calles de rodaje <i>Taxiway width, surface and strength</i>	WID TWY ALFA: 23 m WID TWY Bravo/Charlie: 23 m SFC: ASPH RSTG: PCR 440 F/A/X/T
3	Emplazamiento y elevación del punto de verificación de altímetro <i>Altimeter checkpoint location and elevation</i>	NO
4	Puntos de verificación VOR/INS <i>VOR/INS checkpoints</i>	SI, EN TWY ALFA, PUNTO DE ESPERA THR 02 y THR 20
5	Observaciones/Remarks <ul style="list-style-type: none"> ▪ Plataforma norte: ASPH 90 x 50 M, RSTG PCR 350 F/A/X/T. Dispone de 05 estacionamientos. ▪ Se establece siguiente designación de estacionamientos en plataforma principal enumerados de norte a sur: <ul style="list-style-type: none"> • Estacionamiento 1 disponible, posición nariz al E, ACFT mayor envergadura A321, ingreso autopropulsado y salida tractada. • Estacionamiento 2 disponible, posición nariz al E, ACFT mayor envergadura A321, ingreso autopropulsado y salida tractada. • Estacionamiento 3 disponible para ACFT tipo A321 o inferior. Ingreso autopropulsado y salida tractada. • Estacionamiento 4 disponible, posición nariz al E, ACFT tipo A321 o inferior. Ingreso autopropulsado y salida tractada. • Estacionamiento 5 disponible para ACFT tipo B767 o inferior. Ingreso autopropulsado y salida tractada. • Estacionamiento 6 remoto disponible para ACFT tipo A321 o inferior. Ingreso autopropulsado, salida tractada o autopropulsado con mínima potencia • Estacionamiento 7 remoto disponible para ACFT tipo A321 o inferior. Ingreso autopropulsado, salida tractada o autopropulsado con mínima potencia. ▪ Las ACFT tractadas FM APN principal deben encender motores en TWY ALFA orientadas a RWY 02/20, según su destino ▪ Toda ACFT en tránsito, o que deseen pernoctar, deberán coordinar con 24 HR BFR con ARO ARICA TEL: (56) 58-2281109. Email: aro.arica@dgac.gob.cl ▪ Las ACFTs con salida autopropulsada desde APRON principal, deberán realizar la maniobra con mínima potencia y señalero. 	

CAR	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 Líneas 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>	Señales de guía para el rodaje, ingreso a estacionamiento y puestos de estacionamiento.
2	Señales y LGT de RWY y TWY <i>TWY/RWY markings and LGT</i>	SGL RWY: Designadores RWY, Eje, borde, zona toma contacto, punto de visada, señalizados. SGL TWY: Eje, borde, punto de espera en rodaje y señales de instrucción obligatoria. LGT RWY 02: REDL. PAPI 3° LGT RWY 20: REDL. PAPI 3°.
3	Barras de parada/Stops bars	NO
4	Observaciones/Remarks	Ninguna/None

SCAR	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>	
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
02 TKOF/20 APCH	① 62 M MSL (205 FT), a 830 M (2739 FT) al N THR 20.	NO	NO	NO	① AOC AD 2.2-9
Mástil (anemómetro) 10 m HGT a 300 m THR 02 y a 102.5 m RCL, con luz de obstáculo. Mástil (anemómetro) 10 m HGT a 300 m THR 20 y a 102.5 m RCL, con luz de obstáculo.					

SCAR	AD 2.11	INFORMACIÓN METEOROLÓGICA PROPORCIONADA METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED
1	Oficina MET asociada <i>Associated MET office</i>	Centro Meteorológico Regional Norte (FIR Antofagasta) TEL (56) 223307926
2	Horas de servicio <i>Hours of service</i> Oficina MET fuera de horario <i>MET office out hours of service</i>	H24 NO
3	Oficina responsable de la preparación TAF <i>Office responsible for TAF preparation</i> Período de validez <i>Periods of validity</i>	Centro Meteorológico Regional Norte (FIR Antofagasta) 00/00, 12/12, 18/18 UTC
4	Pronóstico de tendencia <i>Trend forecast</i> Intervalo de emisión <i>Interval of emissions</i>	NO
5	Aleccionamiento consulta proporcionados <i>Briefing/consultation provided</i>	O/R
6	Documentación de vuelo <i>Flight documentation</i> Idiomas Utilizados <i>Language used</i>	O/R Español
7	Cartas y demás información disponible para aleccionamiento o consulta <i>Charts and other information available for briefing or consultation</i>	O/R
8	Equipo suplementario disponible para proporcionar información <i>Supplementary equipments available for providing information</i>	Cámara WEB de apoyo Meteorológico. (www.dgac.gob.cl)
9	Dependencias ATS que reciben información <i>ATS unit provided with information</i>	APP TWR ARO
10	Información adicional (limitación de servicio, etc.) <i>Additional information (limitations of service, etc.)</i>	No

SCAR	AD 2.12	CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LA PISTA RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS			
RWY NR	BRG GEO	LEN/WID RWY (m)	RSTG / PCR SFC RWY / SWY	COORD GEO THR	ELEV THR ELEV MAX TDZ
1	2	3	4	5	6
02	019° GEO 026° MAG	2.170 x 45	520 F/A/X/T ASPH	18 21 28, 18 S 70 20 31,73 W	38 m (123 FT)
20	199° GEO 206° MAG	2.170 x 45	520 F/A/X/T ASPH	18 20 21,24 S 70 20 07, 21 W	51 m (166 FT)
RLS RWY / SWY	LEN/WID SWY (M)	LEN/WID CWY (M)	LEN/WID STP (M)	OFZ	OBS
7	8	9	10	11	12
+ 0,6%	NO	120	2.290 x 300	NO	NO
- 0,6 %	NO	400	2.290 x 300	NO	NO

SCAR	AD 2.13	DISTANCIAS DECLARADAS DECLARED DISTANCES				
RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)	OBS/RMK	
1	2	3	4	5	6	
02	2.170	2.290	2.170	2.170	NO	
20	2.170	2.570	2.170	2.170	NO	

Área de Seguridad de extremo de pista (RESA) disponible :

RWY 02 dimensiones : 90 x 90 M

RWY 20 dimensiones : 90 x 90 M

SCAR	AD 2.14	LUCES DE APROXIMACION 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 EGE RWY	WBAR LGT	LEN (m) LGT SWY	OBS
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
02	REDL	Verde	PAPI 3.0° (56 FT) sólo ACFT B727 e inferiores	NO	NO	2.170 m 60 m Blanca, LIH	Rojo	NO	NO
20	REDL	Verde	PAPI 3°	NO	NO	2.170 m 60 m Blanca, LIH	Rojo	NO	NO

✂

SCAR	AD 2.15	OTRAS LUCES, FUENTE SECUNDARIA DE ENERGIA 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: Edificio de la torre, FLG W EV 2 SEC/IBN H24
2	Emplazamiento LDI y LGT <i>LDI location and LGT</i> Anemómetro <i>Anemometer</i>	NO YES
3	Luces de borde y eje de TWY <i>TWY edge and centre line lighting</i>	Borde: YES Eje: NO
4	Fuente auxiliar de energía/tiempo de conmutación <i>Secondary power supply/switch-over time</i>	Fuente auxiliar de energía para todas las luces en el área de movimiento. Tiempo de conmutación: 10 SEC
5	Observaciones <i>Remarks</i>	Ninguna/None

SCAR	AD 2.16	ÁREA DE ATERRIZAJE DE HELICÓPTEROS <i>HELICOPTER LANDING AREA</i>
------	---------	---

1	Coordenadas TLOF o THR de FATO <i>Coordinates TLOF or THR of FATO</i>	Punto de Visada en TWY BRAVO 182058S/0702016W
2	Elevación de TLOF y/o FATO M/FT <i>TKOF 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 <i>APP and FATO lighting</i>	NO
7	Observaciones /Remarks	Ninguna/None

SCAR	AD 2.17	ESPACIO AÉREO ATS <i>ATS AIRSPACE</i>
------	---------	---

1	Designación y límites laterales <i>Designation and lateral limits</i>	CTR Arica, RDO 15 NM 182055S 702019W, Chilean-Peruvian north limit boundary line. ATZ Arica, RDO 5 NM 182055S 702019W, Chilean-Peruvian north limit boundary line. RITE traffic pattern RWY 02 LEFT traffic pattern RWY 20
2	Límites verticales/Vertical limits	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>	Arica Torre Arica Aproximación ES/EN
5	Altitud de transición/Transition altitude	10.000 FT
6	Observaciones/Remarks	CTN due to bird concentration centered 6 NM of AD

SCAR	AD 2.18	INSTALACIONES DE COMUNICACIONES ATS <i>RADIONAVIGATION AND LANDING LIGHTS</i>
------	---------	---

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
APP	Arica Aproximación	119.9 MHz 121.5 MHz	H24	Emergencia
TWR	Arica Torre	118.5 MHz 121.9 MHz 121.5 MHz	H24	Control Local Control Terrestre Emergencia

SCAR	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
VOR/DME	ARI	116.5 MHz CH 112X	H24	18 22 10 S 70 20 47 W	32 m 88 FT	0.7 NM a RWY 02

SCAR	AD 2.20	REGLAMENTO DE TRÁNSITO LOCAL LOCAL REGULATIONS
------	---------	---

NO

SCAR	AD 2.21	PROCEDIMIENTO DE ATENUACION DEL RUIDO NOISE ABATEMENT PROCEDURES
<ul style="list-style-type: none"> Por motivos de seguridad y contaminación acústica, no se autorizan pruebas de motores a máxima potencia en plataforma. Lugar para realizar pruebas de motores con máxima potencia: TWY ALFA con intersección RWY 20, ACFT con orientación NOSE IN hacia el Weste. 		

SCAR	AD 2.22	PROCEDIMIENTOS DE VUELO FLIGHT PROCEDURES
<ul style="list-style-type: none"> Toda aeronave que efectúe trabajos aéreos dentro del espacio aéreo Clase E de Arica, deberá mantener escucha permanente en frecuencia 119.9 Mhz de Arica Aproximación, a objeto de mantenerse informado del tráfico instrumental llegando o saliendo del Aeropuerto Chacalluta. El piloto al mando de todo vuelo que se origine en el AP Chacalluta, que haya presentado su FPL vía IFIS o correo electrónico deberá comunicarse vía telefónica, antes de su despegue con Servicio de Vuelo ARO/AIS al TEL 56 58 2281109 con el fin de coordinar y recibir información NOTAM relevante a su ruta y destino. 		

SCAR	AD 2.23	INFORMACION ADICIONAL ADDITIONAL INFORMATION
<ul style="list-style-type: none"> CTN AP desde el S de THR 02 hasta 10 NM al S de Arica por concentración de aves migratorias y residentes en ruta de aproximación a RWY 02/20. CTN por actividad laser en la vecindad del AP. 		

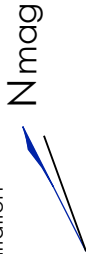
SCAR	AD 2.24	CARTAS RELATIVAS AERÓDROMO AERODROME CHARTS
AIP VOLUMEN I		
Plano de Obstáculos de Aeródromo Tipo A - OACI		AD 2.2-9/#

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

ARICA / CHACALLUTA - Internacional

DIMENSIONES Y ELEVACIONES EN METROS
Dimensions and elevations in meters

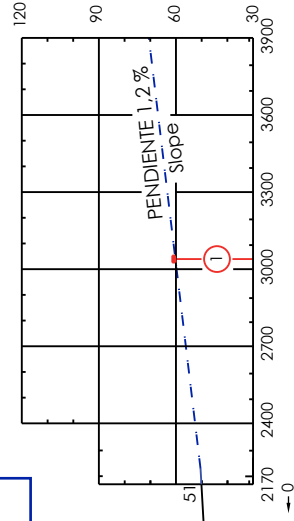
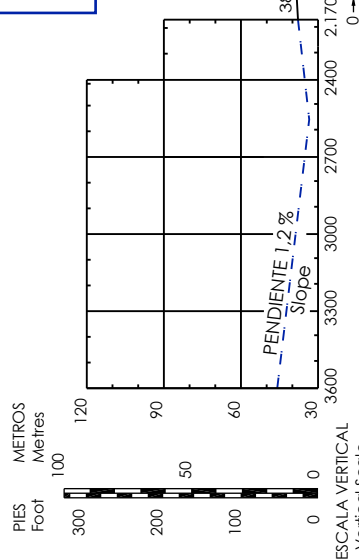
DECLINACION MAGNETICA 6.4 ° W 2022
Magnetic Variation



RWY 02 - 20

DISTANCIAS DECLARADAS / Declared distances	
RWY - 02	RWY - 20
2170 RECORRIDO DE DESPEGUE DISPONIBLE Take - Off - Run Available	2170
2290 DISTANCIA DE DESPEGUE DISPONIBLE Take - Off - Distance Available	2570
2170 DISTANCIA ACCELERACION PARADA DISPONIBLE Accelerate Stop Distance Available	2170
2170 DISTANCIA DE ATERRIZAJE DISPONIBLE Landing Distance Available	2170

PIES
Foot



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:

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE
INTENTIONALLY LEFT BLANK

AD 2. AERODRÓMO ALTN CARRIEL SUR - CONCEPCIÓN		
SCIE	AD 2.1	INDICADOR DE LUGAR Y NOMBRE DEL AERÓDROMO AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME
SCIE	AD 2.2	DATOS GEOGRAFICOS Y ADMINISTRATIVOS DEL AERÓDROMO AERODROME GEOGRAPHIC AND ADMINISTRATIVE DATA
1	Coordenadas del ARP y emplazamiento en el AD ARP coordinates and site at Aerodrome	36 46 17 S / 73 03 45 W
2	Dirección y distancia desde (ciudad) Direction and distance from (city)	5 KM al NW de la ciudad de Concepción
3	Elevación / temperatura de referencia Elevation / Reference temperatura	8 M (26 FT)/24° C Febrero
4	Ondulación Geoidal (m) Geoidal Undulation (m)	NO
5	MAG/VAR/Cambio anual MAG VAR/Annual change	5.1 ° E (2022)
6	Explotador , dirección postal, teléfono, e-mail, AFS AD Administration, address, telephone, e-mail, AFS	Dirección General de Aeronáutica Civil Aeropuerto Carriel Sur-Concepción Casilla 6087 Correo 5 Concepción TEL: +56413835000; TEL ARO: +56413835007, TEL IP ARO +5624392743; MET +56413835006 aro.carrielsur@dgac.gob.cl
7	Tipos de tránsito permitidos (IFR/VFR) Types of traffic permitted (IFR/VFR)	IFR/VFR
8	Observaciones / Remarks	Ninguna/None
SCIE	AD 2.3	HORAS DE FUNCIONAMIENTO / OPERATIONAL HOURS
1	Administración del AD/ AD Administration	H24
2	Aduanas Customs	O/R COOR ARO 48 HR BFR. Off-Duty HR SAT/SUN/HOL are assessed for inspection.
	Inmigración Immigration	O/R COOR ARO 48 HR BFR. Off-Duty HR SAT/SUN/HOL are assessed for inspection.
3	Dependencias de sanidad (Health and sanitation) Servicio De Salud Talcahuano Serv. Agrícola y Ganadero (SAG)	CDN ARO/APP O/R COOR ARO 48 HRS BFR, OFF-DUTTY, HR SAT/SUN/HOL ARE ASSESSED FOR INSPECTION.
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	FUEL JET A-1 HR VRNO: SUN-FRI 1100-2330, SAT 1100-2300. HR IVNO: SUN-FRI 1200-2359/0000-0030, SAT 1200-2359. AVGAS 100/LL HR VRNO SUN-FRI 1100-2330. SAT 100-2300. HR INVO SUN-MON 1200-FCCV. ESMAX Limited distribution O/R out off hour rating contact to Supervisor 2 HR BFR CEL +56941869235 Supervisor Aeroplanta (+56)965635950. The COOR of fuel must be from user to indicated numbers.
9	Servicios de escala / Handling	SI, proporcionado por las compañías aéreas.
10	Seguridad (AVSEC)/ Security (AVSEC)	H24
11	Descongelamiento/ De icing	NO
12	Observaciones /Remarks	Ninguna/None

SCIE	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, AVGAS 100 LL, lubricante 100 EE, AVOIL Turbo
3	Instalaciones/capacidad de reabastecimiento <i>Fuelling facilities/capacity</i>	Estacionamientos 1 al 7 cuenta con Jet A1. Plataforma KILO carguío combustible AVGAS 100 LL asfaltada.
4	Instalaciones de descongelamiento <i>De icing facilities</i>	NO
5	Espacio de hangar para aeronaves visitantes <i>Hangar space available for visiting aircraft</i>	NO
6	Instalaciones para reparaciones de aeronaves visitantes <i>Repair facilities for visiting aircraft</i>	NO
7	Observaciones / Remarks	APN carguío de combustible denominada KILO

SCIE	AD 2.5	INSTALACIONES Y SERVICIOS PARA LOS PASAJEROS PASSENGER FACILITIES
1	Hoteles <i>Hotels</i>	NO
2	Restaurantes <i>Restaurants</i>	YES
3	Transportes <i>Transportation</i>	Buses, taxis
4	Instalaciones y servicios médicos <i>Medical facilities</i>	NO
5	Oficinas bancarias y de correos <i>Banks and post office</i>	NO
6	Oficina de turismo <i>Tourist office</i>	SI, en edificio terminal de pasajeros.
7	Observaciones / Remarks	Ninguna/None

SCIE	AD 2.6	SERVICIO DE SALVAMENTO Y EXTINCION DE INCENDIOS RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES
1	Categoría del AD para la extinción de incendios <i>AD category for fire fighting</i>	CAT 7 H24
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	ACFT crítica A321, aumento CAT ver DAP 1403.

SCIE	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

SCIE	AD 2.8	PLATAFORMA, CALLE DE RODAJE Y PUNTOS / POSICIONES VERIFICACION <i>APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATION DATA</i>
1	Superficie y resistencia de la plataforma <i>Apron, surface and strength</i>	SFC APN PRINCIPAL (PAPA): Hormigón armado RSTG: PCR 630 R/C/W/T SFC APN SECUNDARIA (SIERRA): Hormigón Armado SFC APN QUEBEC: Asfalto SFC APN KILO: Asfalto RSTG: Para aeronaves de PMD menor a 10.000kg SFC APN NOVEMBER: Asfalto RSTG: Para aeronaves de PMD menor a 10.000kg
2	Anchura, superficie y resistencia de las calles de rodaje <i>Taxiway width, surface and strength</i>	TWY ALFA Paralela a RWY 02/20 por el sur conecta con THR 02 y por el norte situada 300 M al sur THR 20. WID 30M SFC ASPH, PCR 370 F/B/X/T TWY BRAVO: WID 23 M RSTG PCR 540 F/B/X/T TWY CHARLIE: WID 23 M SFC ASPH PCR 400 F/C/X/T TWY ECO Ubicada a la entrada APN PAPA, WID 23 M SFC ASPH PCR 370 F/B/W/T TWY GOLF Ubicada a 310M N THR 02 perpendicular a RWY 02/20, WID 23 M SFC ASPH PCR 550 F/A/X/T TWY HOTEL Ubicada paralela al N TWY ECO, SFC ASPH 350 x 23 m, capacidad disponible ACFT 4D, TWY señalizada y LGT Eje TWY TWY INDIA Ubicada paralela al E TWY ALFA y al N APN PAPA, SFC ASPH TWY INDIA hacia el S de TWY HOTEL, 90 x 23 m, capacidad disponible ACFT 4D. TWY INDIA hacia el N de TWY HOTEL, 220 X 15 m, capacidad disponible ACFT 4C, TWY señalizada y LGT Eje TWY.
3	Emplazamiento y elevación del punto de verificación de altímetro <i>Altimeter checkpoint location and elevation</i>	NO
4	Puntos de verificación VOR/INS <i>VOR/INS checkpoints</i>	VOR: YES INS : NO
5	Observaciones/Remarks	Ninguna / None

SCIE	AD 2.9	SISTEMA DE GUÍA Y CONTROL DEL MOVIMIENTO EN LA SUPERFICIE Y SEÑALES <i>SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS</i>
1	Uso de signos ID en los puestos de aeronaves Líneas 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>	Señales de guía para el rodaje, ingreso a estacionamiento y puestos de estacionamientos de aeronaves.
2	Señales y LGT de RWY y TWY <i>TWY/RWY markings and LGT</i>	SGL RWY: designadores RWY, eje, borde, zona toma contacto, punto de visada, letreros. SGL TWY: TOLL ALFA, BRAVO, CHARLIE, ECO, GOLF LGT RWY 02: ALSF-2, REDL, PAPI 3.0°. LGT RWY 20: REDL REIL, PAPI 3.0°.
3	Barras de parada/Stops bars	YES
4	Observaciones/Remarks	Ninguna/None

SCIE	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
02 APCH 20 TKOF	①Mástil 23 M (75 FT) LGT. ② Antena 24 M (79 FT) LGT. ③ Antena 28 M (92 FT) LGT.	NO	NO	NO	AOC ① ② ③ AD 2.4-15.
– Mástiles frangibles TDZ 02 de 10m HGT a 120m RCL, con luces de obstáculos. – Mástil frangible RWY 20 de 10m HGT a 120 m RCL, con luces de obstáculos. – Precaución grupo de árboles afectan SFC de transición en 1M APRX A 350M al E FM RCL en frente de TWY GOLF y 6M APRX a 160M a W FM RCL en frente de APN SIERRA y TWY CHARLIE					

SCIE	AD 2.11	INFORMACIÓN METEOROLÓGICA PROPORCIONADA METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED
1	Oficina MET asociada <i>Associated MET office</i>	Centro Meteorológico Arturo Merino Benítez
2	Horas de servicio <i>Hours of service</i> Oficina MET fuera de horario <i>MET office out hours of service</i>	H24 Centro Meteorológico Arturo Merino Benítez
3	Oficina responsable de la preparación TAF <i>Office responsible for TAF preparation</i> Período de validez <i>Periods of validity</i>	Centro Meteorológico Regional 00/00, 06/06, 12/12, 18/18 UTC
4	Pronóstico de tendencia <i>Trend forecast</i> Intervalo de emisión <i>Interval of emissions</i>	NO
5	Aleccionamiento consulta proporcionados <i>Briefing/consultation provided</i>	Briefing meteorológico
6	Documentación de vuelo <i>Flight documentation</i> Idiomas Utilizados <i>Language used</i>	Pronóstico de ruta Español
7	Cartas y demás información disponible para aleccionamiento o consulta <i>Charts and other information available for briefing or consultation</i>	Interpretación de Imagen Satelital y Pronóstico de ruta.
8	Equipo suplementario disponible para proporcionar información <i>Supplementary equipments available for providing information</i>	Cámara WEB de apoyo Meteorológico (www.dgac.gob.cl) Sistema Automático de Observaciones Meteorológicas. (AWOS) para ILS CAT IIIB, disponible en ARO, TWR y APP.
9	Dependencias ATS que reciben información <i>ATS unit provided with information</i>	APP TWR ARO
10	Información adicional (limitación de servicio, etc.) <i>Additional information (limitations of service, etc.)</i>	No hay servicio de meteorológico previsionista.

SCIE	AD 2.12	CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LA PISTA RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS			
RWY NR	BRG GEO	LEN/WID RWY (m)	RTSG / PCR SFC RWY / SWY	COORD GEO THR	ELEV THR ELEV MAX TDZ
1	2	3	4	5	6
02	025° GEO 019° MAG	2.600 x 45	600 F/B/X/T ASPH	36 46 55,32 S 73 04 06,84 W	8 M (26 FT)
20	205° GEO 199° MAG	2.600 x 45	600 F/B/X/T ASPH	36 45 39 S 73 03 22 W	5 M (16 FT)
RLS RWY / SWY	LEN/WID SWY (M)	LEN/WID CWY (M)	LEN/WID STP (M)	OFZ	OBS
7	8	9	10	11	12
0.1 %	60	NO	2.720 x 300	NO	NO
0.1 %	60	NO	2.720 x 300	NO	NO
Turning Bay THR 02 LEN 60 WID 15 m ASPH					

SCIE	AD 2.13	DISTANCIAS DECLARADAS DECLARED DISTANCES				
RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)	OBS/RMK	
1	2	3	4	5	6	
02	2.600	2.840	2.660	2.600	NO	
20	2.600	2.660	2.600	2.600	NO	

SCIE	AD 2.14	LUCES DE APROXIMACION 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
02	REDL RCLL RTZL STWL	Verde	PAPI 3,0°	NO	NO	2.600 m EV 50 m W, LIH	Rojo	NO	NO
	ALSF-2	NO					NO		
20	REDL RCLL STWL	Verde	PAPI 3,0°	NO	NO	2.600 m EV 50 m W, LIH	Rojo	NO	NO
	REIL	YES					NO		

SCIE	AD 2.15	OTRAS LUCES, FUENTE SECUNDARIA DE ENERGIA 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 2 SEC: H24 IBN: NO
2	Emplazamiento LDI y LGT <i>LDI location and LGT</i> Anemómetro <i>Anemometer</i>	NO RWY: YES
3	Luces de borde y eje de TWY <i>TWY edge and centre line lighting</i>	Borde : Retroreflectante Eje : YES
4	Fuente auxiliar de energía/tiempo de conmutación <i>Secondary power supply/switch-over time</i>	Tiempo de conmutación 0 SEC, todas las luces en el área de maniobras y radioayudas.
5	Observaciones <i>Remarks</i>	NO

SCIE	AD 2.16	ÁREA DE ATERRIZAJE DE HELICÓPTEROS <i>HELICOPTER LANDING AREA</i>
------	---------	---

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>TKOF 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 <i>APP and FATO lighting</i>	NO
7	Observaciones /Remarks	Ninguna/None

SCIE	AD 2.17	ESPACIO AÉREO ATS <i>ATS AIRSPACE</i>
------	---------	---

1	Designación y límites laterales <i>Designation and lateral limits</i>	CTR: Concepción, RDO 10 NM ATZ: Concepción, RDO 5 NM centrado desde centro geométrico RWY.
2	Límites verticales/ <i>Vertical limits</i>	CTR: Upper limit 4.500 FT AGL 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>	Concepción Torre – Concepción Terrestre Concepción Radar Español / Inglés
5	Altitud de transición/ <i>Transition altitude</i>	10.000 FT
6	Observaciones/ <i>Remarks</i>	Ninguna/None

SCIE	AD 2.18	INSTALACIONES DE COMUNICACIONES ATS <i>RADIONAVIGATION AND LANDING LIGHTS</i>
------	---------	---

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
APP	Concepción Radar	125.8 MHZ ALTN 129.35 MHZ	H24	Todo vuelo que ingrese o salga de los límites lateral o vertical del TMA Concepción, contactar Concepción RDR para información de tráfico.
TWR	Concepción Torre	118.6 MHZ 121.9 MHZ 121.5 MHZ	H24	Control local Control Terrestre Emergencia

SCIE	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
VOR/DME	CAR	114.3 MHz CH 90X	H24	36 45 20 S 73 03 11 W	7 FT	NO
LLZ RWY 02 ILS CAT III (7.5° E 2005)	ICEP	109.9 MHz CH 36X	H24	36 45 30 S 73 03 17 W	NO	NO
GP ILS	NO	333,8 MHz	H24	36 46 43.5 S 73 04 06.4 W	NO	NO

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE
INTENTIONALLY LEFT BLANK

SCIE	AD 2.20	REGLAMENTO DE TRÁNSITO LOCAL LOCAL REGULATIONS
------	---------	---

1 ATC

1.1 El ATC es provisto por la Dirección General de Aeronáutica Civil.

1.2 Se requiere comunicación en ambos sentidos. En general, todos los cambios de frecuencias ordenadas por el ATC, deberán ser hechos en el menor tiempo posible.

2. CIRCUITO DE TRÁNSITO DE AERÓDROMO (ATZ).

2.1 Circuito de Tránsito normal para aeronaves y helicópteros:

- ✓ Circuito Derecho RWY 20 Se iniciará en tramo con el viento sobre el punto de notificación Club Hípico.
- ✓ Circuito Izquierdo RWY 20 Se iniciará en tramo con el viento sobre el punto de notificación Lomas de San Andrés.
- ✓ Circuito Derecho RWY 02 Se iniciará en tramo con el viento sobre el punto de notificación Desembocadura río Andalién.
- ✓ Circuito Izquierdo RWY 02 Se iniciará en tramo con el viento sobre el punto de notificación Línea de costa (1 NM al NW THR 20)

2.2 En caso de aprobarse el vuelo de planeadores, se recalcará que de preferencia se deben utilizar circuito de tránsito derecho RWY 20 e izquierdo a RWY 02 para evitar zonas de vuelo.

3. PUNTOS DE NOTIFICACIÓN VISUAL

3.1 El primer contacto se realizará a no menos de 60 NM del Aeródromo Carriel Sur en la frecuencia de Concepción Aproximación, sobre los siguientes puntos de notificación:

NORTE : CAUQUENES 62 NM
ESTE : EL LITRAL (QUILLÓN R078/28NM)
SUR : ANGOL / CAÑETE (CAÑETE R190/63NM)

3.2 Se solicitará instrucciones para el ingreso a los circuitos de tránsito de Aeródromo, sobre los siguientes puntos de notificación visual:

NORTE : DICHATO 15 NM, PLAYA COLIUMO 15 NM
ESTE : CHAIMAVIDA 8 NM
SUR : CORONEL 16 NM, LAGUNILLAS 13 NM, HUALQUI 13 NM

4. PUNTOS DE ESPERA VISUAL

NORTE : Penco (Noreste: Este de Penco)
SUR : Desembocadura RÍO BIO-BIO (Suroeste: desembocadura Río Bio-Bio)
SURESTE : Puente Chacabuco.
ESTE : Estadio Ester Roa (Sector Collao).
OESTE : NIL.

5. ZONA DE INSTRUCCIÓN CLUBES AÉREOS

El sector de Desembocadura del Río Bio-Bio, es la zona destinada a la práctica de maniobras para los clubes Aéreos de Concepción. Las aeronaves deben mantener constantemente escucha en frecuencia Concepción Torre o Concepción Aproximación.

6. PRÁCTICAS DE EMERGENCIA SIMULADAS.

6.1 Maniobras solicitadas por las tripulaciones, las cuales, una vez aprobadas por la TWR, se ejecutan a discreción de piloto bajo su exclusiva responsabilidad.

6.2 Despegues abortados: tiene por objeto entrenar a los pilotos para controlar adecuadamente la aeronave y detenerla si ocurre una falla en la fase inicial del despegue. En este procedimiento el tren principal no alcanza a separarse de la pista.

6.3 Emergencias posterior al despegue: consiste en despegar la aeronave, una vez alcanzada cierta altitud se corta la potencia y el piloto debe aterrizar la aeronave en la porción de pista remanente.

6.4 Emergencia simulada: consiste en que la aeronave llega a cierta altitud sobre el umbral de pista, simula un corte de motor y desciende efectuando un viraje de 360° para finalmente aterrizar o efectuar un toque y despegue.

7. VIRAJE EN 180° EN PISTA NO AUTORIZADOS PARA AERONAVES DE CATEGORÍA MEDIANA Y PESADA.

8. PLATAFORMAS

- 8.1 La aeronave con **ACR mayor que el PCR** del aeródromo, debe solicitar autorización a la DGAC.
- 8.2 La autoridad encargada del tráfico en el área de movimiento, excepto el área de maniobras, es el Supervisor de Plataforma, cuyas instrucciones a las aeronaves son transmitidas por el Control Terrestre 121,9 MHz.
- 8.3 En el área de movimiento, el Control Terrestre dará autorización general a las aeronaves para que rueden hacia y desde estacionamientos, debiendo los pilotos extremar sus precauciones durante el rodaje y mantenerse atentos en todo momento al tráfico y obstáculos en la plataforma.
- 8.4 Durante el rodaje, los pilotos deben seguir las líneas guías amarillas en todo momento.

8.5 Plataforma Principal (PAPA).

- 8.5.1 Plataforma Principal cuenta con 6 puentes de embarque y desembarque de pasajeros, enumerados del 2 al 7, más un estacionamiento remoto.
- 8.5.2 Toda aeronave NO itinerante que deba hacer uso de la plataforma PAPA, deberá coordinar con 2 Hrs. de antelación como mínimo con la Oficina ARO.
- 8.5.3 El estacionamiento remoto N° 1 cuenta con las siguientes restricciones: -Las aeronaves con un peso mayor a 5.700 Kg. deben ser tractadas, los movimientos son a discreción.
- 8.5.4 Podrán efectuarse prueba de turbinas o motores en relanti y en ningún caso podrán exceder de tres minutos cada prueba.
- 8.5.5 Las pruebas de motores con mayor potencia, se realizarán en TWY Alfa NORTE, con previa aprobación ATC.
- 8.5.6 Para las aeronaves en tránsito se permitirá el mantenimiento menor.
- 8.5.7 No se autorizarán el retroceso auto propulsado.

8.6 Plataforma Secundaria (SIERRA).

- 8.6.1 Plataforma Sierra cuenta con 3 estacionamientos remotos, enumerados del 8 al 10.
- 8.6.2 Las aeronaves que soliciten estacionamiento en APN S deberán coordinar previamente con la Oficina ARO.

8.7 Plataforma QUEBEC

- 8.7.1 Esta plataforma de aviación general, cuenta con 10 estacionamientos con capacidad hasta Gulsftream IV y Bombardier CRJ700 como referencia.
- 8.7.2 Para ingreso de aeronaves de mayor envergadura, se requiere coordinación previa con oficina de operaciones.

8.8 Plataforma KILO

- 8.8.1 Ubicada al WESTE de planta de combustible, dedicada exclusivamente al carguío de combustible 100 LL.
- 8.8.2 No está permitido el embarque y desembarque de pasajeros.
- 8.8.3 En proceso de carguío de combustible pueden permanecer en plataforma hasta tres aeronaves del tipo C172.

8.9 Plataforma NOVEMBER

- 8.9.1 Ubicada al Norte de los hangares del Club aéreo de Concepción y Universitario de Concepción, esta plataforma es de uso de los clubes aéreos y la empresa PEGASUS.
- 8.9.2 Esta plataforma no puede ser ocupada por empresas con autorización de trabajo aéreo de transporte de pasajeros u otras de usuarios privados.

9. PROCEDIMIENTO DE REMOLQUE Y ENCENDIDO.

- 9.1 Los pilotos con plan de vuelo IFR notificarán a 10 minutos de la puesta en marcha o de remolque y encendido, según corresponda en frecuencia 121,9 MHz.
- 9.2 Los pilotos solicitarán autorización para remolque y encendido, 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 y estacionamiento por la cercanía de otras aeronaves, vehículos y personal.

10 ÁREA DE MANIOBRAS

- 10.1 El área de maniobras cuenta con las siguientes ayudas para el rodaje:
- a) Línea de eje de TWY, amarillas;
 - b) Línea de borde de TWY, amarillas;
 - c) Marcas de Punto de Espera en Rodaje, amarillas;
 - d) Letreros Identificadores de TWY;
 - e) Punto de Espera de Acceso a Pista.
 - f) Luces de eje TWY
 - g) Luces de barra de Parada
 - h) Luces borde TWY retrorreflectantes.
- 10.2 La TWY Bravo cuenta con Punto de Verificación VOR.
- 10.3 TWY Echo une la plataforma PAPA con TWY Alfa.
- 10.4 TWY Bravo no se considera TWY de salida de alta velocidad para aeronaves de alta performance (B737/A320 o superiores), debido a distancia insuficiente (1200 m) desde TDZ THR 20 y TWY Bravo.
- 10.5 Superficie triangular de Asfalto ubicada al costado Norte de la intersección de las calles de rodajes Bravo y Alfa, inutilizable para todo tipo de aeronave.
- 10.6 Aeronaves cuádrimotores deben rodar con motores exteriores en ralentí.

11. OPERACIÓN CATEGORÍA ILS III-B

- 11.1 La Pista 02 está equipada para aproximaciones ILS Categoría III-B, para todos aquellos operadores cuyos mínimos de aproximación han sido aceptados por la DGAC.
- 11.2 Las aproximaciones ILS CAT III-B con visibilidad reducida, se realizarán con visibilidad de 175 M RVR hasta 50 M RVR en el transmisómetro de TDZ. Para los despegues, rodajes y movimientos de remolque – encendido se realizarán con visibilidad igual o superior a 50 mts RVR en los transmisómetros.
- 11.3 Operación Categoría ILS II, III A y B.
- 11.4 Operación LVP DAP 11 134

12. PLAN DE VUELO (FPL)

- 12.1 El usuario deberá verificar la recepción y aceptación del FPL. La recepción del FPL vía Sistema IFIS por parte de la Oficina ARO, es tan sólo 01 hora antes de EOBT, previo a ese período no se tiene acceso al mismo en esta dependencia.

13. TMA CONCEPCIÓN

- 13.1 La Dependencia de Control de Aproximación de Concepción, suministrará Servicio de Control de Procedimiento No Radar y Servicio de Control de Aproximación Radar a todas las aeronaves que se encuentren dentro de su Área de Jurisdicción.

Espacio aéreo A FL245
FL195

Espacio aéreo E FL195
2000 FT AGL

Espacio Aéreo Clase E, determinada por los siguientes límites:

Límites Laterales:

36 20 23 S 72 23 54 W

37 16 59 S 72 32 08 W

37 36 59 S 72 27 43 W

37 51 05 S 73 27 18 W

37 20 54 S 73 26 24 W, siguiendo arco 40 DME CAR VOR/DME directo a 36 05 37 S 72 58 04 W, directo a 35 46 39S 724903W, siguiendo arco 60 DME CAR directo a 360622S 720615W directo a 362023S 722354W.

Límites Verticales:

Límite Superior: FL 245

Límite Inferior: 2000 FT AGL.

Espacio Aéreo Clase D, (CTR) determinada por los siguientes límites:

Límites Laterales: Un círculo de 10 NM de radio centrado en centro geográfico de Pista.

Límites Verticales:

Límite Superior: 4.500 FT **AGL**.

Límite Inferior: GND.

Zona de Tránsito de Aeródromo (ATZ) determinada por los siguientes límites:

Límites Laterales: Un círculo de 5 NM de radio centrado en centro geográfico de Pista.

Límites Verticales:

Límite Superior: 2.000 FT **AGL**.

Límite Inferior: GND.

14. **Recomendaciones para la operación de aeronaves ante la presencia de aves en el Aeródromo Carriel Sur.**

- 14.1 Si las publicaciones AIP y NOTAM del AD en el que va a operar le advierte de la presencia de aves, extreme las medidas de seguridad tanto en los despegues como en los aterrizajes, en las aproximaciones y ascensos iniciales y tránsitos visuales.
- 14.2 Durante el rodaje observe si existe concentración de aves en las cercanías de la pista o pida información a través de la torre de control.
- 14.2 Opere con los faros encendidos, esto hará que su aeronave sea más visible a las aves, tanto de día como de noche. Con ello no se evitarán colisiones, pero si se minimizarán las posibilidades. Comparativamente siempre será más económico el recambio de las lámparas quemadas por el exceso de uso, que una reparación menor del motor o del fuselaje.
- 14.3 No dude en demorar un despegue o frustrar un aterrizaje cuando observe bandadas de aves en las proximidades de la pista.
- 14.4 Informe de inmediato a la torre de control para activar la unidad de mitigación de fauna dispuesta para tal efecto.
- 14.5 Preste atención cuando su vuelo se realice sobre ríos y sus márgenes, así como sobre el litoral, normalmente las aves siguen esos caminos como orientación en sus vuelos migratorios.
- 14.6 Si la colisión con una bandada o un ave fuera inevitable, reduzca inmediatamente la velocidad a la mínima, dentro de los márgenes de seguridad; esto reducirá los daños en la colisión.
- 14.7 Siempre que haya observado aves durante la operación en un aeródromo, realice una minuciosa inspección exterior, para constatar posibles colisiones, no percibidas durante el vuelo.
- 14.8 Es posible encontrar aves en diferentes altitudes, pero la mayor concentración de estas se encuentran desde el terreno hasta los 3000 pies aproximadamente.
- 14.9 Aves como gaviotas y cormoranes se desplazan baja la capa nubosa, en condiciones de cielo cubierto
- 14.10 Bajo condiciones post frontal, las corrientes ascendentes serán utilizadas por las aves, especialmente la especie jote, ave de gran tamaño que evoluciona en solitario o en grupos dispersos.
- 14.11 Ante el avistamiento de ave(s) se deberá ascender, ya que al encontrarse con un ave(s) más grande suelen descender.

SCIE	AD 2.21	PROCEDIMIENTO DE ATENUACION DEL RUIDO <i>NOISE ABATEMENT PROCEDURES</i>
<ul style="list-style-type: none"> • Por motivos de seguridad y contaminación acústica, no se autorizan pruebas de motores en plataforma, twy a Norte estará disponible si la situación de tránsito lo permite. 		

✂

SCIE	AD 2.22	PROCEDIMIENTOS DE VUELO <i>FLIGHT PROCEDURES</i>
<ul style="list-style-type: none"> • Cuando se active LVP en Carriel Sur, se privilegiará la operación de una aeronave a la vez en rodaje en el área de maniobras. Esto debido a la falta de marcas de posición "Pinkspots", por lo que se podrán experimentar demoras. LVP Carriel Sur REF DAP 11-134. 		

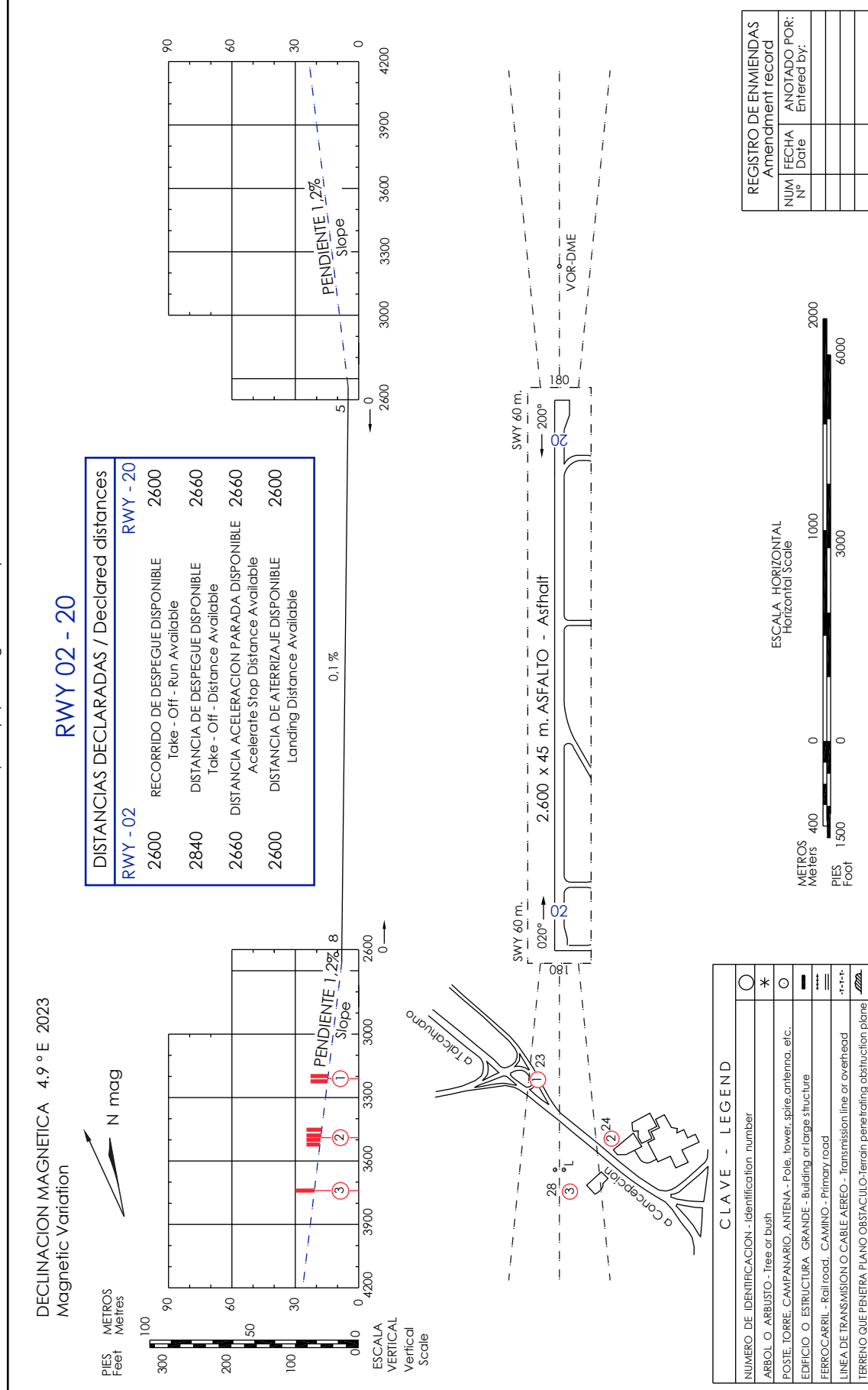
SCIE	AD 2.23	INFORMACIÓN ADICIONAL <i>ADDITIONAL INFORMATION</i>
<ul style="list-style-type: none"> • Precaución sobrevuelo de aves, en un radio aproximado de 13 km (7 NM). GND/3000 FT AGL. En condiciones de cielo cubierto se desplazan bajo la base nubosa. • Precaución por sobrevuelo permanente de aves en las inmediaciones del AD, reporte de condiciones es notificada por ATS. • WDI bandejón central frente intersección TWY ALFA y TWY ECHO LGT. WDI bandejón central frente a TDZ RWY 20 WO LGT. 		

SCIE	AD 2.24	CARTAS RELATIVAS AERÓDROMO <i>AERODROME CHARTS</i>
AIP VOLUMEN I		
Plano de obstáculos de aeródromos Tipo A - OACI		AD 2.4-14

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

CONCEPCION / CARRIEL SUR - Alternativa

DIMENSIONES Y ELEVACIONES EN METROS
Dimensions and elevations in meters



RWY 02 - 20

DISTANCIAS DECLARADAS / Declared distances	
RWY - 02	RWY - 20
2600	RECORRIDO DE DESPEGUE DISPONIBLE Take - Off - Run Available
2840	DISTANCIA DE DESPEGUE DISPONIBLE Take - Off - Distance Available
2660	DISTANCIA ACELERACION PARADA DISPONIBLE Accelerate Stop Distance Available
2600	DISTANCIA DE ATERRIZAJE DISPONIBLE Landing Distance Available

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

REGISTRO DE ENMIENDAS
Amendment record

NUM N°	FECHA Date	ANOTADO POR: Entered by:

TEL: +56 224392000 Ax. 4677 +56 224392000 Ax. 4678 +56 224392000 Ax. 4680 AFS: SCSCYOYX aishile@dgac.gob.cl www.dgac.gob.cl www.aipchile.dgac.gob.cl	CHILE  DGAC CHILE SUPLEMENTO AIP-CHILE SUPPLEMENT AIP-CHILE	AIRAC SUP AIP-CHILE AFECTA/IT AFFECTS VOL I - VOL II S14 FECHA PUBLICACIÓN 05 SEP 2024
---	--	---

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
--	---

IQUIQUE / AP DIEGO ARACENA (SCDA)
DESPLAZAMIENTO UMBRAL 01
IQUIQUE / AP DIEGO ARACENA (SCDA) - DISPLACEMENT OF THRESHOLD 01

El presente SUP actualiza información y reemplaza al SUP S08/2024 de fecha 11 JUL 2024.

This SUP updates information and replaces SUP S08/2024 dated JUL 11, 2024.

I. PROPÓSITO

Debido a trabajos de conservación de la pista en la prolongación de THR 01 del Aeropuerto Diego Aracena de Iquique (SCDA), se desplaza el THR 01.

El umbral desplazado se denominará THR 02, y sus coordenadas son 20°32'41.72" S / 70°10'54.46"W, con una elevación de 45 m (148 ft).

1.- Características de la Pista 02/19.

Designadores de pista :02/19
Ancho de Pista :45 m
Largo de pista :2.750m
Superficie :Asfalto
Resistencia :PCN 53 F/A/W/T

I. PURPOSE

Due to runway conservation work on the extension of THR 01 at the Diego Aracena Airport in Iquique (SCDA), THR 01 is displaced.

The displaced threshold will be identified as THR 02, and its coordinates are 20°32'41.72" S / 70°10'54.46" W, with an elevation of 45 m (148ft).

1.- Characteristics of runway 02/19.

Designators of runway : 02/19
Width Runway : 45 m
Length of runway :2750m
Surface :Asphalt
Resistance :PCN 53 F/A/W/T

Distancias Declaradas / Declared Distances

RWY	TORA	TODA	ASDA	LDA
02	2750m	2810m	2750m	2750m
19	2750m	2750m	2750m	2750m

2. Señalización pista 02

2.1. Iluminación

- Luces de borde de pista (REDL)
- Luces de Barra de Ala (WBAR) en THR 02
- PAPI 3º ubicado 410 m al N de THR 02, al oeste de RWY.

2.2. Otra Información

- Señales con pintura de umbral desplazado, eje, borde, puntos de visada, designador THR 02
- Letreros obligatorios y de información
- Mientras duren los trabajos, el ILS a pista 19 estará fuera de servicio

3. Aproximaciones a RWY 02 y RWY 19

- RWY 02 Visual.
- RWY 19 Instrumental de NO Precisión. Se permite Aproximación Circular por el Oeste a RWY 02

4. Calles de Rodaje

- Luces de borde

Observación: En sectores de TWYs en que se efectúen trabajos, la iluminación estará inoperativa.

II. VIGENCIA

Este SUP entrará en vigencia a partir de su publicación y se mantendrá en aplicación hasta el 01 de marzo de 2025, o mientras duren los trabajos.

La cancelación de este SUP será informada por NOTAM. No obstante lo anterior, cualquier modificación de la información detallada en el presente documento, será notificada por NOTAM.

Este SUP AIP se puede descargar en:

https://www.aipchile.dgac.gob.cl/aip/vol1/seccion/sup_aip

https://www.aipchile.dgac.gob.cl/aip/vol2/seccion/sup_aip

Referencias

- AIP VOL I - pág. AD 2.5-1 SCDA
- AIP VOL II - SCDA

2. Runway 02 signage

2.1. Lightning

- Runway edge lights (REDL).
- Wing Bar Lights (WBAR) at THR 02
- PAPI 3º located 410 m N from THR 02, west of the RWY.

2.2. Other information

- Signs with displaced threshold, axis, edge, aiming points, touchdown, THR 02 designator
- Mandatory and information signs
- While the work lasts, the ILS on runway 19 will be out of service

3. Approaches to RWY 02 and RWY 19

- RWY 02 Visual.
- RWY 19 Instrument Non-Precision. Circling approach to the West towards RWY 02 is permitted.

4. Taxiways

- Edge Lights

Observation: In sectors of TWYs where work is being carried out, the lighting will be inoperative.

II. VALIDITY

This SUP will come into effect upon its publication and will remain in effect until March 1, 2025 or as long as the work lasts.

The cancellation of this SUP will be informed by NOTAM. Notwithstanding the above, any modification to the information detailed in this document, will be notified by Notam.

This SUP AIP can be downloaded at:

https://www.aipchile.dgac.gob.cl/aip/vol1/seccion/sup_aip

https://www.aipchile.dgac.gob.cl/aip/vol2/seccion/sup_aip

References

- AIP VOL I - page. AD 2.5-1 SCDA
- AIP VOL II – SCDA

AD 2. AEROPUERTO DIEGO ARACENA - IQUIQUE		
SCDA	AD 2.1	INDICADOR DE LUGAR Y NOMBRE DEL AERÓDROMO AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME
SCDA	AD 2.2	DATOS GEOGRAFICOS Y ADMINISTRATIVOS DEL AERÓDROMO AERODROME GEOGRAPHIC AND ADMINISTRATIVE DATA
1	Coordenadas del ARP y emplazamiento en el AD <i>ARP coordinates and site at Aerodrome</i>	20 32 07 S 70 10 53W
2	Dirección y distancia desde (ciudad) <i>Direction and distance from (city)</i>	45 KM al S de la ciudad de Iquique
3	Elevación / temperatura de referencia <i>Elevation / Reference temperatura</i>	48 M (156 FT)/26° C
4	Ondulación Geoidal (m) / eoidal Undulation (m)	30,58
5	MAG/VAR/Cambio anual/ MAG VAR/Annual change	6.0° W (2023)
6	Explotador , dirección postal, teléfono, e-mail, AFS <i>AD Administration, address, telephone, e-mail, AFS</i>	Dirección General de Aeronáutica Civil AP Diego Aracena Iquique Casilla 640 Iquique TEL: (56) 57 2461200 AFTN: SCDAYDX ad.iquique@dgac.gob.cl
7	Tipos de tránsito permitidos (IFR/VFR) <i>Types of traffic permitted (IFR/VFR)</i>	IFR/VFR
8	Observaciones / Remarks	Ninguna/None
SCDA	AD 2.3	HORAS DE FUNCIONAMIENTO / OPERATIONAL HOURS
1	Administración del AD/ <i>AD Administration</i>	H24
2	Aduanas/ <i>Customs</i> Requisitos generales ver GEN 1.3-1, AP H24 MON-SUN TEL +56572400383. Ciudad: Horario Adm. (56) 572400290. Zona de tratamiento aduanero tributario especial de Zona franca: todo vehículo aéreo, como las personas, quedan sometidas a la potestad aduanera, es así, que para el control de ingreso y salida de ACFTs civiles NAC e INT no comerciales y de carácter institucional, la Aduana de Iquique otorgará la autorización respectiva, con o sin revisión física según corresponda, estampando al dorso del Plan de Vuelo (Form ATC1) firma, fecha y timbre del funcionario de turno en el AP, con lo que se entenderá por cumplido el trámite aduanero	
2	Inmigración / <i>Immigration</i> Requisitos generales ver GEN 1.3-2, Migraciones y Policía Internacional de Iquique, personal en el AP en horario de vuelos itinerantes internacionales, otras horas, usuarios que deban cumplir con las respectivas obligaciones establecidas por la Ley a su salida/llegada del país, deberán solicitar atención con una antelación mínima de aviso de 24 horas para asistir al Aeropuerto al número de teléfono de las oficinas administrativas de Migraciones y Policía Internacional de Iquique TEL (56) 57 2247520, Email polint.iqq@investigaciones.cl Número de teléfono celular disponible H24 asignado a funcionario de turno +56 942072560	
3	Dependencias de sanidad / <i>HEALTH AND SANITATION</i> MEDIDAS PREVENTIVAS, FITOSANITARIAS Y ZOOLÓGICAS SANITARIAS, SERVICIO AGRÍCOLA Y GANADERO. Requisitos generales y procedimiento de aplicación de insecticida ver GEN 1.3-4. Personal destacado en AP en horas vuelos itinerantes internacionales. otros vuelos que deban cumplir con controles sanitarios a su llegada desde el extranjero, usuarios deben solicitar atención con 03 HRS antelación TEL disponible durante las 24 HRS: +56999695584 / +56959504960 / +56984093679. Oficina en ciudad de Iquique Av. Salvador Allende N°3384 / TEL +56572505480 Av. Orella N°562 TEL +56572421043 Email: contacto.tarapaca@sag.gob.cl SECRETARIA MINISTERIAL DE SALUD. Desinsectación de aeronaves, acción preventiva para evitar ingreso de vectores de interés sanitario (DS 64/2012). Toda aeronave proveniente del extranjero y que efectúe su primera escala en AP Iquique, deberán presentar a la autoridad la Declaración Sanitaria de la Aeronave la cual incluye el Certificado de Desinsectación Residual efectuado. Sin perjuicio de lo anterior y de manera aleatoria se constituirá personal de la Autoridad Sanitaria para verificar en el Aeropuerto el cumplimiento de la normativa vigente, para lo cual, usuarios tanto de vuelos comerciales itinerantes y no itinerantes, privados y/o de estado, deberán informar con 48 horas de antelación la fecha de llegada del vuelo desde el extranjero a los siguientes Email: sergio.solisc@redsalud.gob.cl emilio.paredes@redsalud.gob.cl. seremisalud.tarapaca@redsalud.gob.cl Oficina ciudad de Iquique, Thompson N°127, TEL 56 57 2409882	
4	Oficina de notificación AIS/ <i>AIS Briefing office</i>	H24
5	Oficina de notificación ATS (ARO) <i>ATS reporting office (ARO)</i>	H24
6	Oficina de notificación MET/ <i>MET briefing office</i>	H24
7	ATS /ATS	H24
8	Abastecimiento de combustible / <i>Fuelling</i>	JET A1, AVGAS 100-LL Empresa COPEC AVIATION S.A.: H24 TEL/FAX AP (56) 572415585 CEL +56950217699 E-MAIL: iqq@copecaviation.com
9	Servicios de escala / <i>Handling</i>	Por las compañías consignatarias
10	Seguridad (AVSEC)/ <i>Security (AVSEC)</i>	H24
11	Descongelamiento/ <i>De icing</i>	NO
12	Observaciones /Remarks	Ninguna/None

SCDA	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, AVGAS 100-LL Empresa Copec Aviation S.A.: H24 TEL/FAX AP (56) 572415585 CEL +56950217699 igq@copecaviation.com
3	Instalaciones/capacidad de reabastecimiento <i>Fuelling facilities/capacity</i>	Yes
4	Instalaciones de descongelamiento <i>De icing facilities</i>	NO
5	Espacio de hangar para aeronaves visitantes <i>Hangar space available for visiting aircraft</i>	NO
6	Instalaciones para reparaciones de aeronaves visitantes <i>Repair facilities for visiting aircraft</i>	NO
7	Observaciones / Remarks	NO

SCDA	AD 2.5	INSTALACIONES Y SERVICIOS PARA LOS PASAJEROS PASSENGER FACILITIES
1	Hoteles <i>Hotels</i>	NO
2	Restaurantes <i>Restaurants</i>	YES
3	Transportes <i>Transportation</i>	buses, taxis
4	Instalaciones y servicios médicos <i>Medical facilities</i>	NO
5	Oficinas bancarias y de correos <i>Banks and post office</i>	NO
6	Oficina de turismo <i>Tourist office</i>	NO
7	Observaciones / Remarks	NO

SCDA	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 7 H24
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	ACFT crítica A 321, aumento CAT ver DAP 1403.

SCDA	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

SCDA	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>	Superficie: CONC Resistencia: PCR 560 R/A/W/T
2	Anchura, superficie y resistencia de las calles de rodaje <i>Taxiway width, surface and strength</i>	calle de rodaje ALFA: WID 23 M Superficie: ASPH Resistencia: PCR 540 F/A/X/T calle de rodaje FOXTROT: WID 10.5 M LEN 80.3 M Resistencia: PCR 350 F/A/X/T
3	Emplazamiento y elevación del punto de verificación de altímetro <i>Altimeter checkpoint location and elevation</i>	NO
4	Puntos de verificación VOR/INS <i>VOR/INS checkpoints</i>	NO
5	Observaciones/Remarks: <ul style="list-style-type: none"> TWR no posee visualización para verificar ejecución de instrucciones de ingreso y salida a estacionamientos y/o puentes de embarque en las siguientes APN: -APN principal o comercial ubicada al sur de TWR. -APN carguío AVGAS 100LL ubicada al costado sur de APN PRINCIPAL restringida a solo dos aeronaves simultaneas de clave "A" (14.9 m. de envergadura) APN secundaria ubicada al N de TWR AVBL solo para pequeñas ACFT (instrucciones Iquique TWR, Iquique GNDC), pertenecientes a usuarios con hangares concesionados de la DGAC con contrato vigente en AP. Diego Aracena y cuya ACFT han declarado el AP como base de operación, pequeñas ACFT y HEL que no cumplen la condición anterior deben coordinar PRKG a largo plazo o pernoctar en la APN principal con la sociedad concesionaria del AP. Diego Aracena mínimo 48 hrs. de anticipación al TEL +56572421991, CEL. +56932283109 o por correo: informacionesdiegoaracena@aport.cl Toda aeronave antes de iniciar un vuelo con destino al Aeropuerto Diego Aracena y que requiera utilizar la APN PRINCIPAL en el AP deberá COOR PRKG con la Soc. Concesionaria AP. Diego Aracena al Teléfono +56572421991, al Cel. +56932283109 o al email: informacionesdiegoaracena@aport.cl. 	

SCDA	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 Líneas 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>	Señales de guía para el rodaje, ingreso a estacionamiento, y puestos de PRKG ACFT.
2	Señales y LGT de RWY y TWY <i>TWY/RWY markings and LGT</i>	SGL RWY: Designadores RWY, Eje, borde, zona toma contacto, punto de visada señalizados. SGL TWY: Eje y punto de espera en rodaje. LGT RWY 19: REDL, ALSF-1. PAPI 3.2° LGT RWY 01: REIL, REDL . PAPI 3.4°
3	Barras de parada/Stops bars	NO
4	Observaciones/Remarks	Ninguna/None

SCDA	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 2.5-9/#					

SCDA	AD 2.11	INFORMACIÓN METEOROLÓGICA PROPORCIONADA METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED
1	Oficina MET asociada Associated MET office	Centro Meteorológico Norte (FIR Antofagasta)
2	Horas de servicio Hours of service Oficina MET fuera de horario MET office out hours of service	H24 Centro Meteorológico Arturo Merino Benítez
3	Oficina responsable de la preparación TAF Office responsible for TAF preparation Período de validez Periods of validity	Centro Meteorológico Regional Norte (FIR Antofagasta) 12/12, 18/18, 00/00 UTC
4	Pronóstico de tendencia Trend forecast Intervalo de emisión Interval of emissions	NO
5	Aleccionamiento consulta proporcionados Briefing/consultation provided	P
6	Documentación de vuelo Flight documentation Idiomas Utilizados Language used	PL Español
7	Cartas y demás información disponible para aleccionamiento o consulta Charts and other information available for briefing or consultation	NO
8	Equipo suplementario disponible para proporcionar información Supplementary equipments available for providing information	Cámara WEB de apoyo Meteorológico (www.dgac.gob.cl)
9	Dependencias ATS que reciben información ATS unit provided with information	APP, TWR ,ARO
10	Información adicional (limitación de servicio, etc.) Additional information (limitations of service, etc.)	No hay servicio de Meteorólogo Previsionista.

SCDA	AD 2.12	CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LA PISTA RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS			
RWY NR	BRG GEO	LEN/WID RWY (m)	RSTG / PCR SFC RWY / SWY	COORD GEO THR	ELEV THR ELEV MAX TDZ
1	2	3	4	5	6
19	182° GEO 189° MAG	3.350 x 45	510 F/A/W/T ASPH	20 31 12, 39 S 70 10 49,69 W	29 m (97 FT)
01	002° GEO 009° MAG	3.350 x 45	510 F/A/W/T ASPH	20 33 01,25 S 70 10 55,52 W	48 m (156 FT)
RLS RWY / SWY	LEN/WID SWY (M)	LEN/WID CWY (M)	LEN/WID STP (M)	OFZ	OBS
7	8	9	10	11	12
+ 0.5	NO	NO	3.650 x 300	NO	NO
- 0.5	NO	60 m	3.650 x 300	NO	NO

SCDA	AD 2.13	DISTANCIAS DECLARADAS DECLARED DISTANCES				
RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)	OBS/RMK	
1	2	3	4	5	6	
19	3.350	3.350	3.350	3.350	NO	
01	3.350	3.410	3.350	3.350	NO	

SCDA	AD 2.14	LUCES DE APROXIMACION 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
19	REDL RENL RTHL ALSF-1	Verde Green	PAPI 3,2 ^a 17 m (56 FT)	NO	NO	3.350 m 50 m Blanca White LIH	Rojo	NO	NO
01	REDL REIL RENL RTHL	Verde Green	PAPI 3,4 ^o 16 m (52 ft)	NO	NO	3.350 m 50 m Blanca White LIH	Rojo	NO	NO

Activación REIL RWY 01 solo activación desde TWR.

SCDA	AD 2.15	OTRAS LUCES, FUENTE SECUNDARIA DE ENERGIA 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: Edificio de la torre, FLG W EV 2 SEC/IBN: NO H24
2	Emplazamiento LDI y LGT <i>LDI location and LGT</i> Anemómetro <i>Anemometer</i>	NO TWR
3	Luces de borde y eje de TWY <i>TWY edge and centre line lighting</i>	Borde: Yes Eje: NO
4	Fuente auxiliar de energía/tiempo de conmutación <i>Secondary power supply/switch-over time</i>	Fuente auxiliar de energía para todas las luces en el área de maniobra. Tiempo de conmutación: 10 SEC
5	Observaciones <i>Remarks</i>	Ninguna None

SCDA	AD 2.16	ÁREA DE ATERRIJAJE 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	NO

SCDA	AD 2.17	ESPACIO AÉREO ATS / ATS AIRSPACE
------	---------	----------------------------------

1	Designación y límites laterales <i>Designation and lateral limits</i>	CTR Iquique, Semicírculo RDO 15 NM 203207S 701053W, limitado lado oriental por Zona SC-P10. ATZ Iquique, RDO 10 NM 203207S 701053W. Durante el día circuito de tránsito izquierdo y derecho para ambas pistas. De noche circuito derecho a RWY 19 e izquierdo a RWY 01.
2	Límites verticales/ <i>Vertical limits</i>	CTR Upper limit 7.500 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>	Iquique Torre Español / Inglés
5	Altitud de transición/ <i>Transition altitude</i>	10.000 FT
6	Observaciones/ <i>Remarks</i>	Espacio aéreo Clase "C" AP Diego Aracena desde 20 04 15 S 70 20 08 W siguiendo arco 20NM Norte centrado en WPT KOMSA (20 22 29 S 70 10 22 W) hasta 20 04 15 S 70 00 08 W directo 20 30 15 S 70 00 08 W directo 20 54 15 S 69 44 28 W, luego siguiendo arco 40NM Sur de KOMSA hasta 20 58 45 S 70 27 38 W directo a 20 04 15 S 70 20 08 W. Para ingresar las aeronaves deberán contar con transponder operativo. Instrucciones Iquique Radar 122.7 MHz. Limite superior FL 195, Limite inferior 3.000 FT ALT.

SCDA	AD 2.18	INSTALACIONES DE COMUNICACIONES ATS RADIONAVIGACION 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
ACC IQUIQUE MSRR Iquique	Iquique Radar	128.7 "N" 128.3 "S" 121.5	H24	Emergencia
APP-RDR MSRR Iquique	Iquique Radar	122.7 MHz 121.5 MHz	H24	Emergencia
TWR	Iquique Torre	118.9 MHz 121.7 MHz 121.5 MHz	H24	Control Terrestre Emergencia

SCDA	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
VOR/DME	IQQ	113.3 MHz CH 80 X	H24	20 34 15 S 70 10 59 W	62 m (203 FT)	1.2 NM al S de THR 01

VOR/DME IQQ sin información entre los radiales 015 grados y los 185 grados.

LLZ RWY 19	IIQQ	109.9 MHz	H24	20 33 11 S 70 10 56 W	53 m (174 FT)	NO
GP/DME		333.8 MHz CH 36 X	H24	20 31 22 S 70 10 46 W	32 m (105 FT) nivel del terreno	NO

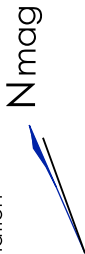
SCDA	AD 2.20	REGLAMENTO DE TRÁNSITO LOCAL/LOCAL REGULATIONS
<ul style="list-style-type: none"> • Toda aeronave en vuelo VFR que se dirija a aterrizar al AP Diego Aracena o sobrevolar el Espacio Aéreo Clase "E" del TMA, deberán tomar contacto con Iquique Radio 127.3 MHz en Caleta Camarones 193600S 701200 W por el Norte y Puerto Tocopilla 220600 S 701200 W por el Sur. • TWR SCDA, considerará DEP de toda ACFT desde THR. DEP desde RWY 19, el piloto de ACFT que no desee proceder THR para DEP y solicite efectuarlo desde la intersección, deberá solicitar la aprobación ATC. Aprobada la maniobra, ATC requerirá el DEP desde INT previa información del remanente de RWY. ACFT ARR y DEP RWY 01/19 giros en 180 grados no autorizados en RWY para toda aeronave de PMD sobre 5.700 KG. Aeronaves sobre este PMD deberán efectuar giro 180 grados sobre los THR. • Trabajos aéreos de prospección pesquera entre 500 FT y 2000 FT y que vayan a ingresar dentro de las 15 NM del CTR SCDA, deberán previo al ingreso notificar a Iquique Torre 118,9 MHz y mantener escucha e informar posición. Fuera del radio 15 NM deberán mantener escuchar frecuencia Iquique Radio 127.3 MHz. • Precaución entre CCCM-FCCV por actividad de Parapentes en sector Ciudad de Iquique, en siguientes límites: Límite Este: Cerros Costa, Límite Weste: Borde Costero, Límite Sur: Punta Gruesa, Límite Norte: Punta Piedra Delimitado por las siguientes coordenadas geográficas: 20 09 00 S 70 07 00 W , 20 21 00 S 70 10 00 W, 20 12 00 S 70 10 00 W, 20 17 00 S 70 06 00 W, 20 17 00 S 70 08 00 W, 20 09 00 S 70 09 00 W. Parapentes sin contacto radial con Dependencias ATS de Iquique solicitar información: Iquique TWR 118.9 MHz o Iquique Radio 127.3 MHz o Iquique APP/RDR 122.7 MHz. Límite Inferior GND/Límite Superior 3.000 FT AGL. 		
SCDA	AD 2.21	PROCEDIMIENTO DE ATENUACION DEL RUIDO/NOISE ABATEMENT PROCEDURES
<ul style="list-style-type: none"> • Por motivos de seguridad y contaminación acústica, no se autorizan pruebas de motores a máxima potencia en APN. Prueba de motor de aeronaves menores y mayores en TWY ALFA a 300 m. al N de intersección con TWY DELTA en COOR con TWR. 		
SCDA	AD 2.22	PROCEDIMIENTOS DE VUELO/FLIGHT PROCEDURES
NO		
SCDA	AD 2.23	OTRA INFORMACIÓN / OTHER INFORMATION
<ul style="list-style-type: none"> • Precaución por cable acerado de 1 pulgada de diámetro tendido desde el Islote hasta Caleta Patillos ubicada en 204450 S 701200 W, altura 100 FT sin señalización. • Precaución en trayectoria de aproximación RWY 19 por concentración de aves, tamaño grande, familia de los falconiformes (Jotes) entre el THR 19 hasta 3 NM hacia el norte. Desde GND a 2.000 FT. • Precaución ACT Parapentes 10 NM al NE sector denominado Palo Buque. COORD GEO: 202313S/700912W RDO 3 NM. Parapentes sin contacto con Iquique TWR. Instrucciones e Información Iquique TWR 118.9 MHz y/o Iquique Radio 127.3 MHz. GND/ 3000 FT AGL. • Precaución franja RWY 01/19, por presencia de rocas y desniveles del terreno. • Precaución en franja de TWY ALFA, CHARLIE y DELTA por presencia de rocas y desniveles del terreno. • Precaución RWY 01 debido a obstáculo señalizado de 1M HGT ubicado a 7M antes de THR01 y 25M a ambos lados de prolongación del eje de RWY. • Precaución RWY 01 debido a OBST señalizado de 30CM HGT ubicado a 7,5M ambos lados RWY y a 340M FM THR 01. • Precaución por posible deslumbramiento de haces láser durante la aproximación a la RWY 01/19 durante el periodo comprendido entre el FCCV y CCCM sobre Iquique y Alto Hospicio y sus alrededores (22NM al N de SCDA), sector Caleta Los Verdes (7NM al N de SCDA) y sector Yape (7,5NM al S de SCDA) • PRECAUCION Existencia de dispositivos para dispersión de aves: Tronadores a gas, con emplazamientos periódicos y variables, dispositivos estáticos ubicados a 90M a ambos lados del eje de RWY 01/19, escopeta con munición pirotécnica, emisor de laser portátil y vehículo emisor de sonidos agonísticos. • WDI RWY 01 instalado a 380M al N de THR 01 y a 92M a la derecha del eje RWY 01, de 5M de alto, con iluminación nocturna. Soporte no frangible. • WDI RWY 19 instalado a 340M al S de THR 19 y a 88M a la izquierda del eje de RWY 19, de 5M de alto, con iluminación nocturna. Soporte no frangible. 		
SCDA	AD 2.24	CARTAS RELATIVAS AERÓDROMO/AERODROME CHARTS
AIP VOLUMEN I		
Plano de obstáculos de aeródromo Tipo A – OACI		AD 2.5-9

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

IQUIQUE / DIEGO ARACENA - Internacional

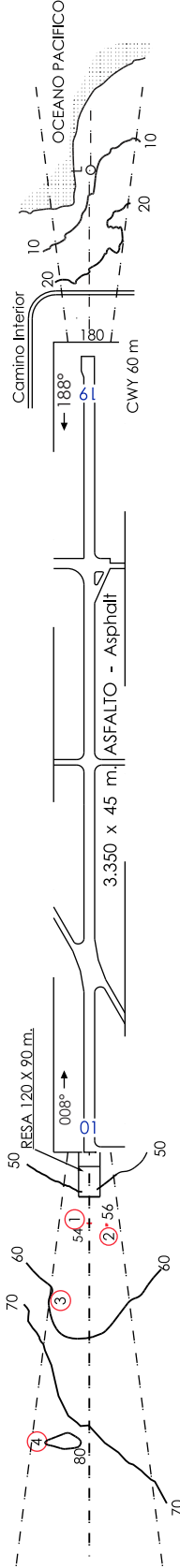
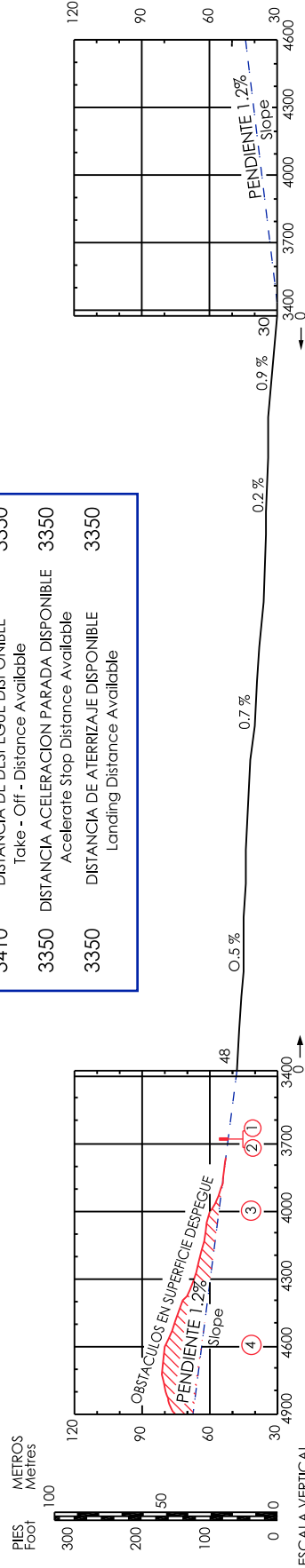
DIMENSIONES Y ELEVACIONES EN METROS
Dimensions and elevations in meters

DECLINACION MAGNETICA 5.6 W 2021
Magnetic Variation



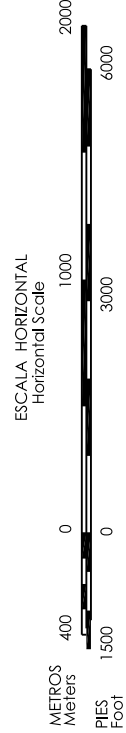
RWY 01 - 19

DISTANCIAS DECLARADAS / Declared distances	RWY - 01	RWY - 19
3350 RECORRIDO DE DESPEGUE DISPONIBLE Take - Off - Run Available		3350
3410 DISTANCIA DE DESPEGUE DISPONIBLE Take - Off - Distance Available		3350
3350 DISTANCIA ACCELERACION PARADA DISPONIBLE Accelerate Stop Distance Available		3350
3350 DISTANCIA DE ATERRIZAJE DISPONIBLE Landing Distance Available		3350



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	▨



REGISTRO DE ENMIENDAS
Amendment record

NUM N°	FECHA Date	ANOTADO POR: Entered by:

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE
INTENTIONALLY LEFT BLANK

AD 2. AEROPUERTO MATAVERI - ISLA DE PASCUA		
SCIP	AD 2.1	INDICADOR DE LUGAR Y NOMBRE DEL AERÓDROMO AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME
SCIP	AD 2.2	DATOS GEOGRAFICOS Y ADMINISTRATIVOS DEL AERÓDROMO AERODROME GEOGRAPHIC AND ADMINISTRATIVE DATA
1	Coordenadas del ARP y emplazamiento en el AD <i>ARP coordinates and site at Aerodrome</i>	270953S 1092518W
2	Dirección y distancia desde (ciudad) <i>Direction and distance from (city)</i>	500 m al S de Hanga Roa
3	Elevación / temperatura de referencia <i>Elevation / Reference temperatura</i>	69 m (227 FT)/20,5° C
4	Ondulación Geoidal (m) / <i>Geoidal Undulation (m)</i>	- 3.44
5	MAG/VAR/Cambio anual <i>MAG VAR/Annual change</i>	14,9° E (2022)
6	Explotador , dirección postal, teléfono, e-mail, AFS <i>AD Administration, address, telephone, e-mail, AFS</i>	Dirección General de Aeronáutica Civil Aeropuerto Mataveri Isla de Pascua Casilla AP Mataveri TEL/FAX: (56) (32) 2100237 / 2100245 AFTN: SCIPYDYX ap.pascua@dgac.gob.cl aro.mataveri@dgac.gob.cl
7	Tipos de tránsito permitidos (IFR/VFR) <i>Types of traffic permitted (IFR/VFR)</i>	IFR/VFR
8	Observaciones / Remarks	Ninguna/None
SCIP	AD 2.3	HORAS DE FUNCIONAMIENTO OPERATIONAL HOURS
1	Administración del AD <i>AD Administration</i>	O/R
2	Aduanas <i>Customs</i>	O/R
	Inmigración <i>Immigration</i>	O/R
3	Dependencias de sanidad (SAG) <i>Health and sanitation</i>	O/R
4	Oficina de notificación AIS <i>AIS Briefing office</i>	HR ATTN VRNO MON-FRI 1400-2200, SAT-SUN BTN 1600-2030.
5	Oficina de notificación ATS (ARO) <i>ATS reporting office (ARO)</i>	IVNO MON-FRI 1500-2300, SAT-SUN 1700-2130.
6	Oficina de notificación MET <i>MET briefing office</i>	O/R
7	ATS <i>ATS</i>	HR ATTN VRNO MON-FRI 1400-2200, SAT-SUN 1600-2030. IVNO MON-FRI 1500-2300, SAT-SUN BTN 1700-2130
8	Abastecimiento de combustible <i>Fuelling</i>	Por el Operador Edmunds Services EIRL. HR ATTN VRNO MON-FRI 1400-2200 / SAT-SUN BTN 1600-2030 IVNO MON-FRI 1500-2300 / SAT-SUN 1700-2130.
9	Servicios de escala <i>Handling</i>	O/R
10	Seguridad (AVSEC) <i>Security (AVSEC)</i>	HR ATTN VRNO MON-FRI 1400-2200, SAT-SUN 1600-2030. IVNO MON-FRI 1500-2300, SAT-SUN BTN 1700-2130.
11	Descongelamiento <i>De icing</i>	O/R
12	Observaciones / Remarks	Ninguna/None

SCIP	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 A-1, AVGAS 100/130 O/R
3	Instalaciones/capacidad de reabastecimiento <i>Fuelling facilities/capacity</i>	Camión refueller con 72.000 litros (19.000 libras, galon U.S.) al instante.
4	Instalaciones de descongelamiento <i>De icing facilities</i>	NO
5	Espacio de hangar para aeronaves visitantes <i>Hangar space available for visiting aircraft</i>	NO
6	Instalaciones para reparaciones de aeronaves visitantes <i>Repair facilities for visiting aircraft</i>	NO
7	Observaciones / Remarks	Fuelling Services and payment method REQ COOR 48 HR BFR by email punavai949@gmail.com

SCIP	AD 2.5	INSTALACIONES Y SERVICIOS PARA LOS PASAJEROS PASSENGER FACILITIES
1	Hoteles <i>Hotels</i>	NO
2	Restaurantes <i>Restaurants</i>	Snack Bar
3	Transportes <i>Transportation</i>	buses, taxis
4	Instalaciones y servicios médicos <i>Medical facilities</i>	NO
5	Oficinas bancarias y de correos <i>Banks and post office</i>	NO
6	Oficina de turismo <i>Tourist office</i>	SERNATUR
7	Observaciones / Remarks	Ninguna/None

SCIP	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>	SSEI CAT 9 for itinerary ACFTS. OTHERS CAT O/R according ACFT type.
2	Equipo de salvamento <i>Rescue equipment</i>	YES, estándar
3	Capacidad para retirar aeronaves inutilizadas <i>Capability for removal of disabled aircraft</i>	NO
4	Observaciones / Remarks	HR ATTN VRNO MON-FRI 1400-2200, SAT-SUN 1600-2030. IVNO MON-FRI 1500-2300, SAT-SUN BTN 1700-2130.

SCIP	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	NO

SCIP	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>	Superficie: ASPH Resistencia: PCR 820 F/C/X/T	
2	Anchura, superficie y resistencia de las calles de rodaje <i>Taxiway width, surface and strength</i>	Anchura / WID : 23 M Superficie / SFC: ASPH Resistencia / RSTG: PCR 790 F/C/X/T	
3	Emplazamiento y elevación del punto de verificación de altímetro <i>Altimeter checkpoint location and elevation</i>	Emplazamiento: THR 10 THR 28 Elevación: 39 M (127 FT) 69 M (227 FT)	
4	Puntos de verificación VOR/INS <i>VOR/INS checkpoints</i>	VOR: YES INS: NO	
5	Observaciones/Remarks Plataforma principal: ACR superior a PCR solicitar autorización D.G.A.C.		

SCIP	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 Líneas 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>	Señales de guía para el rodaje, ingreso a estacionamiento y estacionamiento de aeronaves.	
2	Señales y LGT de RWY y TWY <i>TWY/RWY markings and LGT</i>	SGL RWY: Designadores RWY, Eje, borde, zona toma contacto, punto de visada señalizados. SGL TWY: Eje y punto de espera en rodaje. LGT RWY 10: REDL, SSALF. PAPI 2.5° LGT RWY 28: REIL, REDL PAPI 3.0°	
3	Barras de parada/Stops bars	NO	
4	Observaciones/Remarks		Ninguna/None

SCIP	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
NO	NO	NO	NO	NO	AOC AD 2.6-13

SCIP	AD 2.11	INFORMACIÓN METEOROLÓGICA PROPORCIONADA METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED
1	Oficina MET asociada Associated MET office	Centro Meteorológico Regional Pacifico (FIR Isla de Pascua)
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 Regional Pacifico 00/00, 06/06, 12/12 y 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 Supplementary equipments available for providing information	Receptor imágenes sateliticas GOES - GVAR y WAFS. Cámara WEB de apoyo Meteorológico (www.dgac.gob.cl)
9	Dependencias ATS que reciben información ATS unit provided with information	ACC, APP, TWR
10	Información adicional (limitación de servicio, etc.) Additional information (limitations of service, etc.)	NO

SCIP	AD 2.12	CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LA PISTA RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS			
RWY NR	BRG GEO	LEN/WID RWY (m)	RTSG / PCR SFC RWY / SWY	COORD GEO THR	ELEV THR ELEV MAX TDZ
1	2	3	4	5	6
10	118° GEO 102° MAG	3.300 x 45	940 F/C/X/T Asfalto	27 09 28,89 S 109 26 11,96W	THR 39 m (127 FT) TDZ 44 m (144 FT)
28	298° GEO 282° MAG	3.300 x 45	940 F/C/X/T Asfalto	27 10 17,64 S 109 24 25,02W	69 m (227 FT)
RLS RWY / SWY	LEN/WID SWY (M)	LEN/WID CWY (M)	LEN/WID STP (M)	OFZ	OBS
7	8	9	10	11	12
+ 0.9 %	No	No	3.470 x 150	NO	NO
- 0.9 %	No	No	3.470 x 150	NO	NO
Letreros indicadores de pista remanente, a cada 300 m al costado izquierdo RWY 10/28					

SCIP	AD 2.13	DISTANCIAS DECLARADAS DECLARED DISTANCES				
RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)	OBS/RMK	
1	2	3	4	5	6	
10	3.300	3.300	3.300	3.300	NO	
28	3.300	3.300	3.300	3.300	NO	

SCIP	AD 2.14	LUCES DE APROXIMACION 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
10	REDL RENL RTHL SSALF ALS	Verde	PAPI 2,5° 18 m (59 FT)	No	No	3.300 m 54 m Blanca, LIH	Rojo	NO	NO
28	REIL RENL RTHL REDL	Verde	PAPI 3.0° 20 m (66 FT)	No	No	3.300 m 54 m Blanca. LIH	Rojo	NO	NO

SCIP	AD 2.15	OTRAS LUCES, FUENTE SECUNDARIA DE ENERGIA 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: Edificio de la torre, FLG W EV 5 SEC: H24 IBN: NO
2	Emplazamiento LDI y LGT <i>LDI location and LGT</i> Anemómetro <i>Anemometer</i>	LDI: NO Yes
3	Luces de borde y eje de TWY <i>TWY edge and centre line lighting</i>	Borde: Yes Eje: NO
4	Fuente auxiliar de energía/tiempo de conmutación <i>Secondary power supply/switch-over time</i>	Fuente auxiliar de energía para todas las luces en el área de maniobra. Tiempo de conmutación: 10 SEC
5	Observaciones <i>Remarks</i>	Ninguna/None

SCIP	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 <i>APP and FATO lighting</i>	NO
7	Observaciones /Remarks	Ninguna/None

SCIP	AD 2.17	ESPACIO AÉREO ATS ATS AIRSPACE
1	Designación y límites laterales <i>Designation and lateral limits</i>	CTR Isla de Pascua, RDO 10 NM 270953S 1092518W. ATZ Isla de Pascua, RDO 5 NM 270953S 1092518W.
2	Límites verticales/ <i>Vertical limits</i>	CTR: GND/ 4.500 FT ATZ: 2000 FT AGL/MSL
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>	Pascua Torre Español / Inglés
5	Altitud de transición/ <i>Transition altitude</i>	10.000 FT
6	Observaciones/Remarks	Hacia o desde AP Mataverí, deberán solicitar información para coordinación tráfico con Pascua APP.

SCIP	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
APP Sat Phone 00881652418475	* Pascua Aproximación	127.3 MHz	HR ATTN VRNO MON-FRI 1400-2200, SAT-SUN 1600-2030. IVNO MON-FRI 1500-2300, SAT-SUN BTN 1700-2130	Primaria
		118.1 Mhz		Secundaria
		121.5 MHz		Emergencia
* APP Pascua espacio aéreo de jurisdicción radio 120 NM centrado en el VOR/DME IPA.				
TWR	Pascua Torre	118.1 MHz	HR ATTN VRNO MON-FRI 1400-2200, SAT-SUN 1600-2030. IVNO MON-FRI 1500-2300, SAT-SUN BTN 1700-2130	Control Local
		121.9 MHz		Control Terrestre
		121.5 MHz		Emergencia
FSS Sat Phone 00881652418475	Pascua radio	10024 Khz	HR ATTN VRNO MON-FRI 1400-2200, SAT-SUN 1600-2030. IVNO MON-FRI 1500-2300, SAT-SUN BTN 1700-2130	

SCIP	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
VOR/DME	IPA	117.1 MHz CH 118 X	H24	27 09 50 S 109 24 21 W	719 FT	
ILS / LOC (15.4° E 2008)	IIPA	110.3 MHz	H24	27 10 04 S 109 25 01 W	NIL	LLZ Offset
GP ILS DME		335.0 MHz CH 40 X	H24	27 09 32 S 109 25 59 W	141 FT	

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE
INTENTIONALLY LEFT BLANK

SCIP	AD 2.20	REGLAMENTO DE TRÁNSITO LOCAL <i>LOCAL REGULATIONS</i>
------	---------	---

1. ATC

1.1. El ATC es provisto por la Dirección General de Aeronáutica Civil.

1.2. Se requiere comunicación en ambos sentidos.

2. CIRCUITOS DE TRÁNSITO DE AERÓDROMO (ATZ)

2.1. Circuito de tránsito para aviones y helicópteros con restricciones:

- Circuito izquierdo RWY 10. Iniciar al Oeste de cerro Orito
- Circuito derecho RWY 10. Sujeto a condiciones MET y a solicitud de piloto. Debido a obstáculo que constituye volcán Rano Kau (324 M elevación)
- Circuito izquierdo a RWY 28. Sujeto a condiciones MET y a solicitud de piloto. Debido a obstáculo que constituye volcán Rano Kau (324 M elevación)
- Circuito derecho a RWY 28. Sujeto a condiciones MET y a solicitud de piloto. Debido a obstáculo que constituye cerro Orito (218 M elevación).

2.2. Todos los helicópteros que deseen efectuar vuelos en el TMA de Pascua, deberán coordinar previamente con ARO Mataverí.

3. PUNTOS DE NOTIFICACIÓN VISUAL

- 3.1. Norte : Poike
Sur : Volcán Rano Kau
Este : Cerro Orito
Oeste : Pueblo de Hanga Roa

4. PUNTOS DE ESPERA VISUAL

- 4.1. Norte : Poike
Sur : Volcán Rano Kau

5. ESTACIONAMIENTOS

5.1. Para ACFT de categoría de estela Media (M) o superior, el abandono de los puestos de estacionamiento 1 y 2, deberá efectuarse preferentemente mediante remolque, hasta calle de rodaje CHARLIE, o según instrucciones de Control
Otro coordinar con Supervisor de Plataforma, según procedimiento local.

6. OTROS

6.1. Bahía de giro localizada a 1970 m. desde el THR 10.

7. REQUERIMIENTOS OPERACIONALES

Ver Normativa DAN 14 06

DAN 14 06
OPERACIÓN EN EL AEROPUERTO MATAVERI (SCIP)



Disponible sitio web

<https://www.dgac.gob.cl/portalweb/dgac/normativas/reglamentacionAeronautica/normasDAN>

////

SCIP	AD 2.21	PROCEDIMIENTO DE ATENUACION DEL RUIDO NOISE ABATEMENT PROCEDURES
<p>Por motivos de seguridad y contaminación acústica, no se autorizan pruebas de motores a máxima potencia en plataforma. Prueba de motores a máxima potencia serán efectuados en área de viraje en pista umbral 28, horarios deben ser coordinados previamente con ATS.</p>		

SCIP	AD 2.22	PROCEDIMIENTOS DE VUELO FLIGHT PROCEDURES
NO		

SCIP	AD 2.23	INFORMACION ADICIONAL ADDITIONAL INFORMATION
<ul style="list-style-type: none"> • CTN presencia de aves en el AP. • CTN árboles 33M HGT a 150M costado S RWY LOC BTN LAS COORD 270956S/1092522W TIL 270949S/1092548W. • CTN árboles 30M LOC 200M TO N OF RWY 10/28 AND 1200M THR 28 GEO COORD 270950.86S/1092503.73W • CTN antena celular HGT 42M LOC 560M TO N OF RCL GEO COORD 270933S/1092516W • WARNING LASER AND POINTERS GLARE DURING APCH PROCEDURE BTN GND AND 6000FT • CTN Obstáculo Franja RWY 10/28 LOC a 2.250 M THR 28 y a 120 M RCL al N, por montes de Piedra. • TWY BRAVO costado N/E RWY, acceso RAMP COMM (CIV). • TWY CHARLIE costado N/W RWY, acceso RAMP COMM (CIV). • TWY DELTA costado S/W RWY, acceso RAMP MIL. • TWY ECHO costado S/E RWY, acceso RAMP MIL. • Área de giro en Pista, localizado a 1970 m. de THR 10. • Giros 180° deberán realizarse solo en THR 10 y THR 28 para ACFT de categoría estela media o superior. • WDI LGTD and INSTL 400M E THR 10 AND 80M N OF RCL • MOV de Aves de tamaño pequeño y mediano en la vecindad de RWY a cada lado y en toda su extensión. • Toda operación en Isla de Pascua, tanto aproximación, arribo, uso de terminal de pasajeros, uso de plataformas y despegues, debe considerar los horarios de servicio SSEI y AVSEC. • Prohibido despegue de ACFT con peso mayor a 12.000 Kg. desde intersección RWY 10 con TWY BRAVO, remanente de RWY 2450 M. y desde intersección RWY 10 con TWY CHARLIE, remanente de RWY 2590 M. • AP. limitado el número de ACFT en puestos de estacionamiento, vuelos itinerantes deben tener 02:30 hrs. de diferencia en el arribo. • Estacionamiento de ACFT limitado a solo 01 espacio para uso nocturno. • Posible demora en ARR/DEP de ACFT de hasta 3 horas por limitaciones en plataforma y edificio terminal de pasajeros. 		

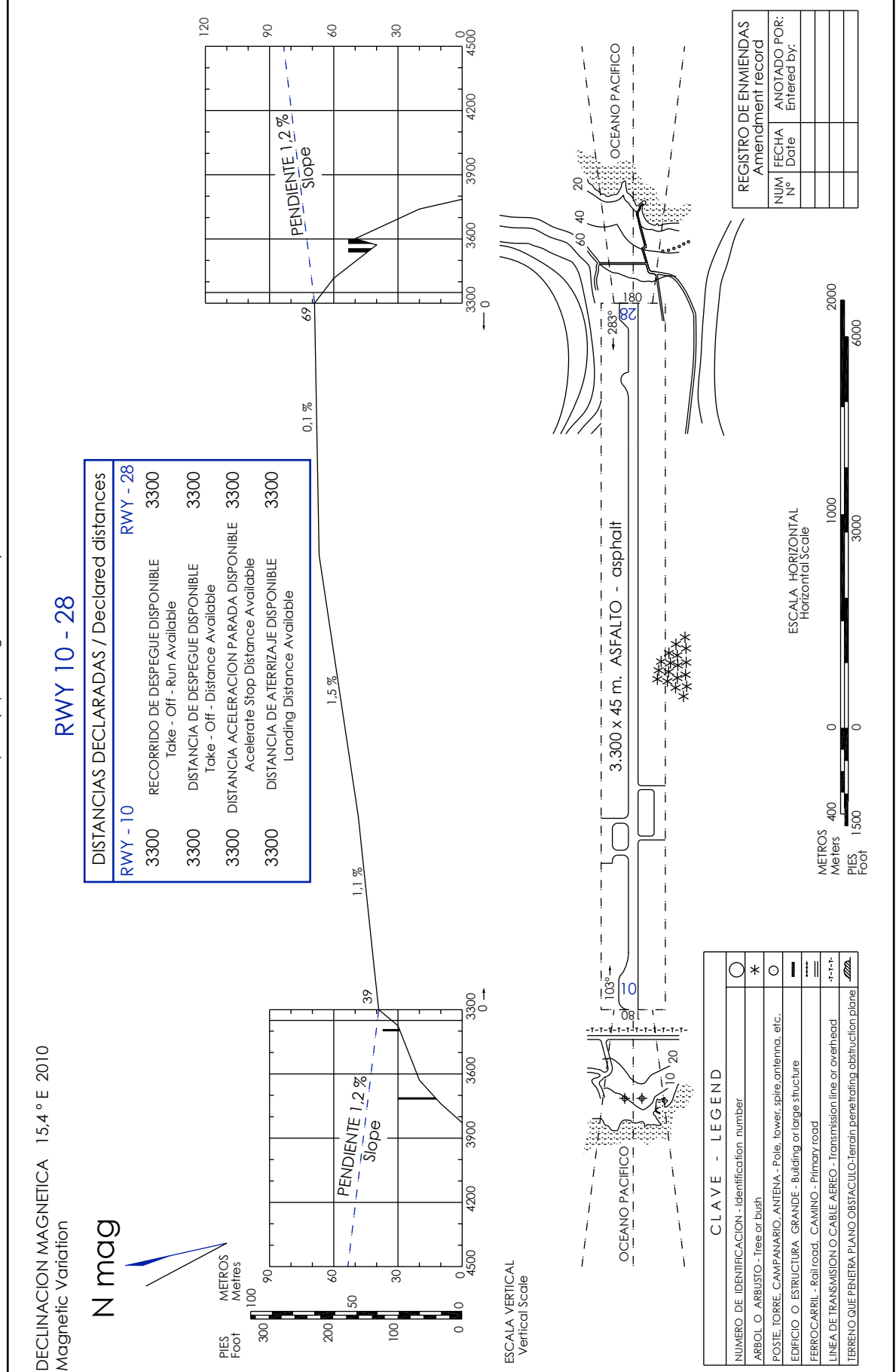
SCIP	AD 2.24	CARTAS RELATIVAS AERÓDROMO AERODROME CHARTS
AIP VOLUMEN I		
Plano de Obstáculos de Aeródromo Tipo A - OACI		AD 2.6-12

PLANO DE OBSTACULOS DE AERODROMO - OACI / AERODROME OBSTRUCTION CHART - ICAO

DIMENSIONES Y ELEVACIONES EN METROS
Dimensions and elevations in meters

TIPO A (LIMITACIONES DE UTILIZACION)
Type A (Operating Limitations)

ISLA DE PASCUA / MATAVERI - Alternativa



AD 2. AEROPUERTO EL TEPÚAL – PUERTO MONTT		
SCTE	AD 2.1	INDICADOR DE LUGAR Y NOMBRE DEL AERÓDROMO AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME
SCTE	AD 2.2	DATOS GEOGRAFICOS Y ADMINISTRATIVOS DEL AERÓDROMO AERODROME GEOGRAPHIC AND ADMINISTRATIVE DATA
1	Coordenadas del ARP y emplazamiento en el AD <i>ARP coordinates and site at Aerodrome</i>	41 26 20 S 73 05 38 W
2	Dirección y distancia desde (ciudad) <i>Direction and distance from (city)</i>	14 KM al NW de la ciudad de Puerto Montt
3	Elevación / temperatura de referencia <i>Elevation / Reference temperatura</i>	90 M (294 FT)/19° C
4	Ondulación Geoidal (m) / eoidal Undulation (m)	17,74
5	MAG/VAR/Cambio anual / MAG VAR/Annual change	7.9 ° E (2022)
6	Explotador , dirección postal, teléfono, e-mail, AFS <i>AD Administration, address, telephone, e-mail, AFS.</i>	Dirección General de Aeronáutica Civil Aeropuerto El Tepual Puerto Montt Clasificador 7 Puerto Montt TEL: Jefe AP +5665486201 Ax 6201. Secretario Jefe AP +56652486202 Ax 6202 TEL: ARO +56652486221 Ax 6221 aro.elpual@dgac.gob.cl TEL: FSS (Pto. Montt Radio) +56652486222 Ax 6222 TEL: MET +5665486361 Ax 6361. +56652486366 Ax 6366. TEL: Jefe Zonal Sur +5665486301 Ax 6301 Secretario Jefe Zonal Sur +56652486202 Ax 6202
7	Tipos de tránsito permitidos (IFR/VFR) <i>Types of traffic permitted (IFR/VFR)</i>	IFR/VFR
8	Observaciones / Remarks	Ninguna/None
SCTE	AD 2.3	HORAS DE FUNCIONAMIENTO OPERATIONAL HOURS
1	Administración del AD / AD Administration	H24
2	Aduanas / Customs Deberá ser solicitado al menos 24 HR antes de ARR o DEP, Jefa Angela Espinoza (aespinoza@aduana.cl) Fono contacto 652363164 email para tramites: tramitespmontt@aduana.cl ; fgallardo@aduana.cl	
	Inmigración / Immigration Deberá ser coordinado de lunes a viernes en horario de 0800 a 2000 LMT, Jefe Regional Prefecto Sr. Sergio Torres Bravo, Jefe Depto. Migraciones y Policía Internacional Subprefecto Sr. Cesar Fonseca Neira Fonos p/trámites 652775237, +56942075148, +56942075150, email a polint.pmo@investigaciones.cl ; aojeda@investigaciones.cl	
3	Dependencias de sanidad (SAG) / Health and sanitation Deberá ser solicitado al menos 24 HR antes de ARR o DEP, Jefe Oficina Sr. Mario Loyola (Mario.loyola@sag.gob.cl) Jefe Control Fronterizo, Sra. Verónica Cruces (veronica.cruces@sag.gob.cl) Fono contacto horario administrativo CEL +56 998188924, email para trámites puerto.ptomontt@sag.gob.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	AVGAS 100LL CCCM-FCCV, JET A1 HR IVNO DLY BTN 1200-2359/0000-0200, HR VRNO DLY BTN 1100-2359/0000-0100, BFR HORAS DE SERVICIO COORDINAR AL TEL +56652254330
9	Servicios de escala / Handling	YES
10	Seguridad (AVSEC)/ Security (AVSEC)	H24
11	Descongelamiento/ De icing	NO
12	Observaciones /Remarks	Ninguna/None

SCTE	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, AVGAS 100/130. *
3	Instalaciones/capacidad de reabastecimiento <i>Fuelling facilities/capacity</i>	YES
4	Instalaciones de descongelamiento <i>De icing facilities</i>	NO
5	Espacio de hangar para aeronaves visitantes <i>Hangar space available for visiting aircraft</i>	NO
6	Instalaciones para reparaciones de aeronaves visitantes <i>Repair facilities for visiting aircraft</i>	NO
7	Observaciones / Remarks	*Para abastecimiento de combustible a todo vuelo destino internacional, deberá presentar documento único de salida (DUS) a través de agencia de aduana. Para información contactar fono (56)65-2254330 Cel +569 85277718

SCTE	AD 2.5	INSTALACIONES Y SERVICIOS PARA LOS PASAJEROS PASSENGER FACILITIES
1	Hoteles <i>Hotels</i>	NO
2	Restaurantes <i>Restaurants</i>	YES
3	Transportes <i>Transportation</i>	buses, taxis
4	Instalaciones y servicios médicos <i>Medical facilities</i>	NO
5	Oficinas bancarias y de correos <i>Banks and post office</i>	NO
6	Oficina de turismo <i>Tourist office</i>	NO
7	Observaciones / Remarks	NO

SCTE	AD 2.6	SERVICIO DE SALVAMENTO Y EXTINCION DE INCENDIOS RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES
1	Categoría del AD para la extinción de incendios <i>AD category for fire fighting</i>	CAT 7 H24, ACFT critica A321, aumento CAT ver DAP 14 03.
2	Equipo de salvamento <i>Rescue equipment</i>	Sí, Estándar
3	Capacidad para retirar aeronaves inutilizadas <i>Capability for removal of disabled aircraft</i>	NO
4	Observaciones / Remarks	NO

SCTE	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

SCTE	AD 2.8	PLATAFORMA, CALLE DE RODAJE Y PUNTOS / POSICIONES VERIFICACIÓN APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATION DATA	
1	Superficie y resistencia de la plataforma <i>Apron, surface and strength</i>	Superficie:	CONC Resistencia: PCR 390 R/B/W/T
2	Anchura, superficie y resistencia de las calles de rodaje <i>Taxiway width, surface and strength</i>	Anchura:	23 m Superficie: CONC Resistencia: PCR 320 R/A/W/T
3	Emplazamiento y elevación del punto de verificación de altímetro <i>Altimeter checkpoint location and elevation</i>	NO	
4	Puntos de verificación VOR/INS <i>VOR/INS checkpoints</i>	VOR:	YES INS: NO
5	Observaciones/Remarks <ul style="list-style-type: none"> Plataforma principal: ACR superior PCR solicitar autorización D.G.A.C. Plataforma: Estacionamiento 1 y 3 AVBL ACFT reactores que necesiten dejar turbina encendida, por problemas de partida. ACFT deben estacionar paralelamente a edificio terminal del AP. Plataforma AVBL 6 Puentes de Embarque 01 al 06 y 06 estacionamientos remotos. Estacionamiento Remoto 1R disponible. Todo tráfico deberá mantener espera en punto de espera N° 1 ubicado frente a antenas de senda de planeo y/o continuar a punto de espera N° 2 ubicado a 50 m THR de acuerdo a instrucciones Puerto Montt GND C 121.9 MHZ. PRKG 06 ACFT B767 or lower. PRKG 01 al 05 ACFT A320 or lower. Plataforma secundaria sur, SECT aviación general limitada para ACFT deseen pasar la noche, deben COOR 24 HRS BFR con supervisor área movimiento TEL 652486258 OR SSEI TEL 652486252 Instrucciones: PUERTO MONTT GND C 121.9 MHZ 		

SCTE	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 Líneas 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>	Señales de guía para el rodaje, ingreso a plataforma y estacionamiento de aeronaves.	
2	Señales y LGT de RWY y TWY <i>TWY/RWY markings and LGT</i>	SGL RWY: Designadores RWY, Eje, borde, zona toma contacto, punto de visada señalizados. SGL TWY: Eje y punto de espera en rodaje. LGT RWY 17: REIL, REDL. PAPI 3.0° LGT RWY 35: REDL, ALSF-2. PAPI 3.0°	
3	Barras de parada/Stops bars	NO	
4	Observaciones/Remarks Punto de espera RWY 35: Punto de espera N° 1 frente a antenas senda de planeo. Puesto de espera N° 2 ubicado a 50 m THR 35. Rodaje instrucciones Puerto Montt Control Terrestre 121.9 MHz.		

SCTE	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
35/APCH 17/TKOF	Terreno 100 m (328 FT)	NO	NO	NO	AOC AD 2.7-9
17/APCH 35/TKOF	Antena 84 m (275 FT)	NO	NO	NO	
35/APCH 17/TKOF	Antena 115 m (377 FT)	NO	NO	NO	
17/APCH 35/TKOF	Antena 86 m (282 FT)	NO	NO	NO	
CTN concentración de aves, tamaño mediano (gaviotas) a ambos costados RWY 17/35. GND/2 000 FT AGL.					

SCTE	AD 2.11	INFORMACIÓN METEOROLÓGICA PROPORCIONADA METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED
1	Oficina MET asociada Associated MET office	Centro Meteorológico Regional Sur (FIR Puerto Montt) CEL +56942887362.
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 Regional Sur (FIR Puerto Montt) 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 Supplementary equipments available for providing information	Receptor imágenes sateliticas H RTP, GOES – 16 GVAR y WAFS. Cámaras de Ad. (www.dgac.gob.cl) AWOS en Centro MET, TWR y ACC con sgte. Info.: EMA RWY 35, Nefobasímetro RWY 17 y 35, RVR RWY 17/MID/35, Anemómetro Digital RWY 17 y 35, Visibilímetro RWY 35.
9	Dependencias ATS que reciben información ATS unit provided with information	ACC; APP/RDR; TWR; ARO
10	Inform. adicional (limitación de servicio, etc.) Additional information (limitations of service, etc.)	Anemómetro de cazoletas de respaldo en RWY 35 TDZ, INFO en TWR, ACC y Centro MET.

SCTE	AD 2.12	CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LA PISTA RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS			
RWY NR	BRG GEO	LEN/WID RWY (m)	RSTG / PCR SFC RWY / SWY	COORD GEO THR	ELEV THR ELEV MAX TDZ
1	2	3	4	5	6
17	182° GEO 173° MAG	2.650 x 45	670 R/B/W/T CONC	41 25 36,97 S 73 05 36,71 W	80 m (263 FT)
35	002° GEO 353° MAG	2.650 x 45	670 R/B/W/T CONC	41 27 03,02 S 73 05 39,77 W	90 m (294 FT)
RLS RWY / SWY	LEN/WID SWY (M)	LEN/WID CWY (M)	LEN/WID STP (M)	OFZ	OBS
7	8	9	10	11	12
+ 0.36 %	No	60 m	2.770 x 150	No	No
- 0.36 %	No	60 m	2.770 x 150	No	No
Punto de Espera de acceso a RWY 35 ubicado frente antenas zona de planeo ILS. Todo tráfico deberá mantener espera en dicho punto, de acuerdo a Instrucciones Control Terrestre 121.9 Mhz.					

SCTE	AD 2.13	DISTANCIAS DECLARADAS DECLARED DISTANCES					
		RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)	OBS/RMK
		1	2	3	4	5	6
		17	2.650	2.710	2.650	2.650	NO
		35	2.650	2.710	2.650	2.650	NO

- Área de seguridad de extremo de RWY (RESA):
RWY 17 No disponible. RWY 35 No disponible.
- CTN Franja RWY 17/35 costado Este a 70 m RCL, en toda su extensión debido a canal de drenaje paralelo a RWY, 6.5 m WDI por 1.8 m profundidad en su mayor dimensión.

SCTE	AD 2.14	LUCES DE APROXIMACION 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
		17	REIL REDL	Verde	PAPI 3°	NO	NO	2.650 m 60 m Blanca, LIH	Rojo	NO	NO
		35	REDL ALSF-2	Verde	PAPI 3°	NO	NO	2.650 m 60 m Blanca, LIH	Rojo	NO	NO

SCTE	AD 2.15	OTRAS LUCES, FUENTE SECUNARIOA DE ENERGIA 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: 412552S 730532W, Edificio de la torre, FLG W EV 10 SEC/IBN: NO H24
2	Emplazamiento LDI y LGT <i>LDI location and LGT</i> Anemómetro <i>Anemometer</i>	LDI: NO TWR
3	Luces de borde y eje de TWY <i>TWY edge and centre line lighting</i>	Borde: Yes Eje: NO
4	Fuente auxiliar de energía/tiempo de conmutación <i>Secondary power supply/switch-over time</i>	Fuente auxiliar de energía para todas las luces en el área de maniobra. Tiempo de conmutación: 10 SEC
5	Observaciones <i>Remarks</i>	Ninguna/None

SCTE	AD 2.16	ÁREA DE ATERRIJAJE 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 <i>APP and FATO lighting</i>	NO
7	Observaciones /Remarks	NO

SCTE	AD 2.17	ESPACIO AÉREO ATS / ATS AIRSPACE
1	Designación y límites laterales <i>Designation and lateral limits</i>	CTR Puerto Montt, RDO 10 NM centrado en 41 26 20 S 73 05 38 W, limitado al Este por cuerda entre Radial 026 y Radial 140 del VOR/DME MON. ATZ Puerto Montt RDO 5 NM 412620S 730536W.
2	Límites verticales/ <i>Vertical limits</i>	CTR Upper limit 3.500 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>	Puerto Montt Torre Español / Inglés
5	Altitud de transición/ <i>Transition altitude</i>	10.000 FT
6	Observaciones/ <i>Remarks</i>	VFR FLT FPL 15 minutos BFR ETD

SCTE	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
RADAR	Puerto Montt Radar	119.5 MHz ALTN 126.6 Mhz 128.3 MHz 121.5 MHz	H24	N 42 45 S S 42 45 S EMERG
TWR	Puerto Montt Torre	118.1 MHz	H24	NO
GNDC	Puerto Montt Control Terrestre	121.9 MHz	H24	NO
ARO/AIS	NO	NO	H24	NO
FSS	Puerto Montt Radio	126.9 MHz 5.454 KHz	HJ	NO

SCTE	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
VOR/DME	MON	115.7 Mhz CH 104X	H24	41 25 45 S 73 05 31 W	81 m (267 FT)	NO
ILS / LOC	IMON	110.1 Mhz	H24	41 25 33 S 73 05 37 W	80 (264 FT)	NO
GP		334.4 Khz	H24	41 26 51 S 73 05 45 W	86 (283 FT)	NO

SCTE	AD 2.20	REGLAMENTO DE TRÁNSITO LOCAL LOCAL REGULATIONS
------	---------	---

NIL

SCTE	AD 2.21	PROCEDIMIENTO DE ATENUACION DEL RUIDO NOISE ABATEMENT PROCEDURES
<p>- Por motivos de seguridad y contaminación acústica, no se autorizan pruebas de motores a máxima potencia en plataforma.</p> <p>- Lugar para prueba de motores a máxima potencia: TWY BRAVO para ACFT civiles, comerciales de envergadura menor y militares. Alveolos sur como alternativa para ACFT militares y para ACFT de envergadura mayor, el primer punto de espera RWY 35.</p>		

SCTE	AD 2.22	PROCEDIMIENTO DE VUELO FLIGHT PROCEDURES
NIL		

SCTE	AD 2.23	INFORMACION ADICIONAL ADDITIONAL INFORMATION								
<p>- TWR limitada visibilidad al SW por árboles de gran tamaño.</p> <p>- CTN antena de comunicaciones de 50 m. HGT, localizada a 596 m. al W RCL RWY 35, sin baliza luminosa.</p> <p>- CTN durante procedimiento de aproximación y despegue de RWY 17/35 por eventual deslumbramiento de puntero laser portátil.</p> <p>- CTN Franja RWY 17/35 cost. E por 60 m de ancho en toda extensión, arbustos/árboles, HGT máxima 12 m.</p> <p>- CTN árboles interfieren SFC APROX THR 35, promedio 12 m HGT, sobrepasando SFC en 2%.</p> <p>- CTN OBST por Árboles en SFC APCH THR17 Interfiere 2 % la pendiente:</p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%;">1.- Dist. 257 m. FM THR 17, HGT 14 m.</td> <td style="width: 50%;">5.- Dist. 475 m. FM THR 17, HGT 21 m.</td> </tr> <tr> <td>2.- Dist. 300 m. FM THR 17, HGT 19 m.</td> <td>6.- Dist. 349 m. FM THR 17, HGT 11 m.</td> </tr> <tr> <td>3.- Dist. 349 m. FM THR 17, HGT 23 m.</td> <td>7.- Dist. 340 m. FM THR 17, HGT 14 m.</td> </tr> <tr> <td>4.- Dist. 427 m. FM THR 17, HGT 22 m.</td> <td></td> </tr> </table>			1.- Dist. 257 m. FM THR 17, HGT 14 m.	5.- Dist. 475 m. FM THR 17, HGT 21 m.	2.- Dist. 300 m. FM THR 17, HGT 19 m.	6.- Dist. 349 m. FM THR 17, HGT 11 m.	3.- Dist. 349 m. FM THR 17, HGT 23 m.	7.- Dist. 340 m. FM THR 17, HGT 14 m.	4.- Dist. 427 m. FM THR 17, HGT 22 m.	
1.- Dist. 257 m. FM THR 17, HGT 14 m.	5.- Dist. 475 m. FM THR 17, HGT 21 m.									
2.- Dist. 300 m. FM THR 17, HGT 19 m.	6.- Dist. 349 m. FM THR 17, HGT 11 m.									
3.- Dist. 349 m. FM THR 17, HGT 23 m.	7.- Dist. 340 m. FM THR 17, HGT 14 m.									
4.- Dist. 427 m. FM THR 17, HGT 22 m.										

SCTE	AD 2.24	CARTAS RELATIVAS AERÓDROMO AERODROME CHARTS
------	---------	--

AIP VOLUMEN I	
Plano de obstáculos de aeródromo Tipo A -OACI	AD 2.7-9

--	--

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

PUERTO MONIT / EL TEPUAL - Internacional

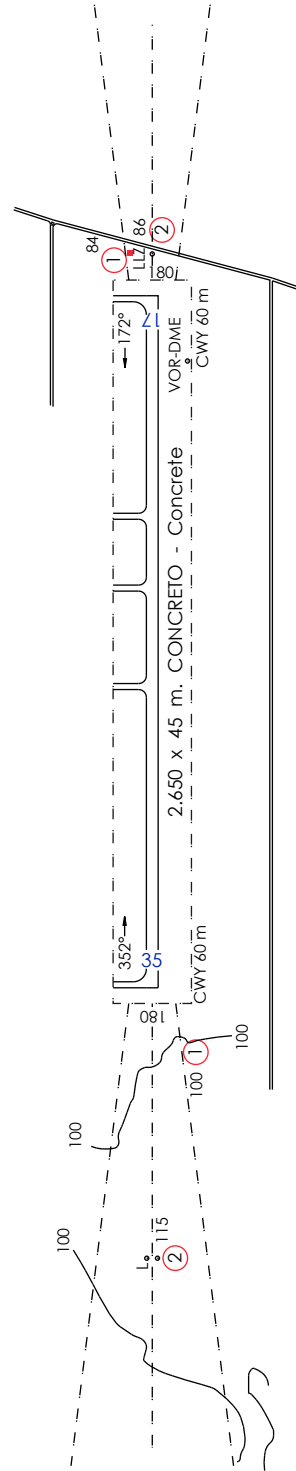
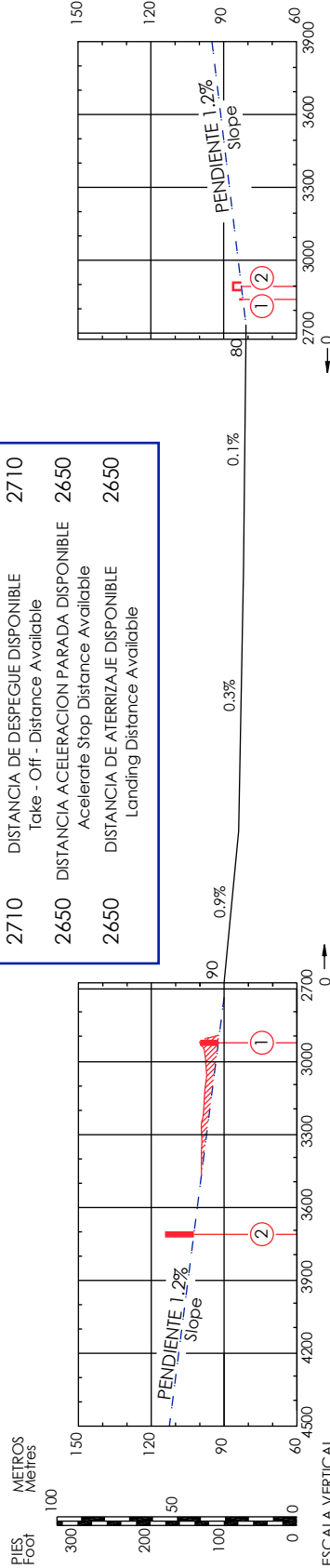
DIMENSIONES Y ELEVACIONES EN METROS
Dimensions and elevations in meters

DECLINACION MAGNETICA 9,3° E 2010
Magnetic Variation



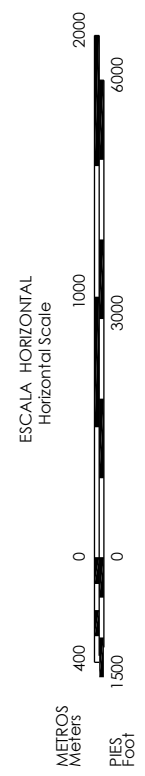
RWY 35 - 17

DISTANCIAS DECLARADAS / Declared distances	
RWY - 35	RWY - 17
2650	2650
RECORRIDO DE DESPEGUE DISPONIBLE Take - Off - Run Available	
2710	2710
DISTANCIA DE DESPEGUE DISPONIBLE Take - Off - Distance Available	
2650	2650
DISTANCIA ACCELERACION PARADA DISPONIBLE Accelerate Stop Distance Available	
2650	2650
DISTANCIA DE ATERRIZAJE DISPONIBLE Landing Distance Available	



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	▨



REGISTRO DE ENMIENDAS
Amendment record

NUM N°	FECHA Date	ANOTADO POR: Entered by:

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE
INTENTIONALLY LEFT BLANK

**AD 2. AEROPUERTO PRESIDENTE CARLOS IBÁÑEZ DEL CAMPO –
PUNTA ARENAS**

SCCI	AD 2.1	INDICADOR DE LUGAR Y NOMBRE DEL AERÓDROMO <i>AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME</i>
------	--------	--

SCCI	AD 2.2	DATOS GEOGRÁFICOS Y ADMINISTRATIVOS DEL AERÓDROMO <i>AERODROME GEOGRAPHIC AND ADMINISTRATIVE DATA</i>
------	--------	---

1	Coordenadas del ARP y emplazamiento en el AD <i>ARP coordinates and site at Aerodrome</i>	530013S 705113W
2	Dirección y distancia desde (ciudad) <i>Direction and distance from (city)</i>	20 KM al N de la ciudad de Punta Arenas
3	Elevación / temperatura de referencia <i>Elevation / Reference temperatura</i>	43 m(139 FT)/15° C Enero
4	Ondulación Geoidal (m) <i>Geoidal Undulation (m)</i>	10,06
5	MAG/VAR/Cambio anual <i>MAG VAR/Annual change</i>	12.9 ° E (2022)
6	Explotador , dirección postal, teléfono, e-mail, AFS <i>AD Administration, address, telephone, e-mail, AFS</i>	Dirección General de Aeronáutica Civil Aeropuerto Presidente Carlos Ibáñez del C. Casilla 108-D Punta Arenas Jefe Zonal TEL: (56) 61 2745401; Secretaria 2745402/2745465 FAX: (56) 61 2214623 Jefe AP (56) 61 2745405 Email Jefe AP: ap.pta.arenas@dgac.gob.cl ACC 61-2745474; TWR 61-2745429; MET 61 -2745464 / 2745423 ARO/AIS 61-2745417/2745421 FAX ARO 61-27455462 email ARO :aro.arenas@dgac.gob.cl AFTN: SCCIYDYX; OIRS oirsptaarenas@dgac.gob.cl
7	Tipos de tránsito permitidos (IFR/VFR) <i>Types of traffic permitted (IFR/VFR)</i>	IFR/VFR
8	Observaciones / Remarks	Ninguna/None

SCCI	AD 2.3	HORAS DE FUNCIONAMIENTO / OPERATIONAL HOURS
------	--------	--

1	Administración del AD / AD Administration	H24
2	Aduanas <i>Customs</i>	MON-FRI 1130-2300 SAT/SUN 1100-2300 MON-SUN 0300-1100 O/R
	Inmigración / Immigration	H24 O/R ONLY INTL FLT. Otros FLT PN.
3	Dependencias de sanidad (SAG) <i>Health and sanitation</i>	H24
4	Oficina de notificación AIS / AIS Briefing office	H24
5	Oficina de notificación ATS (ARO) <i>ATS reporting office (ARO)</i>	H24
6	Oficina de notificación MET / MET briefing office	H24
7	ATS /ATS	H24
8	Abastecimiento de combustible / Fuelling	H24
9	Servicios de escala / Handling	YES (propiedad de Lan Chile)
10	Seguridad (AVSEC)/ Security (AVSEC)	H24
11	Descongelamiento/ De icing	NO
12	Observaciones /Remarks	Ninguna/None

SCCI	AD 2.4	INSTALACIONES Y SERVICIOS DE ESCALA HANDLING SERVICE AND FACILITIES
1	Instalaciones de manipulación de la carga <i>Cargo/ handling facilities</i>	Por las compañías consignatarias
2	Tipos de combustibles-lubricante <i>Fuel/oil types</i>	Enex Jet A-1, AVGAS 100LL AVBL camión reabastecedor coordinar TEL +56944219527, lubricante NO
3	Instalaciones/capacidad de reabastecimiento <i>Fuelling facilities/capacity</i>	YES, PRKG PSN 4 y 5 AVBL refuelling only, or what DGAC dispose.
4	Instalaciones de descongelamiento <i>De icing facilities</i>	NO
5	Espacio de hangar para aeronaves visitantes <i>Hangar space available for visiting aircraft</i>	NO
6	Instalaciones para reparaciones de aeronaves visitantes <i>Repair facilities for visiting aircraft</i>	NO
7	Observaciones / Remarks	Ninguna/None

SCCI	AD 2.5	INSTALACIONES Y SERVICIOS PARA LOS PASAJEROS PASSENGER FACILITIES
1	Hoteles <i>Hotels</i>	NO
2	Restaurantes <i>Restaurants</i>	YES
3	Transportes <i>Transportation</i>	Buses, taxis
4	Instalaciones y servicios médicos <i>Medical facilities</i>	NO
5	Oficinas bancarias y de correos <i>Banks and post office</i>	NO
6	Oficina de turismo <i>Tourist office</i>	NO
7	Observaciones / Remarks	Ninguna/None

SCCI	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 7 H24, ACFT crítica A321, aumento CAT ver DAP 14 03.
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

SCCI	AD 2.7	DISPONIBILIDAD ESTACIONAL - REMOCIÓN OBSTÁCULOS SEASONAL AVAILABILITY-CLEARING
1	Tipos de equipos de limpieza <i>Type (s) of clearing equipment</i>	Nieve, hielo
2	Prioridades de limpieza <i>Clearance priorities</i>	RWY/TWY/RAMP
3	Observaciones / Remarks	Ninguna/None

SCCI	AD 2.8	PLATAFORMA, CALLE DE RODAJE Y PUNTOS / POSICIONES VERIFICACIÓN APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATION DATA
1	Superficie y resistencia de la plataforma <i>Apron, surface and strength</i>	Superficie: ASPH Resistencia: PCR 640 R/B/W/T
2	Anchura, superficie y resistencia de las calles de rodaje <i>Taxiway width, surface and strength</i>	TWY ALFA Anchura: 23 M TWY ALFA Superficie: ASPH TWY ALFA Resistencia: PCR 500 R/B/W/T
3	Emplazamiento y elevación del punto de verificación de altímetro <i>Altimeter checkpoint location and elevation</i>	NO
4	Puntos de verificación VOR/INS <i>VOR/INS checkpoints</i>	NO
5	Observaciones/Remarks – ACR superior PCR solicitar autorización D.G.A.C. – Habilitase TWY ECHO de 236 m de largo por 23 m de ancho, superficie Asfalto, luces de borde, cuenta con líneas de guías. TWY ECHO une Plataforma en el sector W con RWY 01/19. – APN limitada, el ingreso y salida de tripulación, pasajeros y carga desde aeronaves que deben estacionarse fuera de APN, deberá realizarse en vehículos de empresas externas, previamente coordinado y con cargo al operador. – PRKG limitado solo a operaciones de vuelos regulares, otras operaciones coordinar 10 días antes con: Email supervisor.puq@redaeropuertos.cl CEL +56 998536012. Email ARO aro.arenas@dgac.gob.cl TEL +56612745417, excepto ACFT HOSP, MEDEVAC, STATE, HUN, SAR.	

SCCI	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, Líneas 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>	Señales de guía para el rodaje, ingreso a estacionamiento y puestos de estacionamientos.
2	Señales y LGT de RWY y TWY <i>TWY/RWY markings and LGT</i>	SGL RWY: Designadores RWY, Eje, borde, zona toma contacto, punto de visada señalizados. SGL TWY: Eje y punto de espera en rodaje. LGT RWY 01: REDL, RENL. LGT RWY 19: REDL, RENL. LGT RWY 07: REIL, REDL. PAPI 3.0°. LGT RWY 25: REDL, ALSF-1. PAPI 3.0°. LGT RWY 12: REDL, REIL. LGT RWY 30: REDL, SSALF. PAPI 3.0°. OPS nocturnas o IMC, circuitos LGT podría ser usado simultaneamente para guía de Taxeo.
3	Barras de parada/Stops bars	NO
4	Observaciones/Remarks	Ninguna/None

SCCI	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
AOC Ver AD 2.8-9					

SCCI	AD 2.11	INFORMACIÓN METEOROLÓGICA PROPORCIONADA METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED
1	Oficina MET asociada <i>Associated MET office</i>	Centro Meteorológico Regional Austral (FIR Punta Arenas)
2	Horas de servicio <i>Hours of service</i> Oficina MET fuera de horario <i>MET office out hours of service</i>	H24 NO
3	Oficina responsable de la preparación TAF <i>Office responsible for TAF preparation</i> Período de validez <i>Periods of validity</i>	Centro Meteorológico Regional Austral (FIR Punta Arenas) 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 <i>Briefing/consultation provided</i>	P
6	Documentación de vuelo <i>Flight documentation</i> Idiomas Utilizados <i>Language used</i>	C, PL Español
7	Cartas y demás información disponible para aleccionamiento o consulta <i>Charts and other information available for briefing or consultation</i>	S, P, W
8	Equipo suplementario disponible para proporcionar información <i>Supplementary equipments available for providing information</i>	Receptor de imágenes sateliticas HRPT, GVAR y WAFS. Cámara de apoyo Meteorológico (www.dgac.cl)
9	Dependencias ATS que reciben información <i>ATS unit provided with information</i>	ACC, APP, TWR, ARO
10	Información adicional (limitación de servicio, etc.) <i>Additional information (limitations of service, etc.)</i>	NO

SCCI	AD 2.12	CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LA PISTA / RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS			
RWY NR	BRG GEO	LEN/WID RWY (m)	RSTG / PCR SFC RWY/SWY	COORD GEO THR	ELEV THR ELEV MAX TDZ
1	2	3	4	5	6
07	089 GEO 076° MAG	2.790 x 45	640 R/A/X/T ASPH	53 00 04,15 S 70 52 31,39 W	43 m (139 FT)
25	269 GEO 256° MAG	2.790 x 45	640 R/A/X/T ASPH	53 00 02, 23 S 70 50 01,65 W	34 m (112 FT)
12	139 GEO 126° MAG	2.400 x 45	540 R/B/W/T ASPH	52 59 51,17 S 70 52 07,32 W	42 m (138 FT)
30	319 GEO 306° MAG	2.400 x 45	540 R/B/W/T ASPH	53 00 49,63 S 70 50 42,61 W	34 m (112 FT)
01	029 GEO 016° MAG	1.677 x 45	350 F/A/X/T CONC	53 00 28,83 S 70 51 17,99 W	37 m (122 FT)
19	209 GEO 196° MAG	1.677 x 45	350 F/A/X/T CONC	52 59 41,25 S 70 50 34,73 W	34 m (110 FT)
RLS RWY / SWY	LEN/WID SWY (M)	LEN/WID CWY (M)	LEN/WID STP (M)	OFZ	OBS
7	8	9	10	11	12
-0.3%	240	300	2.910 x 300	NO	NO
+ 0.3%	60	60	2.910 x 300	NO	NO
-0.4 %	NO	60	2.520 x 150	NO	NO
+0.4 %	NO	60	2.520 x 150	NO	NO
-0.2 %	NO	60	1.797 x 150	NO	NO
+0.2 %	NO	60	1.797 x 150	NO	NO

SCCI	AD 2.13	DISTANCIAS DECLARADAS / DECLARED DISTANCES				
RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)	OBS/RMK	
1	2	3	4	5	6	
07	2.790	3.090	3.030	2.790	NO	
25	2.790	2.850	2.850	2.790	NO	
12	2.400	2.460	2.400	2.400	NO	
30	2.400	2.460	2.400	2.400	NO	
01	1.677	1.737	1.677	1.677	NO	
19	1.677	1.737	1.677	1.677	NO	

SCCI	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
07	REIL REDL	Verde Green	PAPI 3.0°	NO	NO	2.790 m 50 m Blanca / White, LIH	Rojo Red	240 m Roja Red	NO NO REDL 8.5 m FM SGL OF RWY EDGE
25	ALSF-1 REDL	Verde Green	PAPI 3.0°	NO	NO	2.790 m 50 m Blanca / White, LIH	Rojo Red	NO	NO NO REDL 8.5 m FM SGL OF RWY EDGE
12	REIL REDL	Verde Green	NO	NO	NO	2.400 m 50 m Blanca / White.	Rojo Red	NO	NO
30	REDL SSALF	Verde Green	PAPI 3.0°	NO	NO	2.400 m 50 m Blanca / White.	Rojo Red	NO	NO
01	REDL	Verde Green	NO	NO	NO	1.677 m 50 m Blanca / White, LIH	Rojo Red	NO	NO
19	REDL	Verde Green	NO	NO	NO	1.677 m 50 m Blanca / White, LIH	Rojo Red	NO	NO

SCCI	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: NO IBN: NO
2	Emplazamiento LDI y LGT / LDI location and LGT Anemómetro / Anemometer	NO
3	Luces de borde y eje de TWY <i>TWY edge and centre line lighting</i>	Borde: YES Eje: NO
4	Fuente auxiliar de energía/tiempo de conmutación <i>Secondary power supply/switch-over time</i>	10 SEC TODAS LAS LUCES EN EL ÁREA DE MANIOBRA.
5	Observaciones / Remarks	Ninguna/None

SCCI	AD 2.16	ÁREA DE ATERRIZAJE DE HELICÓPTEROS <i>HELICOPTER LANDING AREA</i>
------	---------	---

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>TKOF 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 <i>APP and FATO lighting</i>	NO
7	Observaciones /Remarks	Ninguna/None

SCCI	AD 2.17	ESPACIO AÉREO ATS / ATS AIRSPACE
------	---------	---

1	Designación y límites laterales <i>Designation and lateral limits</i>	CTR Punta Arenas, RDO 15 NM 530013S 705113W. ATZ Punta Arenas RDO 5 NM 530013S 705113W.
2	Límites verticales/Vertical limits	CTR Upper limit 3.500 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>	Punta Arenas Torre Español / Inglés
5	Altitud de transición/Transition altitude	10.000 FT
6	Observaciones/Remarks	VIS TWY ALFA FM TWR obstaculizada por Cuartel SEI. CTN TMA/ATZ refuges bird.

SCCI	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
ACC	Punta Arenas Centro	128.1 Mhz 123.9 Mhz 121.5 Mhz	H24	NO
TWR	Punta Arenas Torre	118.7 Mhz 121.9 Mhz 121.5 Mhz	H24	NO
G/A/G	Punta Arenas Radio	3446 Khz 5481 Khz 6.649 Khz 10.024 Khz	H24	NO

SCCI	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	NAS	114.1 MHz CH 88X	H24	53 00 15 S 70 51 19 W	36.5 m (120 FT)	NO
ILS/ LOC (14,3° E/ 2004)	INAS	109.9 MHz	H24	53 00 04 S 70 52 48 W	NO	NO
GP/DME		333.8 MHz CH 36X	H24	52 59 58 S 70 50 17 W	38 m (112 FT)	NO

SCCI	AD 2.20	REGLAMENTO DE TRÁNSITO LOCAL LOCAL REGULATIONS
NO		

SCCI	AD 2.21	PROCEDIMIENTO DE ATENUACIÓN DEL RUIDO NOISE ABATEMENT PROCEDURES
Por motivos de seguridad y contaminación acústica, no se autorizan pruebas de motores en plataforma, TWY A, entre TWY C y RWY 01, calle acceso Hangares y las Plataformas conectadas por ésta, a menos que la autoridad Aeroportuaria lo disponga, TWR designará el lugar apropiado para realizar estas pruebas, dentro del área de maniobras, instrucciones Freq. 121.9 mhz.		

SCCI	AD 2.22	PROCEDIMIENTOS DE VUELO FLIGHT PROCEDURES
NO		

SCCI	AD 2.23	INFORMACION ADICIONAL / ADDITIONAL INFORMATION
<p>- Operaciones en RWY 12/30, restringidas ACFT TIL 193.000 Kgs.</p> <p>- Debido a la complejidad del área de maniobras, se han determinado los siguientes puntos críticos: a) Umbral de pista 25. b) Intersección de pista 01 con pista 07. c) Intersección de pista 01 con calle de rodaje Charlie.</p> <p>- PRKG 4 prioridad para ACFT de Estado, Evacuación Aeromédicas y Hospitalarias.</p> <p>- Bahía de giro disponible en RWY 25, para operaciones día y noche.</p> <p>- Las salidas y arranque autopulsado están autorizados en PRKG 4 y PRKG 5 para ACFT MTOW 101.500 LB o inferior, coordinado con supervisor APN, se requiere salida autopulsada a mínima potencia. Otras ACFT deben ser tractadas a línea de seguridad para su arranque. Otros casos como carguío de combustible y otros, coordinar con supervisor APN TEL 612745418 – 612745419.</p> <p>- PRKG 6A y 6B no disponible cuando este estacionada ACFT B787 en Puente N° 1. Instrucciones Punta Arenas GNDC.</p> <p>- ACFT tipo B787, B462, RJ1H, B737, B767, DC8, IL76, K35E, A318, A319, A320, y A321 deben ser tractadas a línea de seguridad para su partida. Otras ACFT, carguío de combustible y otros casos deben coordinar con supervisor de plataforma.</p> <p>- TWY A entre TWY C y RWY 01/19 no disponible para prueba de motores o ARR/DEP de HEL frente edificio SSEI.</p> <p>- RWY 07/25 PA; NPA; RWY 12/30 NPA; RWY 01/19 NPA.</p> <p>- CTN 3 postes de electricidad 8 m HGT no SGL a 465 m THR 30, sector SSW, interfieren SFC APCH/DEP en 1,5 NM APRX.</p> <p>- CTN hangares FACH y terraplén a 179 m THR 30, superan en 2.4 m rasante permitida.</p> <p>- CTN OBST naturales, árboles y terreno que penetran la SFC APCH/DEP y la superan en: Árbol a 121 m THR 12, en un 3.6%, Árbol a 212 m THR 12, en un 1.4%, Árbol (conjunto) a 300 m APRX del THR 12, en un 0.3%.</p> <p>- CTN Copa de Agua (no señalizada) a 862 m al SW THR 01 que penetran la SFC APCH/DEP en un 0.22 por ciento</p> <p>- CTN terreno y arbustos a 155 m SE THR 25, superan SFC APCH/DEP, en un 1 por ciento.</p> <p>- CTN árboles 4 m HGT a 100 m Norte THR 19, penetran SFC APCH/DEP, en 3 m.</p> <p>- CTN por tres antenas aeronáuticas a 663 m SW THR 01, penetran SFC transición.</p> <p>- CTN 3 postes 4 m HGT, no señalizados, a 465 m THR 30, sector SSW, interfieren SFC APCH/DEP en 1,5M APRX.</p> <p>- CTN franja sector sur de la RWY 07/25 debido a cámaras eléctricas 0,20 m sobre el nivel del terreno.</p> <p>- CTN RWY 07 por obst. señalado 1 m. HGT loc. a 56 m BFR THR 07 a 26 m ambos lados prolongación eje RWY.</p> <p>- CTN RWY 12 por obst. señalado 1 m. HGT loc. a 55 m BFR THR 12 a 23 m ambos lados prolongación eje RWY.</p> <p>- CTN RWY 01/19 3 Parque Eólico 125 M AGL a 6.1 KM al N de THR 19, en siguientes COOR: 525625S/0705012W, 525614S/0705050W y 525600S/0704936W. Instrucciones Punta Arenas TWR o Punta Arenas GNDC.</p> <p>- CTN Franja RWY 07 entre 100 y 200 M. inicial a la derecha de franja por depresión 4 M. de profundidad.</p> <p>- CTN Parque Eólico, SECT Cabo Negro, 3 Torres ubicadas a 4.8 KM al N THR 19 del AP. Carlos Ibáñez del Campo, HGT 74 m, COORD GEO: 525652S/704942W 525658S/704945W 525703S/704948W. Señalizado con franjas blancas y rojas en las aspas y luces parpadeantes en cada torre. GND/400 PIES AMSL.</p> <p>- CTN Arboles superan los 4M en pendiente del 2% en SAPCH RWY 07</p> <p>- CTN Arboles superan los 4M en pendiente del 2% en SAPCH RWY 19</p> <p>- CTN OBST debido a postes línea eléctrica de 10,5 HGT LOC a 300M NNE THR19, instrucciones Punta Arenas TWR o GNDC.</p> <p>- CTN OBST 1.4 m. HGT de 2 x 2 m. a 70 m. al NE eje RWY 07, Sector THR 07.</p> <p>- CTN Franja RWY 07 780 m. iniciales de Franja de seguridad a la derecha reducido a 100 m.</p> <p>- No existe señal obligatoria en RWY30 INT TWY ALFA. Información girar a TWY ALFA.</p> <p>- No existe señal obligatoria en RWY01 INT TWY ECHO. Información girar a TWY ECHO.</p> <p>- No existe señal obligatoria en RWY19 INT TWY ECHO. Información girar a TWY ECHO.</p> <p>- No existe señal obligatoria en RWY19 INT TWY CHARLIE. Información girar a TWY CHARLIE.</p> <p>- No existe señal obligatoria en RWY19 INT TWY ALFA. Información girar a TWY ALFA.</p> <p>- No existe señal obligatoria en INT TWY CHARLIE con RWY 01/19. Señal de parada obligatoria a la izquierda.</p> <p>- No existe señal obligatoria en INT RWY 01 con RWY 07/25. Señal de parada obligatoria a la derecha.</p> <p>- No existe señal obligatoria en INT TWY DELTA con RWY 07/25. Señal de parada obligatoria a la derecha e izquierda.</p> <p>- No existe señal obligatoria en INT TWY ALFA con RWY 01/19. Señal de parada obligatoria a la derecha.</p> <p>- Señales de INFO obligatorias localizadas a 18M del borde de RWY 07/25.</p> <p>- No existe señal obligatoria en INT TWY ALFA con TWY Charlie. Señal de giro a TWY ALFA.</p> <p>- Obstáculo, mástil anemómetro frangible con luz de obstáculo, 10 m. HGT localizado en GEO COORD 525958S/705215W, INT RWY 07 y RWY 12 a 65 m. SW THR 12 y 270 m. SW RCL RWY 12, 300 m. al NE THR 07 y 160 m. al N RCL RWY 07.</p> <p>- Obstáculo, mástil anemómetro Back-Up frangible con luz de obstáculo, 10 m. HGT localizado en GEO COORD 530006S/705018W, a 300 m. W THR 25 y 120 m. al S RCL RWY 25.</p>		

SCCI	AD 2.24	CARTAS RELATIVAS AERÓDROMO / AERODROME CHARTS
AIP VOLUMEN I		
Plano de Obstáculo de aeródromo OAC Tipo A- OACI		AD 2.8-9/#

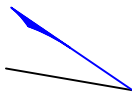
PLANO DE OBSTACULOS DE AERODROMO - OACI / AERODROME OBSTRUCTION CHART - ICAO
TIPO A (LIMITACIONES DE UTILIZACION)
Type A (Operating Limitations)

PUNTA ARENAS / CARLOS IBÁÑEZ DEL CAMPO - Internacional

DIMENSIONES Y ELEVACIONES EN METROS
Dimensions and elevations in meters

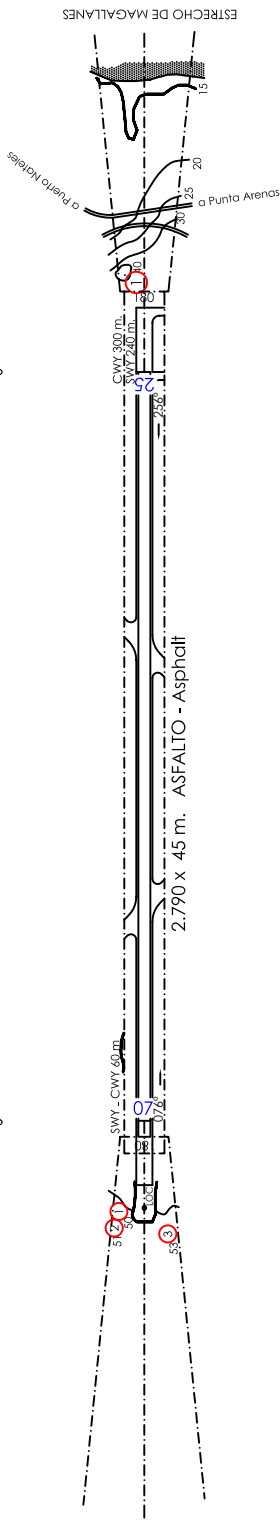
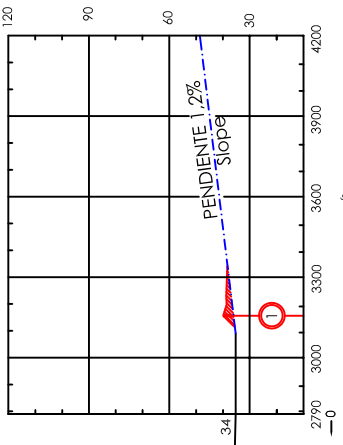
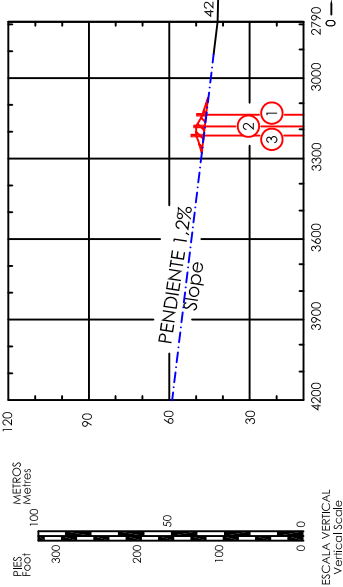
DECLINACION MAGNETICA 12,9° E 2021
Magnetic Variation

N mag



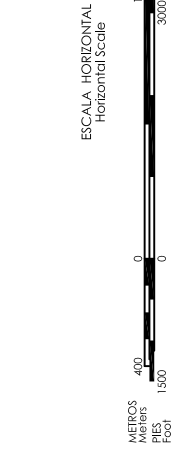
RWY 07 - 25

DISTANCIAS DECLARADAS / Declared distances		
RWY - 07	RWY - 25	
2790	RECORRIDO DE DESPEGUE DISPONIBLE Take - Off - Run Available	2790
3090	DISTANCIA DE DESPEGUE DISPONIBLE Take - Off - Distance Available	2850
3030	DISTANCIA ACCELERACION PARADA DISPONIBLE Accelerate Stop Distance Available	2850
2790	DISTANCIA DE ATERRIZAJE DISPONIBLE Landing Distance Available	2790



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



REGISTRO DE ENMIENDAS
Amendment record

NUMA N°	FECHA Date	ANOTADO POR: Entered by:

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE
INTENTIONALLY LEFT BLANK

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 +56942889944 H24, AFTN: SCELVDYX - SCELZPZX - SCELZPZB - SCELAUYY; 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	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.
2	Inmigración / Immigration	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: PCR 770 R/D/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: PCR 740 R/D/W/T. TWY TANGO WID 23 M SFC: ASPH, RSTG: PCR 1120 F/D/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: ACR superior PCR 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					

SCEL	AD 2.11	INFORMACIÓN METEOROLÓGICA PROPORCIONADA METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED	
1	Oficina MET asociada / Associated MET office	Centro Meteorológico Arturo Merino Benitez	
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 Benitez 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.	

SCEL	AD 2.12	CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LA PISTA / RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS				
RWY NR	BRG GEO MAG	LEN/WID RWY (m)	RSTG/PCR 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	560 F/B/X/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	560 F/B/X/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/PCR 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	1120 F/D/X/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	1120 F/D/X/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						NO	NO	NO			
	REDL	G					NO	NO	NO			
	TDZL						NO	NO	NO			
35R	REIL											
	SSALS		PAPI 3.0°	NO	NO	600 m R EV 60 m 3.200 m EV 60 m W LIH	NO	NO	NO			
	RCLL						NO	NO	NO			
	REDL	G					NO	NO	NO			
REIL		NO					NO	NO				
17R	ALSF-2		PAPI 3.0°	NO	3.200 m EV 15 m W 3.800 m R	NO	NO	NO	NO			
	RCLL									NO	NO	NO
	REDL	G								NO	NO	NO
	REIL									NO	NO	NO
35L	TCLL											
	REIL		PAPI 3.0°	NO	3.200 m EV 15 m W 3.800 m R	3.800 m EV 50 m	NO	NO	NO			
	RCLL									NO	NO	NO
REDL		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. <i>TWY edge and centreline lighting or TWY illuminated and retro-reflective markers and centre line lighting.</i>
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	<i>RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN Y EL ATERRIZAJE RADIONAVIGATION AND LANDING FACILITIES</i>
------	---------	--

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 TEGB, <star> LLEGADA, DESCENDA PARA <nivel>, ESPERE APROXIMACIÓN ILS T PISTA 17L. <callsign> CLEARED TO TEGB, <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 vía TWY Charlie y aeronaves de fuselaje ancho 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 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.

1.5.3 Congestionamiento de Frecuencia

Con el fin de evitar la saturación de frecuencias, en la transferencia de comunicaciones a Santiago TWR, Santiago Terrestre instruirá a la aeronave para que monitoree la frecuencia de la torre, no requiriendo la llamada inicial. Las aeronaves deben esperar a la llamada de la torre para recibir instrucciones de salida.

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. Aeronaves CAT A y B en caso de una aproximación frustrada, en VMC, podrán ingresar en circuito de tránsito de acuerdo al tráfico existente.

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 ENAER, Aerovías DAP, APAS1, El Litoral, PDI, FBO Santiago, procederán a la intersección de las calles de rodaje Kilo y Juliett o 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.**

✂

✂

- d) Todos los despegues y aterrizajes, deberán efectuarse dentro de lo posible con la presencia de un Supervisor del Área de Movimiento.
- e) 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.
- f) **Procedimientos para operaciones de Helicópteros en hangar AVIASUR:**
Arribos: aproximarán de acuerdo a las Instrucciones de la Torre de Control:
- Calle de rodaje Hotel para Aviasur 1 y 2, de acuerdo al tránsito existente, o de lo contrario a intersección de calle de rodaje Mike con calle de rodaje Kilo, intersección de calle de rodaje Mike con calle de rodaje Kilo para Aviasur 3 y 4, y procederán de acuerdo a las instrucciones del Supervisor de plataforma para el rodaje aéreo.
Despegues:
- Desde Aviasur 1 y 2, procederán con vuelo traslacional a la calle de rodaje Hotel guiado por el Supervisor de plataforma, de acuerdo al tránsito existente.
- Desde Aviasur 3 y 4, procederán con vuelo traslacional a intersección de calle de rodaje Mike con calle de rodaje Kilo guiado por el Supervisor de plataforma.
- g) En las áreas que no son visibles (calles de rodaje estacionamientos, plataformas, etc), además de plataforma Aerocardal serán instruidos para aterrizar a discreción por Santiago Torre de acuerdo al tránsito existente.

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. Los despegues y aterrizajes deberán efectuarse dentro de lo posible con la presencia de un supervisor del área de movimiento**
- 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 CAT D o superior, rodarán preferentemente vía calles de rodaje Kilo y Bravo o vía calles de rodaje Kilo y Charlie para evitar giros de 90° en plataforma.**
- 4.3 **El rodaje de aeronaves autopropulsadas por las calles de rodaje India entre Mike y Hotel y calle de rodaje 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 Nueva calle de rodaje WHISKY de alta velocidad habilitada, al S de calle de rodaje UNIFORM.
- 4.6 Calle de rodaje PAPA cerrada entre calle de rodaje ZULU 1 y ZULU 2 mientras se encuentre aeronave estacionada, instrucciones Control Terrestre.
- 4.7 Nueva sección de calle de rodaje PAPA, disponible entre calle de rodaje HOTEL y TANGO. Instrucciones GNDC.
- 4.8 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.
- 4.9 Nueva sección de calle de rodaje ALFA disponible entre TWY KILO 1 y RWY 35R, instrucciones Control Terrestre.
- 4.10 Nueva sección de calle de rodaje ZULU disponible entre calle de rodaje GOLF y YANKEE instrucciones GNDC.
- 4.11 Nueva calle de rodaje YANKEE disponible para entrar o salir de THR RWY 35L, instrucciones GNDC.
- 4.12 La sección de calle de rodaje A que conecta con THR 35R se identifica como ALFA1.
- 4.13 Nueva sección de calle de rodaje ALFA disponible entre calle de rodaje NOVEMBER y nueva sección de calle de rodaje KILO.

- 4.14 Nueva sección de calle de rodaje KILO disponible, conecta con la calle de rodaje ALFA.
- 4.15 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.
- 4.16 Precaución Calle de Rodaje ZULU 1 entre Calle de Rodaje PAPA y Plataforma Whiskey, solamente permitidas aeronaves código CHARLIE.
- 4.17 Las aeronaves de categoría A y B serán instruidas a mantener fuera de calle de rodaje India a fin de evitar colisiones con vehículos que transitan en el camino de servicio.
- ☞ 4.18 **TWY GOLF limitada a ACFT crítica Código de referencia E.**
- ☞ 4.19 **Aeronaves saliendo desde Aviasur 1 y Aviasur 2 hacia el este deberán iniciar rodaje con vehículo Follow me. Las aeronaves de Aviasur 1 y 2 podrán contactar 5 minutos antes de la puesta en marcha con frecuencia control terrestre para que se efectúen las coordinaciones con el Supervisor de área de movimiento, de tal forma de cortar el tránsito vehicular por calle de rodaje india para evitar colisión con vehículos, y de esta manera podrán efectuar su rodaje sin vehículo follow me, manteniendo los niveles de seguridad operacional.**

- 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, azul y naranja 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 Área de Mantenimiento de LAN y SKY, deberá ser efectuada por un vehículo remolcador.
 - 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 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.
 - 5.11 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) AIRCRAFT according AIRPORT REFERENCE CODE (ARC)	PIT COMBUSTIBLE PIT FUEL
APRON 1				
W5	33°24'24.21"	070°47'43.81"	Aeronave crítica Código ECHO	SI
W6	33°24'25.15"	070°47'52.49"	Aeronave crítica Código ECHO.	NO
W7B	33°24'25.58"	070°47'44.25"	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
W7	33°24'26.55"	070°47'43.69"	Aeronave crítica Código ECHO	SI
W7A	33°24'26.86"	070°47'44.15"	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
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	SI
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	SI
W4	33°24'22.79"	070°47'52.62"	Aeronave crítica Código FOXTROT	NO
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	SI
E6B	33°24'08.72"	070°47'51.43"	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
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	SI
C1B	33°24'02.32"	070°47'46.50"	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
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				
A12	33° 23' 49,7"	070° 47' 49,8"	Aeronave crítica Código ECHO	SI
A12A	33° 23' 49,7"	70° 47' 49,3"	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
A12B	33° 23' 50,6"	70° 47' 50,7"	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
A13	33° 23' 49,9"	70° 47' 53,2"	Aeronave crítica Código ECHO	SI
A13A	33° 23' 49,6"	70° 47' 52,7"	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
A13B	33° 23' 50,8"	70° 47' 54,2"	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
C2B	33° 23' 56,96"	070° 47' 48,81"	Aeronave crítica Código CHARLIE	
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
APRON TWY G				
A14	33° 23' 46,5"	070° 47' 52,7"	B788 OR SMALLER	SI
A14A	33° 23' 46,5"	070° 47' 53,4"	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
A14B	33° 23' 45,8"	070° 47' 51,9"	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
A15	33° 23' 46,4"	070° 47' 49,3"	B788 OR SMALLER	SI
A15A	33° 23' 46,6"	070° 47' 49,9"	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
A15B	33° 23' 45,8"	070° 47' 48,4"	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
16	33° 23.77'	070° 47.76'	Aeronave crítica Código ECHO	SI
17	33° 23.77'	070° 47.71'	Aeronave crítica Código ECHO	SI
17A	33° 23' 46,4"	70° 47' 43,5"	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
17B	33° 23' 45,5"	70° 47' 42,3"	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
18	33° 23.77'	070° 47.66'	Aeronave crítica Código ECHO	SI
19	33° 23.76'	070° 47.61'	Aeronave crítica Código ECHO	SI
19A	33° 23' 45,9"	70° 47' 37,3"	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
19B	33° 23' 45,5"	70° 47' 36,3"	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
20	33° 23.76'	070° 47.56'	Aeronave crítica Código ECHO	SI
20A			Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
20B			Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
21	33° 23.76'	070° 47.53	Aeronave crítica Código ECHO	SI
21B			Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
22	33° 23.75'	070° 47.49'	Aeronave crítica Código ECHO	SI
23	33° 23.74'	070° 47.44'	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
24	33° 23.74'	070° 47.41'	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
25	33° 23.74'	070° 47.38'	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
23L	33°23'65"	070° 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	SI

PRKG STAND	COORDENADAS COORDINATES		AERONAVE según CÓDIGO DE REFERENCIA DE AERÓDROMO (ARC) AIRCRAFT according AIRPORT REFERENCE CODE (ARC)	PIT COMBUSTIBLE PIT FUEL
	27	33° 23.81'	070° 47.40'	Aeronave crítica Código CHARLIE
28	33° 23.81'	070° 47.44'	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
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
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	SI
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	SI
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	SI
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	SI
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	33° 24' 18,2"	70° 47' 22,6"	Aeronave crítica Código ECHO	SI
42	33° 24' 20,6"	70° 47' 22,5"	Aeronave crítica Código FOXTROT	SI
43	33° 24' 22,9"	70° 47' 22,2"	Aeronave crítica Código ECHO	SI
44A	33° 24' 24,8"	70° 47' 21,6"	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
44	33° 24' 25,2"	70° 47' 22,3"	Aeronave crítica Código ECHO	SI
44B	33° 24' 26,2"	70° 47' 21,6"	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
45	33° 24' 27,7"	70° 47' 22,1"	Aeronave crítica Código ECHO	SI
46	33° 24' 30,1"	70° 47' 22,0"	Aeronave crítica Código FOXTROT	SI
47	33° 24' 32,5"	70° 47' 21,8"	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:** Hangar ENAER, Hangar Aerovías DAP, Hangar APAS 1, Hangar El Litoral, Hangar PDI, Hangar FBO Santiago y Hangar Subdepto. Inspección de Ayudas a la Navegación.
- **APRON 1**
- **APRON 2**
- **APRON 3**
- **APRON 4**
- **APRON 5**
- **APRON 6**
- **APRON 7**
- **APRON 8**

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 		

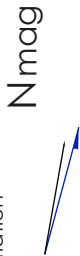
SCEL	AD 2.24	CARTAS RELATIVAS AERÓDROMO <i>AERODROME CHARTS</i>
AIP VOLUMEN I		
Plano de obstáculos de aeródromos Tipo A - OACI RWY 35R-17L		AD 2.9-22
Plano de obstáculos de aeródromos Tipo A - OACI RWY 35L-17R		AD 2.9-23/24
Carta Topográfica de Aproximaciones de Precisión - OACI		

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

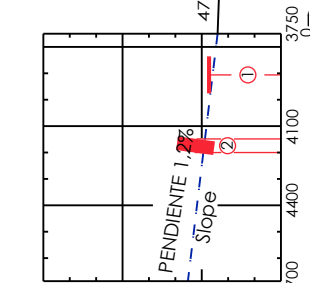


RWY 35R - 17L

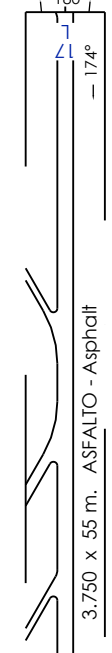
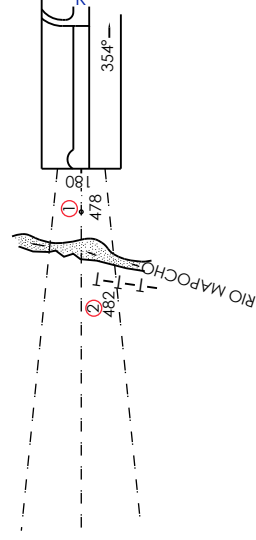
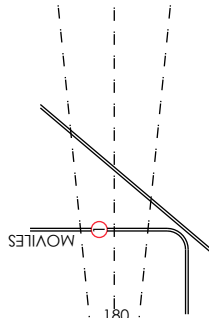
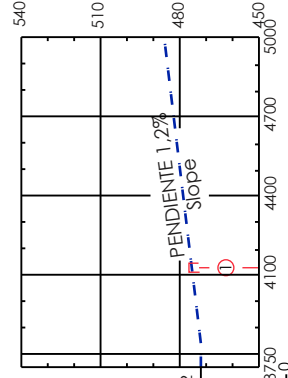
DISTANCIAS DECLARADAS / Declared distances	
RWY - 35R	RWY - 17L
3750 RECORRIDO DE DESPEGUE DISPONIBLE Take - Off - Run Available	3750
3750 DISTANCIA DE DESPEGUE DISPONIBLE Take - Off - Distance Available	3750
3750 DISTANCIA ACCELERACION PARADA DISPONIBLE Accelerate Stop Distance Available	3750
3200 DISTANCIA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

PIES
Foot

METROS
Meters



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	▨

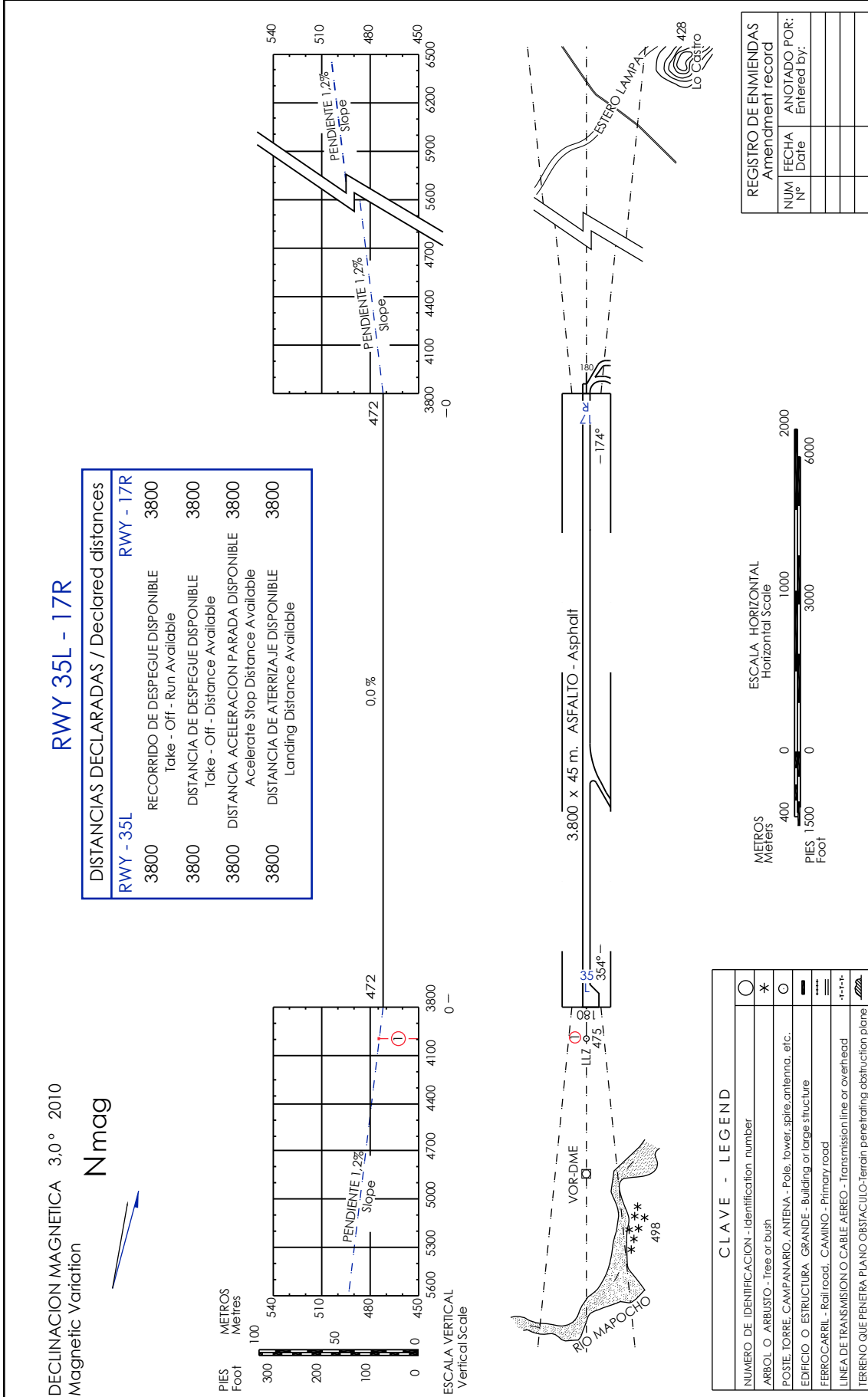
ESCALA HORIZONTAL
Horizontal Scale

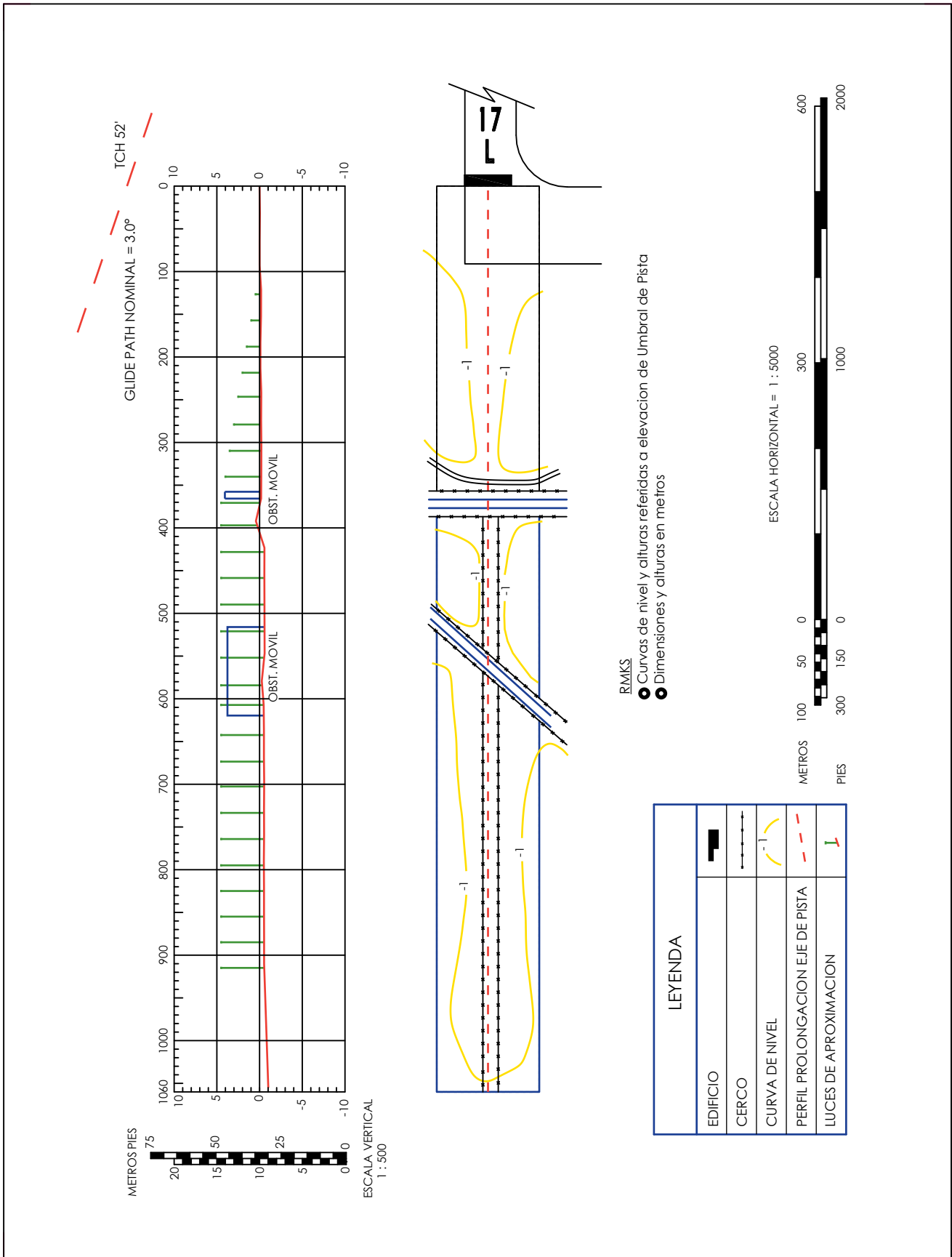


REGISTRO DE ENMIENDAS Amendment record		
NUM N°	FECHA Date	ANOTADO POR: Entered by:

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

SANTIAGO / A. MERINO BENITEZ - Internacional





RELACION DE AERÓDROMOS PUBLICOS, PRIVADOS, MILITARES			
REGIÓN DE ARICA Y PARINACOTA			
LUGAR	AERODROMO	Indicador de Lugar	Pagina
ARICA	Chacalluta	SCAR	AD 2.2-1SCAR
ARICA	El Buitre	SCAE	AD 3.9-1.3-A
REGIÓN DE TARAPACÁ			
IQUIQUE	Diego Aracena	SCDA	AD 2.5-1SCDA
PICA	Coposa	SCKP	AD 3.9-15.5-P
REGIÓN DE ANTOFAGASTA			
ANTOFAGASTA	Andrés Sabella	SCFA	AD 2.1-1SCFA
ANTOFAGASTA	La Escondida	SCLE	AD 3.9-1.3-A
ANTOFAGASTA	Paranal	SCPA	AD 3.9-1.3-A
CALAMA	El Loa	SCCF	AD 3.9-3.1-C
MARIA ELENA	María Elena	SCNE	AD 3.9-11.1-M
SAN PEDRO DE ATACAMA	El Salar	SCSL	AD 3.9-18.1-S
SAN PEDRO DE ATACAMA	Minsal	SCSM	AD 3.9-18.1-S
SAN PEDRO DE ATACAMA	San Pedro de Atacama	SCPE	AD 3.9-18.4-S
SIERRA GORDA	Algorta	SCOR	AD 3.9-18.7-S
TALTAL	Guanaco	SCUA	AD 3.9-19.2-T
TALTAL	Las Breas	SCTT	AD 3.9-19.2-T
TOCOPILLA	Barriles	SCBE	AD 3.9-19.4-T
REGIÓN DE ATACAMA			
ALTO DEL CARMEN	Tres Quebradas	SCTQ	AD 3.9-1.1-A
CALDERA	Caldera	SCCL	AD 3.9-3.2-C
CALDERA	Desierto de Atacama	SCAT	AD 3.9-3.2-C
CALETA CHAÑARAL DE ACEITUNO	Punta Gaviota	SCGV	AD 3.9-3.2-C
CHAÑARAL	Chañaral	SCRA	AD 3.9-3.7-C
COPIAPO	Chamonate	SCHA	AD 3.9-3.13-C
DIEGO DE ALMAGRO	Potrerrillos	SCEI	AD 3.9-4.1-D
EL SALVADOR	Ricardo García Posada	SCES	AD 3.9-5.1-E
FREIRINA	Freirina	SCFF	AD 3.9-6.1-F
HUASCO	Gran Cañón	SCHU	AD 3.9-8.1-H
VALLENAR	Vallenar	SCLL	AD 3.9-20.2-V
REGIÓN DE COQUIMBO			
COMBARBALA	La Pelicana	SCCG	AD 3.9-3.12-C
COMBARBALA	Pedro Villarroel C.	SCCB	AD 3.9-3.12-C
CUNCUMEN	Los Pelambres	SCNK	AD 3.9-3.13-C
ILLAPEL	Aucó	SCIL	AD 3.9-9.1-I
ILLAPEL	Nueva Pintacura	SCNP	AD 3.9-9.1-I
ILLAPEL	El Peral	SCUU	AD 3.9-9.1-I
LA SERENA	La Florida	SCSE	AD 3.9-10.2-L
LOS VILOS	La Viña	SCLV	AD 3.9-10.8-L
OVALLE	El Tuqui	SCOV	AD 3.9-14.3-O
OVALLE	Estancia Los Loros	SCOA	AD 3.9-14.3-O
OVALLE	Fray Jorge	SCFJ	AD 3.9-14.3-O
OVALLE	Huayanay	SCOY	AD 3.9-14.3-O
OVALLE	Santa Rosa de Tabalí	SCOT	AD 3.9-14.3-O
PICHIDANGUI	Pichidangui	SCDI	AD 3.9-15.5-P
PUNITAQUI	Bellavista de Punitaqui	SCUN	AD 3.9-15.11-P

REGIÓN DE COQUIMBO			
LUGAR	AERÓDROMO	Indicador de Lugar	PAGINA
QUEBRADA LAS TACAS	Las Tacas	SCQT	AD 3.9-16.1-Q
SALAMANCA	Las Brujas	SCXB	AD 3.9-18.1-S
VICUÑA	El Indio	SCVC	AD 3.9-20.3-V
VICUÑA	Huancara	SCVN	AD 3.9-20.4-V
REGIÓN DE VALPARAÍSO			
ALGARROBO	San Gerónimo	SCSG	AD 3.9-1.1-A
CABILDO	El Algarrobo	SCDL	AD 3.9-3.1-C
CARTAGENA	EL Rosario	SCRS	AD 3.9-3.3-C
CASABLANCA	El Tapihue	SCTW	AD 3.9-3.3-C
CASABLANCA	Fundo Loma Larga	SCFL	AD 3.9-3.3-C
CASABLANCA	Santa Rita	SCCS	AD 3.9-3.3-C
CASABLANCA	El Porvenir	SCBL	AD 3.9-3.4-C
ISLA DE PASCUA	Mataveri	SCIP	AD 2.6-1SCIP
JUAN FERNANDEZ	Robinson Crusoe	SCIR	AD 3.9-9.1-J
LA LIGUA	Diego Portales	SCLQ	AD 3.9-10.1-L
LOS ANDES	San Rafael	SCAN	AD 3.9-10.7-L
OLMUE	Olmué	SCOM	AD 3.9-14.1-O
PETORCA	El Sobrante	SCSP	AD 3.9-15.4-P
QUILLOTA	El Boco	SCQL	AD 3.9-16.2-Q
QUINTERO	Quintero	SCER	AD 3.9-16.2-Q
SAN FELIPE	Victor Lafón	SCSF	AD 3.9-18.2-S
SANTO DOMINGO	Santo Domingo	SCSN	AD 3.9-18.7-S
VALPARAISO	Rodelillo	SCRD	AD 3.9-20.2-V
VIÑA DEL MAR	Viña del Mar	SCVM	AD 3.9-20.6-V
ZAPALLAR	Casas Viejas	SCZC	AD 3.9-22.1-Z
ZAPALLAR	Catapilco	SCCP	AD 3.9-22.1-Z
REGIÓN DEL LIBERTADOR GENERAL BERNARDO O'HIGGINS			
EL MANZANO	Marina de Rapel	SCMZ	AD 3.9-5.1-E
LA ESTRELLA	Don Aliro García	SCDG	AD 3.9-10.1-L
LAS CABRAS	Rapelhuapi	SCRP	AD 3.9-10.4-L
LAGO RAPEL	Costa del Sol	SCSO	AD 3.9-10.4-L
LITUECHE	Litueche	SCTU	AD 3.9-10.5-L
LITUECHE	Topocalma	SCLT	AD 3.9-10.6-L
LOLOL	Viña Santa Cruz	SCVZ	AD 3.9-10.6-L
MARCHIGUE	La Esperanza	SCMH	AD 3.9-11.1-M
MARCHIGUE	La Laguna	SCLU	AD 3.9-11.1-M
PAREDONES	Rucalonco	SCRW	AD 3.9-15.3-P
PERALILLO	Viñasutil	SCSV	AD 3.9-15.4-P
PEUMO	Peumo	SCPW	AD 3.9-15.4-P
PICHIDEGUA	Almahue	SCHG	AD 3.9-15.6-P
PICHILEMU	Panilonco	SCMU	AD 3.9-15.6-P
PICHILEMU	Monaco	SCMN	AD 3.9-15.6-P
PICHILEMU	Pichilemu	SCPM	AD 3.9-15.6-P
QUINTA TILCOCO	Los Paltos	SCPO	AD 3.9-16.2-Q
RANCAGUA	La Independencia	SCRG	AD 3.9-17.1-R
RAPEL	La Estrella	SCRL	AD 3.9-17.1-R
RAPEL	Las Aguilas	SCGL	AD 3.9-17.1-R

REGIÓN DEL LIBERTADOR GENERAL BERNARDO O'HIGGINS			
LUGAR	AERODROMO	Indicador de Lugar	PAGINA
RAPEL	Las Aguilas Oriente	SCMR	AD 3.9-17.2-R
RENGO	Los Gomerros	SCGM	AD 3.9-17.2-R
SAN FERNANDO	San Fernando	SCSD	AD 3.9-18.2-S
SANTA CRUZ	Aerosanta Cruz	SCUZ	AD 3.9-18.5-S
SANTA CRUZ	El Boldal	SCBD	AD 3.9-18.5-S
SANTA CRUZ	La Puerta	SCPT	AD 3.9-18.5-S
REGIÓN DEL MAULE			
CAUQUENES	Alto Cauquenes	SCCN	AD 3.9-3.4-C
CAUQUENES	El Boldo	SCCA	AD 3.9-3.4-C
CONSTITUCION	Quivolgo	SCCT	AD 3.9-3.12-C
CUREPTO	Los Zorrillos de Tonlemu	SCZR	AD 3.9-3.15-C
CURICO	General Freire	SCIC	AD 3.9-3.16-C
CURICO	Los Lirios	SCKI	AD 3.9-3.16-C
DUAO	San Damián	SCDM	AD 3.9-4.1-D
LINARES	Achibueno	SCAV	AD 3.9-10.5-L
LINARES	Municipal de Linares	SCLN	AD 3.9-10.5-L
LLICO	Torca	SCLI	AD 3.9-10.6-L
LONGAVI	Las Moras	SCMS	AD 3.9-10.7-L
MOLINA	Alupenhue	SCXA	AD 3.9-11.3-M
MOLINA	Los Monos	SCMO	AD 3.9-11.3-M
PARRAL	El Salto	SCEO	AD 3.9-15.3-P
PARRAL	Villa Baviera	SCVB	AD 3.9-15.3-P
PELLUHUE	Piedra Negra	SCKE	AD 3.9-15.3-P
PENCAHUE	La Peña	SCUE	AD 3.9-15.4-P
RETIRO	Bureo	SCBU	AD 3.9-17.2-R
RETIRO	Copihue	SCHP	AD 3.9-17.2-R
RETIRO	Los Maitenes	SCYR	AD 3.9-17.3-R
RETIRO	San Andrés	SCDS	AD 3.9-17.3-R
RETIRO	San Guillermo	SCGI	AD 3.9-17.3-R
RIO CLARO	La Obra	SCUM	AD 3.9-17.5-R
RIO CLARO	Bellavista	SCBV	AD 3.9-17.5-R
ROMERAL	Santa Bárbara	SCRO	AD 3.9-17.6-R
SAGRADA FAMILIA	Los Cedros	SCED	AD 3.9-18.1-S
SAN CLEMENTE	Colorado	SCSK	AD 3.9-18.2-S
SAN JAVIER	San Javier	SCSJ	AD 3.9-18.3-S
SAN JAVIER	Santa María de Mingre	SCMG	AD 3.9-18.3-S
TALCA	Panguilemo	SCTL	AD 3.9-19.2-T
VICHUQUEN	Cuatro Pantanos	SCVQ	AD 3.9-20.3-V
VICHUQUEN	El Alamo	SCVK	AD 3.9-20.3-V

✂

REGIÓN DEL ÑUBLE			
LUGAR	AERÓDROMO	Indicador de Lugar	PAGINA
BULNES	El Litral	SCUL	AD 3.9-2.1-B
CHILLAN	Fundo El Carmen	SCFK	AD 3.9-3.8-C
CHILLAN	Gral. Bernardo O'Higgins	SCCH	AD 3.9-3.8-C
COBQUECURA	Los Morros	SCQR	AD 3.9-3.9-C
COIHUECO	Pullami	SCPI	AD 3.9-3.10-C
ÑIQUEN	José Abel Sepúlveda	SCJS	AD 3.9-13.1-Ñ
ÑIQUEN	Santa Cecilia	SCIQ	AD 3.9-13.1-Ñ
SAN CARLOS	Santa Marta	SCKA	AD 3.9-18.1-S
SAN CARLOS	Ranchillo	SCHI	AD 3.9-18.2-S
SAN NICOLAS	Santa Eugenia	SCNI	AD 3.9-18.3-S
REGIÓN DEL BÍO BÍO			
ARAUCO	La Playa	SCLY	AD 3.9-1.3-A
CAÑETE	Las Misiones	SCNM	AD 3.9-3.3-C
CHOLGUAN	Siberia	SCGS	AD 3.9-3.8-C
CONCEPCION	Carriel Sur	SCIE	AD 2.4-1SCIE
CONCEPCION	El Patagual	SCDK	AD 3.9-3.12-C
DUQUECO	San Lorenzo	SCDQ	AD 3.9-4.1-D
HUEPIL	Rucamanqui	SCHE	AD 3.9-8.1-H
ISLA MOCHA	Isla Mocha	SCIM	AD 3.9-9.2-I
ISLA MOCHA	Punta El Saco	SCHM	AD 3.9-9.2-I
ISLA SANTA MARIA	Puerto Sur	SCIS	AD 3.9-9.3-I
LEBU	Los Pehuenches	SCLB	AD 3.9-10.5-L
LOS ANGELES	Cholguahue	SCGH	AD 3.9-10.8-L
LOS ANGELES	María Dolores	SCGE	AD 3.9-10.8-L
NEGRETE	Del Bio Bio	SCBB	AD 3.9-12.1-N
RECINTO	Atacalco	SCAK	AD 3.9-17.2-R
TIRUA	Lequecahue	SCQK	AD 3.9-19.3-T
YUMBEL	Trilahue	SCYB	AD 3.9-21.1-Y
REGIÓN DE LA ARAUCANÍA			
ANGOL	Los Confines	SCGO	AD 3.9-1.2-A
COLLIPULLI	Agua Buena	SCKO	AD 3.9-3.10-C
COLLIPULLI	Mininco	SCIN	AD 3.9-3.10-C
CUNCO	Lago Colico	SCLK	AD 3.9-3.14-C
CUNCO	Los Guayes	SCGY	AD 3.9-3.14-C
CUNCO	Roberto Chávez	SCKC	AD 3.9-3.14-C
CURACAUTIN	Curacautin	SCAI	AD 3.9-3.15-C
FREIRE	Santa Lucia	SCSU	AD 3.9-6.1-F
FREIRE	La Araucanía	SCQP	AD 3.9-6.1-F
LAGO CABURGA	Llollenorte	SCKB	AD 3.9-10.3-L
LAUTARO	Esperanza	SCLS	AD 3.9-10.5-L
LONQUIMAY	Icalma	SCMC	AD 3.9-10.7-L
LONQUIMAY	Lolco	SCCU	AD 3.9-10.7-L
LONQUIMAY	Villa Portales	SCQY	AD 3.9-10.7-L

REGIÓN DE LA ARAUCANÍA			
LUGAR	AERÓDROMO	Indicador de Lugar	PAGINA
MELIPEUCO	Melipeuco	SCML	AD 3.9-11.2-M
PADRE LAS CASAS	Maquehue	SCTC	AD 3.9-15-1-P
PUCON	Curimanque	SCKQ	AD 3.9-15.8-P
PUCON	Pucón	SCPC	AD 3.9-15.8-P
TRAIGUEN	La Colmena	SCQC	AD 3.9-19.4-T
TRAIGUÉN	Chufquén	SCHF	AD 3.9-19.4-T
TRAIGUEN	Traiguén	SCTR	AD 3.9-19.4-T
VICTORIA	María Ester	SCVO	AD 3.9-20.2-V
VICTORIA	Victoria	SCTO	AD 3.9-20.3-V
VILCÚN	Ainhoa	SCNH	AD 3.9-20.4-V
VILLARRICA	Mallico	SCMF	AD 3.9-20.5-V
VILLARRICA	Villarrica	SCVI	AD 3.9-20.5-V
REGIÓN DE LOS RÍOS			
CHOSHUENCO	Molco	SCCM	AD 3.9-3.8-C
FUTRONO	Golfo Azul	SCGF	AD 3.9-6.2-F
LA UNION	Hueicolla	SCHK	AD 3.9-10.3-L
LA UNION	Los Maitenes de Villa Vieja	SCVV	AD 3.9-10.3-L
LA UNIÓN	Pozo Brujo	SCZB	AD 3.9-10.3-L
LAGO RANCO	Arquihué	SCAQ	AD 3.9-10.3-L
LLIFEN	Calcurrupe	SCLF	AD 3.9-10.6-L
LLIFEN	Chollinco	SCIF	AD 3.9-10.6-L
PAILLACO	Calpulli	SCPL	AD 3.9-15.1-P
PANGUIPULLI	Municipal de Panguipulli	SCPG	AD 3.9-15.2-P
PANGUIPULLI	Pirihueico	SCKN	AD 3.9-15.2-P
RIO BUENO	Cotreumo	SCBN	AD 3.9-17.4-R
RIO BUENO	Cuincahuin	SCUH	AD 3.9-17.4-R
RIO BUENO	El Cardal	SCKD	AD 3.9-17.4-R
RIO BUENO	Purrahuín	SCRR	AD 3.9-17.4-R
VALDIVIA	Las Marías	SCVL	AD 3.9-20.1-V
VALDIVIA	Pichoy	SCVD	AD 3.9-20.1-V
REGIÓN DE LOS LAGOS			
ACHAO	Tolquén	SCAH	AD 3.9-1.1-A
ANCUD	Pupelde	SCAC	AD 3.9-1.1-A
AYACARA	Ayacara	SCAY	AD 3.9-1.3-A
CASTRO	Gamboa	SCST	AD 3.9-3.4-C
CHAITEN	Pillán	SCPN	AD 3.9-3.6-C
CHAITEN	Poyo	SCYO	AD 3.9-3.6-C
CHAITEN	Pumalín	SCUI	AD 3.9-3.6-C
CHAITEN	Nuevo Chaitén	SCTN	AD 3.9-3.6-C
CHAITEN	Tic Toc	SCHT	AD 3.9-3.7-C
CHAITEN	Vodudahue	SCDH	AD 3.9-3.7-C

REGIÓN DE LOS LAGOS			
LUGAR	AERÓDROMO	Indicador de Lugar	PAGINA
CHONCHI	Los Calafates	SCFS	AD 3.9.3.8-C
COCHAMO	Cochamó	SCKM	AD 3.9-3.9-C
COCHAMO	Rincón Bonito	SCBT	AD 3.9-3.10-C
COCHAMO	Puelo Bajo	SCPB	AD 3.9-3.9-C
CONTAO	Contao	SCCK	AD 3.9-3.12-C
DALCAHUE	Mocopulli	SCPQ	AD 3.9-4.1-D
FRUTILLAR	El Avellano	SCEV	AD 3.9-6.1-F
FRUTILLAR	Frutillar	SCFR	AD 3.9-6.2-F
FUTALEUFU	Futaleufú	SCFT	AD 3.9-6.2-F
HUALAIHUE	Hualaihué	SCHW	AD 3.9-8.1-H
HUALAIHUE	Rio Negro	SCRN	AD 3.9-8.1-H
ISLA APIAO	Isla Apiao	SCIA	AD 3.9-9.1-I
ISLA BUTACHAUQUES	Butachauques	SCIB	AD 3.9-9.1-I
ISLA QUENAC	Quenac	SCQE	AD 3.9-9.2-I
ISLA TALCAN	Isla Talcán	SCIK	AD 3.9-9.3-I
LLANADA GRANDE	Llanada Grande	SCLD	AD 3.9-10.6-L
ÑOCHACO	Ñochaco	SCNO	AD 3.9-13.1-Ñ
OSORNO	Cañal Bajo-Carlos Hott S.	SCJO	AD 3.9-14.2-O
OSORNO	Juan Kemp	SCJK	AD 3.9-14.1-O
OSORNO	Pilauco	SCOP	AD 3.9-14.1-O
PALENA	Alto Palena	SCAP	AD 3.9-15.2-P
PEULLA	Peulla	SCPU	AD 3.9-15.4-P
PUERTO MONTT	El Tepual	SCTE	AD 2.7-1SCTE
PUERTO MONTT	Marcel Marchant	SCPF	AD 3.9-15.9-P
PUERTO OCTAY	Las Araucarias	SCOC	AD 3.9-15.10-P
PUERTO VARAS	Don Dobri	SCDD	AD 3.9-15.10-P
PUERTO VARAS	El Arrayán	SCRY	AD 3.9-15.10-P
PUERTO VARAS	El Mirador	SCPV	AD 3.9-15.10-P
PURRANQUE	Corte Alto	SCPR	AD 3.9-15.12-P
PUYEHUE	Licán	SCYL	AD 3.9.15.12-P
PUYEHUE	Refugio del Lago	SCOL	AD 3.9.15.12-P
QUEILEN	Queilén	SCQX	AD 3.9-16.1-Q
QUELLÓN	Inio	SCQU	AD 3.9-16.1-Q
QUELLÓN	Quellón	SCON	AD 3.9-16.1-Q
QUEMCHI	Quemchi	SCQW	AD 3.9-16.2-Q
REÑIHUE	Reñihúe	SCRH	AD 3.9-17.2-R
RIÑIHUE	El Vergel	SCVG	AD 3.9-17.3-R
RIO FRIO	Rio Frio	SCRI	AD 3.9-17.5-R
SEGUNDO CORRAL	Segundo Corral Alto	SCSR	AD 3.9-18.7-S

REGIÓN DE AYSÉN DEL GENERAL CARLOS IBAÑEZ DEL CAMPO			
LUGAR	AERODROMO	Indicador de Lugar	PAGINA
AYSÉN	Quitralco	SCOO	AD 3.9-1.4-A
AYSÉN	Rio Exploradores	SCEX	AD 3.9-1.4-A
AYSÉN	Caleta Andrade	SCIH	AD 3.9-1.4-A
AYSÉN	Laguna San Rafael	SCRF	AD 3.9-1.4-A
BALMACEDA	Balmaceda	SCBA	AD 3.9-2.1-B
CHILE CHICO	Chile Chico	SCCC	AD 3.9-3.7-C
CHILE CHICO	Fachinal	SCFC	AD 3.9-3.7-C
CHILE CHICO	Leones	SCLO	AD 3.9-3.7-C
CHILE CHICO	Punta Baja	SCHH	AD 3.9-3.7-C
CISNES	Melimoyu	SCOO	AD 3.9-3.9-C
CISNES	La Junta	SCLJ	AD 3.9-3.9-C
CISNES	Puerto Cisnes	SCPK	AD 3.9-3.9-C
COCHRANE	Cochrane	SCHR	AD 3.9-3.10-C
COYHAIQUE	Teniente Vidal	SCCY	AD 3.9-3.13-C
ENTRADA BAKER	Entrada Baker	SCEB	AD 3.9-5.1-E
LAGO VERDE	Lago Verde	SCVE	AD 3.9-10.4-L
MELINKA	Melinka	SCMK	AD 3.9-11.1-M
O'HIGGINS	Entrada Mayer	SCEY	AD 3.9-14.1-O
O'HIGGINS	Villa O'Higgins	SCOH	AD 3.9-14.1-O
PUERTO AYSÉN	Cabo 1° Juan Román	SCAS	AD 3.9-15.8-P
PUERTO MARIN BALMACEDA	Puerto Marin Balmaceda	SCMA	AD 3.9-15.9-P
PUERTO SANCHEZ	Puerto Sánchez	SCSZ	AD 3.9-15.10-P
PUYUHUAPI	Puyuhuapi	SCPH	AD 3.9-15.12-P
RIO CISNES	Estancia Rio Cisnes	SCRE	AD 3.9-17.4-R
RIO CISNES	Villa Tapera	SCRC	AD 3.9-17.4-R
RIO IBAÑEZ	Rio Murta	SCRU	AD 3.9-17.5-R
RIO IBAÑEZ	Puerto Ingeniero Ibañez	SCII	AD 3.9-17.5-R
RIO IBAÑEZ	Villa Cerro Castillo	SCNL	AD 3.9-17.6-R
TORTEL	Enrique Meyer Soto	SCCR	AD 3.9-19.4-T
TORTEL	Rio Bravo	SCRB	AD 3.9-19.4-T
TORTEL	Rio Pascua	SCTP	AD 3.9-19.4-T
VILLA O'HIGGINS	Laguna Redonda	SCIO	AD 3.9-20.4-V
REGIÓN DE MAGALLANES Y DE LA ANTÁRTICA CHILENA			
ANTARTICA	Patriot Hills	SCPZ	AD 3.9-1.2-A
ANTARTICA	Glaciar Union	SCGC	AD 3.9-1.2-A
ANTARTICA	Tte. Rodolfo Marsh Martin	SCRM	AD 3.9-1.2-A.1 / A.2
BAHIA INUTIL	Pampa Guanaco	SCBI	AD 3.9-2.1-B
CERRO CASTILLO	Cerro Castillo	SCPY	AD 3.9-3.5-C
ISLA DAWSON	Almirante Schroeders	SCDW	AD 3.9-9.1-I
ISLA TIERRA DEL FUEGO	Iván Martínez	SCIT	AD 3.9-9.3-I
NAVARINO	Yendegaia	SCNY	AD 3.9-12.1-N
NATALES	Tte. Julio Gallardo	SCNT	AD 3.9-12.1-N
PORVENIR	Capitán Fuentes Martinez	SCFM	AD 3.9-15.7-P
PRIMAVERA	Franco Bianco	SCSB	AD 3.9-15.7-P

REGIÓN DE MAGALLANES Y DE LA ANTÁRTICA CHILENA			
LUGAR	AERODROMO	Indicador de Lugar	PAGINA
PUERTO WILLIAMS	Guardiamarina Zañartu	SCGZ	AD 3.9-15.11-P
PUNTA ARENAS	Pdte.Carlos Ibañez del Campo	SCCI	AD 2.8-1SCCI
PUNTA ARENAS	Marco Davison Bascur	SCID	AD 3.9-15.11-P
SAN GREGORIO	Tres Chorrillos	SCTH	AD 3.9-18.3-S
SAN GREGORIO	Predio Militar Santa María	SCMI	AD 3.9-18.3-S
SAN SEBASTIAN	San Sebastián	SCSS	AD 3.9-18.4-S
TIMAUKEL	Azopardo	SCAZ	AD 3.9-19.3-T
TORRES DEL PAINE	Cerro Guido/G.Pluschow	SCGD	AD 3.9-19.4-T
REGIÓN METROPOLITANA DE SANTIAGO			
COLINA	Chicureo	SCHC	AD 3.9-3.11-C
COLINA	Peldehue	SCPD	AD 3.9-3.11-C
COLINA	La Victoria de Chacabuco	SCVH	AD 3.9-3.11-C
CURACAVI	Curacaví	SCCV	AD 3.9-3.15-C
ISLA DE MAIPO	Las Pircas	SCTA	AD 3.9-9.2-I
LA LUMBRERA	El Alba	SCAB	AD 3.9-10.1-L
LAMPA	La Hacienda	SCHL	AD 3.9-10.4-L
LAMPA	Lipangui	SCKL	AD 3.9-10.5-L
MELIPILLA	Los Cuatro Diablos	SCME	AD 3.9-11.2-M
MELIPILLA	Melipilla	SCMP	AD 3.9-11.2-M
MELIPILLA	Santa Teresa del Almendral	SCTS	AD 3.9-11.3-M
PAINE	Juan Enrique Bernstein	SCAU	AD 3.9-15.2-P
PIRQUE	El Principal	SCEP	AD 3.9-15.7-P
PIRQUE	Esteros Secos	SCZE	AD 3.9-15.7-P
SANTIAGO	Arturo Merino Benitez	SCEL	AD 2.9-1SCEL
SANTIAGO	El Bosque	SCBQ	AD 3.9-18.5-S
SANTIAGO	Eulogio Sánchez	SCTB	AD 3.9-18.6-S
TALAGANTE	El Corte	SCEG	AD 3.9-19.2-T
TALAGANTE	Entre Rios	SCOS	AD 3.9-19.1-T
TALAGANTE	Grupo Tamarena	SCAD	AD 3.9-19.1-T
TIL TIL	Rungue Dr. Carlos Barria B	SCSA	AD 3.9-19.3-T
VITACURA	Municipal de Vitacura	SCLC	AD 3.9-20.7-V

AERODROMOS TERRESTRES/Land Aerodromes																
CIUDAD/AD	COORD LOC	ELEV M FT	LDGA						LGT				SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO	ADM USO OBS	
			RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	A P C H	T H R	R W Y				O T H R
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
ACHAO/ AD Tolquién SCAH	42 26 58 S 73 31 29 W 3 km W de Achao	168 551	17 35	730 x 18	NIL	NIL	0,7	Adocreto	5.500 Kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	D.G.A.C. PUB TEL Regional Sur (65) 2486202 Franja RWY 860 x 36
ACHAO / AD Tolquién - APN nuevas dimensiones 55M x 16M SFC adocreto. - CTN SFC APCH THR 35 (a 85 m del termino STRIP THR), cables tendido eléctrico 14 m HGT, balizados. - CTN a 100 m del término de STRIP THR 35, árboles 10 m HGT.								- CTN 35 M costado E borde RWY, árboles en toda su extensión. - CTN costado W RWY, postes 14 M HGT tendido eléctrico domiciliario. A30 M cerco perimetral, WO SGL, afecta SFC transición. - CTN a 21 M al E del borde de RWY 17/35, ladera ascendente con grupo de árboles. - Tránsito, arribos y despegues contactar con Chiloé TWR FREQ 118.4 MHz dentro HR SER AD SCPQ y contactar con Puerto Montt ACC 121.3 MHz ó 128.3 MHz fuera del HR SER AD SCPQ.								
ALGARROBO/ AD San Gerónimo SCSG	33 21 12 S 71 37 34 W 5 km NE de Algarrobo	104 341	09 27	500x15m	NIL	NIL	NIL	Tierra	1.400 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	José Larrain L. PVT CLR vía TEL CEL 09-2332011 Franja RWY 560 x 30 m
ALGARROBO/AD San Gerónimo - OPS RWY 27 restringida solo a ultralivianos - CTN tendido eléctrico 9 m HGT señalado a 176 M, afecta superficie de transición. - CTN por tendido eléctrico THR 27 MOV 150M. - RWY 09 TORA 350m TODA 350m ASDA 500m LDA 500m. RWY 27 TORA 500m TODA 500m ASDA 500m LDA 350m.								- AD se ubica dentro Zona Restringida (SC-R67) de entrenamiento de Aeronaves de la Armada de Chile. Operaciones desde y hacia AD SCSG deberán contactar con Viña Del Mar APP, para ingreso información de tráfico. Operacion posterior en AD aplicar procedimiento TIBA o de acuerdo a instrucciones. GND/5000 ft alt.								
ALTO DEL CARMEN/ AD Tres Quebradas SCTQ	29 15 10 S 70 05 20 W Mina Pascua- Lama	3563 11690	13 31	870 x 18	NIL	NIL	3,4 NIL	Tierra	5.700 Kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Ronald Kettles. PVT CLR vía TEL TEL (2) 23402022 Franja RWY 930 x 36 m . CLR ACFT DHC-6 Twin Otter.
ALTO DEL CARMEN/ AD Tres Quebradas: - CTN posible incursión de animales y/o personas. AD sin cerco perimetral. - CTN por torre de medición edíca de 50m de altura emplazado en las COORD 290252S 704059W, sobre cerro las campanas a 53 km al NW del AD SCTQ.																
ANCUD/ AD Pupelde SCAC	41 54 14 S 73 47 51 W 8 Km SE de Ancud	114 375	17 35	1000x30	NIL	NIL	0,9	Concreto	14.300 Kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	D.G.A.C. PUB
ANCUD / AD Pupelde: - APN nuevas dimensiones 50M x 50M																

AMDT NR 59

AIS-CHILE

AERODROMOS TERRESTRES/Land Aerodromes																
CIUDAD/AD	COORD LOC	ELEV M FT	LDGA							LGT				SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO	ADM USO OBS
			RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	A P C H	T H R	R W Y	O T H R			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
ANGOL/ AD Los Confines SCGO	37 47 38.08 S 72 41 15.62 W 1 km E de Angol	73 240	18 36	800x18	NIL	NIL	0.82	ASPH	9/F/C/Z/T	NIL	NIL	NIL	NIL	AVGAS 100/130 SAE 80/100 A1 AVBL TEL Club Aéreo Angol CCCM-FCCV WDI	HJ	D.G.A.C PUB TEL/FAX 452554926 Casilla 112 Angol Franja RWY 900x60m
ANGOL/AD Los Confines - Todas las Operaciones deben ser coordinadas con ARO Temuco en HR de Servicio 01 HR antes de la hora prevista de Despegue al fono 452554926. - Para asistencia de acceso a recinto y apertura de portones para evacuaciones aeromédicas o catástrofe natural decretadas por Gobierno se deberá contactar al Sr. Hugo Bayo Escalona al fono +56998848310 +56452657054 o al Sr. Roberto Muñoz al +56994528517. - Para asistencia sanitaria y evacuaciones aeromédicas se deberá coordinar con Sra Cecilia Troncoso coordinadora emergencias y desastres de Seremi de Salud al CEL +56995534760. - Para casos de Catástrofe natural decretadas por el Gobierno se deberá coordinar con Sra. Loreto Uribe al CEL +56992272917. - Distancias declaradas: RWY 18 TODA 950M TORA 950M ASDA 1000M LDA 850M RWY 36 TODA 850M TORA 850M ASDA 1000M LDA 950M																
ANTARTICA/ AD Patriot Hills SCPZ	80 19 06 S 81 18 29 W	884 2900	07 25	1000 x50	NIL	NIL	0,5	Hielo Nieve	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ/OR	FACH MIL
ANTARTICA/ AD Patriot Hills - Orientación magnética cambia anualmente de denominación. - Dimensiones normales superiores a 1000 x 50 m. - Pendiente inferiores 0,5 por ciento, con sectores de aproximadamente del 2,0 por ciento. - OPS coordinar previamente con la Fuerza Aérea de Chile, Dirección de Operaciones, División Antártica, por lo menos con 20 días de anticipación.																
ANTARTICA/ AD Glaciar Unión SCGC	79 46 40 S 83 19 15 W 79 km NW del AD Patriot Hill	750 2461	18 36	3000x 50	NIL	NIL	1,9	Hielo azul	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	DGAC PUB TEL 56-61-22745421 Franja RWY 3120 x 150 m
ANTARTICA/ AD Glaciar Unión - AD a 70 km NW AD Patriot Hill. - LEN RWY medidos FM THR 18.																

AERODROMOS TERRESTRES/Land Aerodromes																
CIUDAD/AD	COORD LOC	ELEV M FT	LDGA							LGT				SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO	ADM USO OBS
			RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	A P C H	T H R	R W Y	O T H R			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
ANTARTICA / AD Teniente Rodolfo Marsh Martin SCRM	62 11 27 S 58 59 12 W 1.5 km NW de Villa Las Estrellas	45 147	11 29	1292 x 39	NIL	NIL	0.4	Ripio	20.000 kg AUW/1 45.000 kg AUW/2 60.000 kg AUW/4 65.000 Kg AUW/8	x	x	x	△ APN LGT color azul ABN	✦ SEI CAT 5	MON-THU BTN 1100-2000 FRI BTN 1100-1900 SAT/SUN/HOL O/R 24 HR BFR EN HR AD.	D.G.A.C. PUB TEL AD +56224392912 Jefatura +56224392901 Anexo DGAC 5701 ARO +56224392912 +56224395713 Anexo DGAC 5712 -5713 MET +56224392920 +56224392921 +56224392922 Anexo DGAC 5720-5721-5722 ad.antartica@dgac.gob.cl Cámaras de Aeródromos (www.dgac.gob.cl) ABN Franja RWY 1292 x 75 m
<p>ANTARTICA/AD Teniente Marsh Martin</p> <p>△ PAPI 3° RWY 11 MEHT 10.5 m (33 FT). △ PAPI 3.0 ° RWY 29. △ REIL REDL RWY 11/29 m VRNO SFC estabilizado, otras temporadas SFC hielo, nieve o escarcha. Antes del FLT REQ información sobre condiciones RWY. ✦ CAT SSEI 5: MON-THU 1100-2000 FRI 1100-1900. SAT/SUN/HOL OTHER O/R 24 HR BFR en HR SER AD. SSEI restringido al área de maniobras, otros lugares sujeto a condiciones geográficas y capacidad de medios materiales y complementarios - AD no suministra información sobre eficacia del frenado. - Área prueba de motores a máxima potencia: APN a 300 m W de la TWR, paralela RWY y extremo SW con proa hacia a la TWR, sujeto a condiciones meteorológicas y a tráfico aéreo. - AD no cuenta con servicio de combustible. - Junto con la presentación del FPL hacia el AD Teniente Marsh se debe acompañar el documento en que conste haber efectuado las coordinaciones necesarias con la FACH para el arribo y permanencia en el Territorio Antártico. Las coordinaciones se deben efectuar con el Estado Mayor General de la Fuerza Aérea de Chile: - Dirección de Operaciones - Jefe División Antártica TEL (56-2) 29765226 / 29765260, FAX (56-2) 2875222, E-MAIL: division.antartica@fach.cl</p>									<ul style="list-style-type: none"> - Las dimensiones de la franja de pista en época invernal pueden sufrir cambios por contaminación de nieve y de hielo. - Ayudas visuales: luces de umbrales, luces de borde de pista, luces de borde calle de rodaje, luces de borde de plataforma, PAPI, REIL, faro de aeródromo. - APN ubicado APROX 300 m, al W TWR. LEN/WID 135.50 x 116.50 m SFC granular estabilizado RSTG AUW/1 20.000 KG. AUW/2 45.000 KG. AUW/4 60.000 KG. - APN CHARLIE AVBL hasta 04 ACFT tipo C130 - RWY 11/29 prohibidas prácticas de LDG/DEP y TGL para toda ACFT MTOW superior a 5700 Kg. - RWY 11/29 LTD por reblandecimiento de SFC, solo se autoriza giro ACFT en THR, se exceptúan ACFT MTOW 5.700 Kg. - CTN hondonada a 2 m BFR THR 11. - CTN hondonada a 1.5 m BFR THR 29. - CTN sector S RWY por concentración de aves, tipo gaviotín antártico, entre TWR y RAMP. - CTN RWY gravilla suelta en toda su extensión. - CTN área de movimiento WIP, hombres y maquinaria en limpieza de nieve. - CTN APN CHARLIE gravilla suelta instrucciones MARSH TWR ó APP 							
<p>➤ Ver Plano de Obstáculos de Aeródromo en el reverso</p>																

PLANO DE OBSTACULOS DE AERODROMO - OACI / AERODROME OBSTRUCTION CHART - ICAO

DIMENSIONES Y ELEVACIONES EN METROS
Dimensions and elevations in meters

ANTÁRTICA / TTE. RODOLFO MARSH

AVIS - CHILE

AIP - CHILE
VOLUMEN I

AD 3.9-1.2-A.2
28 NOV 2024

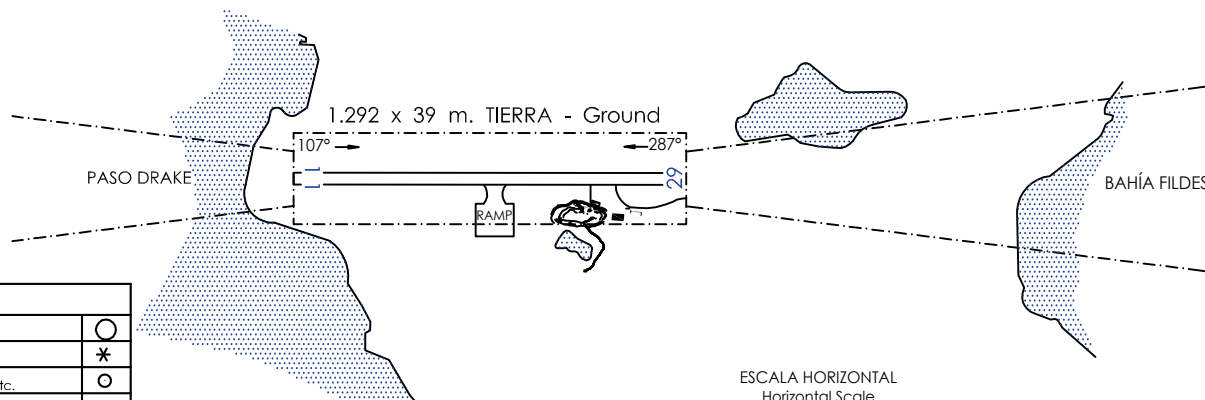
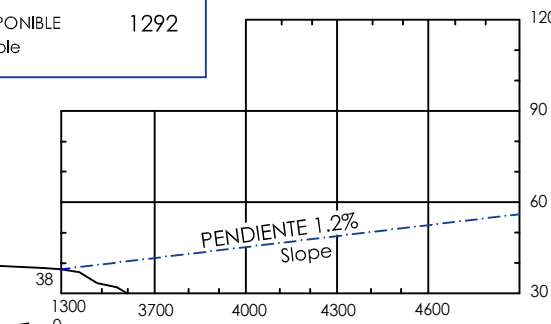
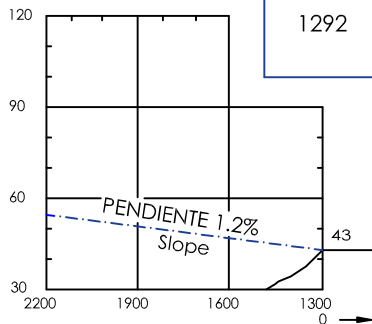
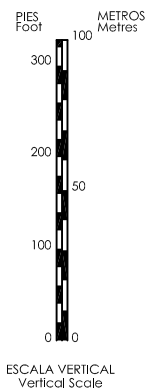
DECLINACION MAGNETICA 10.5° E 2024
Magnetic Variation



RWY 11 - 29

DISTANCIAS DECLARADAS / Declared distances

RWY - 11		RWY - 29
1292	RECORRIDO DE DESPEGUE DISPONIBLE Take - Off - Run Available	1292
1292	DISTANCIA DE DESPEGUE DISPONIBLE Take - Off - Distance Available	1292
1292	DISTANCIA ACELERACION PARADA DISPONIBLE Accelerate Stop Distance Available	1292
1292	DISTANCIA DE ATERRIZAJE DISPONIBLE Landing Distance Available	1292



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	-T-T-
TERRENO QUE PENETRA PLANO OBSTACULO - Terrain penetrating obstruction plane	▨



AMDT NR 62

AERODROMOS TERRESTRES/ Land Aerodromes																
CIUDAD/AD	COORD LOC	ELEV M	LDGA							LGT				SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO	ADM USO OBS
		FT	RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	A P C H	T H R	R W Y	O T H			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
ANTOFAGASTA/ AP Andrés Sabella SCFA		Ver AD 2.1-1 aro.antofagasta@dgac.gob.cl														
ANTOFAGASTA/ AD La Escondida SCLE	24 17 28 S 69 07 47 W 9 km SW de Estación Zaldivar	3136 10290	10 28	2400x 30	NIL	NIL	-4,0	Ripio compactado	5.700 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	WDI	HJ	Jorge Horta B. PVT CLR uso vía TEL (55) 2203821/ (55) 2203945 CEL 961902554 Franja RWY 2700 x 60 m
ANTOFAGASTA/ AD Paranal SCPA	24 38 22 S 70 20 56 W 6 km E observatorio Cerro Paranal	2083 6834	01 19	1200 x 18	NIL	NIL	+1.7 RWY 01 -1.7 RWY 19	Maicillo	5.700 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Vanessa Peidro Cid PVT CLR uso 48 HR BFR vía TEL. TEL +56552435119 Cel +56934336557 Email vanessa.peidrocid@eso.org Franja RWY 1260 x 36 m
ARICA/ AP Chacalluta SCAR		Ver AD 2.2-1 aro.arica@dgac.gob.cl														
ARICA/ AD El Buitre SCAE	18 30 36 S 70 17 21 W 5 km SE de Arica	100 328	09 27	1200x30	NIL	NIL	1,5	ASPH	40 F/A/Y/T	NIL	x	x	REDL RTHL	NIL	HJ	Ejército de Chile MIL TEL/FAX 226935952 Email pave6iquique@ejercito.cl
ARICA/ AD El Buitre - OPS sólo ACFT FF.AA., cualquier otro FLT PPR vía Tel/Fax. - Plataforma 60 x 52 m superficie ASPH, borde iluminada. Area toma de contacto helicópteros de 23 x 27 m superficie de concreto, resistencia 12.000 kg, borde iluminada. - WDI SGL																
ARAUCO / AD La Playa SCLY	37 12 59 S 73 13 59 W 300 m SE Planta Celulosa	10 32	05 23	958 x 18	NIL	NIL	0,0	Pasto Ripio Compactado	7.800 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Jorge Serón Ferre PVT OPS deberá ser COORD. BFR con el administrador vía TEL. TEL (41) 2509100 FAX (41) 2509110 Franja RWY 1018 x 36 M
AYACARA/ AD Ayacara SCAY	42 18 27 S 72 47 16 W 1 km de Faro Ayacara	24 80	03 21	565 x 18	NIL	NIL	0,0	Adocreto	12.500 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	D.G.A.C. PUB Franja RWY 625 x 36 m Cámaras de Aeródromos www.dgac.gob.cl
AYACARA/ AD Ayacara - CTN desnivel del terreno, prolongación ambos costados THR, y costado derecho pista entre THR 21 y RAMP. - CTN sin franja de seguridad, ambos costados y primeros 300 m desde THR 03. - CTN postes de tendido eléctrico a 140 m THR 21, Señalizado. - CTN 300 m de franja desde THR 03, no disponible.									- CTN árboles 19 m HGT a 200 m BFR THR 21. Afecta superficie de aproximación - CTN arboles 6M HGT a 40M BFR THR 21, afecta SAPCH y TKOF - CTN BFR THR 21 STRIP reducida a 8M, zona contigua depresión de 5M DPT. - CTN RWY 03/21 y STRIP debido a ingreso de animales. - Ad cuenta con LGT emergencia frangibles, disponible solo para MEDEVAC o catástrofes naturales decretadas por el gobierno coordinar 2 HR BFR FLT al Cel +56959025359							

AERODROMOS TERRESTRES/ Land Aerodromes																
CIUDAD/AD	COORD LOC	ELEV M FT	LDGA							LGT				SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO	ADM USO OBS
		RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	A P C H	T H R	R W Y	O T H				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
AYSÉN/ AD Laguna San Rafael SCRFB	*46 38 22 S 73 51 42 W 4 km N del Ventisquero San Rafael	6 20	01 19	900 x 18	NIL	NIL	0,24	ASPH	12.000 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	D.G.A.C. PUB Franja RWY 960x60 m
AYSÉN/ AD Laguna San Rafael - RAMP 20 x 50 m. TWY 21 x 10 m Pendiente transversal RWY 2.0% - CTN DUE árboles y arbustos 3M HGT, LOC a 30M de THR 01 afecta SAPCH									- CTN arboles 10M HGT ubicados a 18M del borde RWY01/19 ambos costados. afecta SFC de transicion - CTN DUE árboles y arbustos 2M HGT, LOC a 30M de THR 19 afecta SAPCH							
AYSÉN / AD Río Exploradores SCEX	46 21 13 S 73 19 40 W 50 km NE del Lago General Carrera	18 59	07 25	650 x 18	NIL	NIL	0,23	Ripio Compactado	5.700 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	WDI	HJ	D.G.A.C. PUB Franja RWY 755 x 36 m
AYSÉN/AD Río Explotadores - CTN debido a arboles 19 m HGT, ambos costados franja y a 21 m del borde de RWY. Afecta superficie de transición. - CTN OBST árboles 18 m HGT ambos costados Franja RWY a 21 m borde RWY. - CTN PRKG APN por vegetación en bordes.																
AYSÉN/ AD Quirralco SQOO	45 34 50 S 73 13 32 W 47 km SW de Puerto Aysén	14 46	05 23	600 x 18	NIL	NIL	0,3 1,2	Grava compactada	5.700 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Roberto Westcott H. PVT CLR uso vía TEL TEL (02) 2233916 Franja RWY 657 x 36m
AYSÉN/ AD Caleta Andrade SCIH	45 08 56 S 73 30 48 W Litoral sur de isla las Huichas a 2 KM de Puerto Aguirre y a 150 m NW de Caleta Andrade	35 115	12 30	680 x 18	NIL	NIL	1,0	ASPH	13.000 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	D.G.A.C. PUB SWY RWY 12/30 30 x 18 m RAMP 20 x 40 m Franja RWY 740 x 60 m Cámaras de Aeródromos (www.dgac.gob.cl)
AYSÉN/ AD Caleta Andrade - CTN zanjas costados RWY. - CTN franja de seguridad no disponible. - CTN postación eléctrica WO señalizar de 11.5M HGT LOC A 40M costado SW THR 30, afecta SFC de transición. - CTN APN PRKG de ACFT debido a cerco y caseta MET LOC A 2M costado SW. - CTN STRIP RWY 12/30 reducida 4M desde borde RWY ambos lados, debido a hierba y arbustos de 0.8M HGT y zanja de 0.25M DPT. - CTN con poste de alumbrado público y tendido eléctrico WO señalización, LOC 45M SW del THR 30 de 11.5M HGT. afecta SFC de APCH Y DEP. - CTN con OBS naturales cerros, árboles y antenas LOC 21M borde RWY 5M HGT, ambos lados. - CTN tendido eléctrico 11 M HGT APRX, a 38 M al SW THR 30, no balizado. - Sistema de luces solares operado mediante control remoto por personal DGAC, se requiere coordinación previa al CEL +56971084196. Mandatorio contar con extensión de servicio autorizada. - Antes del Vuelo es mandatorio coordinar apertura portones 2 hrs. antes al CEL +56971084196.																

AERODROMOS TERRESTRES/ Land Aerodromes																
CIUDAD/AD	COORD LOC	ELEV M FT	LDGA							LGT				SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO	ADM USO OBS
			RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	A P C H	T H R	R W Y	O T H			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
BAHIA INUTIL/ AD Pampa Guanaco SCBI	* 54 03 00 S 68 48 34 W 12,5 km E del Lago Blanco	180 591	08 26	800 x 20	NIL	NIL	0,0	ASPH	20.000 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	D.G.A.C. PUB Franja RWY 860 x 60 m
BAHIA INUTIL/ AD Pampa Guanaco - Superficie de calle de rodaje, plataforma y estacionamientos ASPH. - CTN Debido a posible ingreso de animales - CTN OBST antena de 12M HGT ubicada a 42M al costado derecho del RCL, interfiriendo en la SFC de transición RWY26. - CTN THR 26 cerco de 2.4M HGT LOC a 67M antes del THR.																
BALMACEDA/ AD Balmaceda SCBA	45 54 59 S 71 41 13 W 500 m S de Balmaceda	525 1722	09 27	2501 x 45	NIL NIL	NIL 300	-0.67 RWY 09 +0.67 RWY 27	ASPH	PCR 470 R/B/X/T	x	x	x	ABN REDL / REIL RWY 09 REDL / SSALR RWY 27 PAPI 2.8° RWY 27	◆SSEI CAT 7 WDI ◆AVGAS 100LL/ JET A1 AVOIL 800/100 S3	HJ	D.G.A.C. PUB Central TEL +56672272104 TEL ARO +56942887650 Franja RWY 2621 x 150 M Cámaras de Aeródromos (www.dgac.gob.cl) aro.balmaceda@dgac.gob.cl
BALMACEDA/ AD Balmaceda - Cuenta con los siguientes Servicios Gubernamentales: Servicio Agrícola y Ganadero (SAG), Inmigración (Policía Internacional) y Aduana, a requerimiento de aeronaves que operen desde el extranjero al AD. - En los horarios en que no se disponen servicios de: APP, TWR, SSEI, MET y ARO, según lo publicado en AIP Chile, todas las OPS aeromédicas, de estado y HUM deberán COOR con 3 hrs. BFR en VRNO y 4hr BFR en IVNO al FLT, con el Jefe Zonal Sur al CEL +56942887336 - AI FCCV restar 30 MIN. - Lugar para prueba de motores a máxima potencia: TWY ALFA previa autorización Balmaceda GNDC. - APN PCR 470 R/B/X/T - COORD GEO: THR 09: 45°54'50,45" S 71°42'19,08"W THR 27: 45°55'04,54"S 71°40'24,61"W - Se prohíbe pernoctar ACFT, debido a que no se cuenta PRKG para tal efecto. - PRKG 1 ACFT A320 y A321, limitado a salida tractada al abandonar zona. - PRKG 1 limitado a salida tractada de ACFT, mientras permanezca ocupado PRKG 2. - Nuevo emplazamiento WDI RWY 09/27, LOC 77.5 M costado S RCL BTN TWY ALFA y BRAVO - AVGAS 100LL carguío en PRKG 3 disponible sujeto a uso de puente de embarque, instrucciones Balmaceda GNDC. - Abastecimiento combustible Esmax. MON-SUN VRNO BTN 1200-2100/ IVNO BTN 1300-2200 O/R habilitación fuera de horario, contactar a supervisor 2 horas antes. TEL +56672272145, Supervisor Aeroplanta +56940210174																
BULNES/ AD El Litral SCUL	36 47 45.65 S 72 25 02.50 W 7 km SE de Quillón	74 242	16 34	892 x 24	NIL	NIL	-1.1 RWY 16 +1.1 RWY 34	Faja Central de Asfalto 10 M. rodeada por franja terreno natural compactado	8.000 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Forestal Arauco. ADM Ramón Figueroa L. PVT CEL. +56953712051 Email ramon.figueroa.l@ar auco.com Franja RWY 977 x 40 m

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE
INTENTIONALLY LEFT BLANK

AERODROMOS TERRESTRES/ Land Aerodromes																
CIUDAD/AD	COORD LOC	ELEV M FT	LDGA							LGT				SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO	ADM USO OBS
			RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	A P C H	T H R	R W Y	O T H			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
CABILDO/ AD El Algarrobo SCDL	32 28 19 S 70 59 35 W 8.5 km E de Cabildo	290 951	16 34	450 x 15	NIL	NIL	+2.6 RWY 16 -2.6 RWY 34	Tierra	1.400 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	WDI SGL	HJ	Cristóbal Guzmán Lyon PVT CLR vía Tel CEL +56994418295 cristobalguzmanlyon@ gmail.com Franja RWY 510 x 30 m
<p>CABILDO/ AD El Algarrobo - Limitación operacional: En atención al largo de RWY, y a los cálculos considerados, tanto para la carrera de DEP y DEP librando obstáculos a 50 FT, como para la carrera de ARR y el ARR librando obstáculos de 50 FT, los resultados permiten afirmar que esa ACFT (172N) o inferior puede operar sin problemas, bajo las condiciones antes mencionadas, respecto a operar con full peso, sin viento y 30°C de temperatura, todo lo cual es muy extremo y casi la peor condición e igual se puede operar en esas condiciones. No obstante, se debe tener en consideración, que en caso de haber viento de frente, las carreras de DEP y ARR se acortarán considerablemente. Al respecto, el viento, es predominante del Norte y con una intensidad cercana a los 10 KTS. (promedio), lo que refuerza aún más la conclusión de ACFT (172N) o inferior puede operar en forma segura en esta pista.</p>																
CALAMA/ AD EL Loa SCCF	22 30 00 S 68 54 11 W 6 km SE de Calama	2326 7631	10 28	3040 x 45	NIL	240	-2,0 RWY 28	ASPH	PCR 550 F/A/X/T	⊙	X	*	⊙	SSEI CAT 7 H24 AVSEC H24	H24	D.G.A.C. PUB Casilla 281 TEL ARO +56953087107 +56953087940 Franja RWY 3160 x 300 m Cámaras de Aeródromos (www.dgac.gob.cl) aro.calama@dgac.gob.cl
<p>CALAMA/AD El Loa ⊙ ALSF1 RWY 28 * REIL RWY10, RTHL – REDL – RENL, RWY 10/28 ❖ PAPI 2,5º RWY 10 a 287m FM THR 10 TIL TDZ. ❖ PAPI 3,5º RWY 28 a 422m FM THR 28 TIL TDZ, Ensanchamiento AZIMUTAL restringido a 8º al lado sur del eje de RWY 28. ❖ ABN ❖ TEDL en TWY - APN Aviación General 23x70 mts. pendiente N a S 0.6% y W a E 1.6 %, sin iluminación. Capacidad máxima 2 ACFT envergadura de 20 mts o menos, debido a viento se debe planificar el posicionamiento de ACFT de acuerdo a la hora de salida y TAF publicado. - Las ACFT que requieran estacionamiento en APN Aviación General deberán seguir instrucciones de señalero. - Debido a APN Aviación General sin iluminación, entre FCCV y CCCM solo se puede estacionar 1 ACFT, se exceptúan FLT Ambulancia, Estado y Vuelos Sanitarios. - APN COMM 100x250 m. PCR 310 F/A/X/T con sistema de guía no iluminado para el rodaje en PRKG 1/2/3/4/5/6 de Este a Oeste. - ACFT COMM y no regulares deben COOR con 48 Hrs de antelación para pernoctar en el AD. EXC ACFT ambulancia, MEDEVAC y Operaciones Aeropoliciales. - APN COMM PRKG 1, PRKG 2, PRKG 3 (funcionan con puente de embarque) entrada autopropulsada y salida tractada ACFT COMM (TRAF COMM), PRKG 4, PRKG 5 y PRKG 6 entrada autopropulsada y salida tractada para ACFT B737 o superior, para ACFT de menor envergadura puede realizar salida autopropulsada siempre que el o los PRKG (S) contiguos no estén siendo utilizados por otra ACFT y COOR en todo momento con el supervisor de área de MOV (SAM) o JULIET. - PRKG 1 ACFT B767 o inferior, PRKG 2/3/4/5/6 ACFT A321 o inferior. - Para ACFT B737 o superior por motivo de MAINT no programado por más de 3 HR u OVERHAUL deberán ser LOC en PRKG 6. - Zona prueba motor ACFT COMM, autorizado en TWY BRAVO, nariz orientada hacia el norte, previa COOR con JULIET o Supervisor de APN DGAC. - Piloto deberá notificar 10 MIN BFR de su remolque y encendido, para efectos de gestión en Control de Tránsito Aéreo. - Aeronaves en área de estacionamiento deberán iniciar rodaje con mínima potencia. - TWY ALFA 30 m ancho señalizada. - TWY ALFA INT RWY10 23 m ancho señalizada - TWY ALFA INT RWY28 23 m ancho señalizada - TWY BRAVO 23 m ancho, señalizada. - TWY CHARLIE 23 m ancho, señalizada. - TWY DELTA 23 m ancho, señalizada. - TWY ECHO 23 m ancho, señalizada. - CTN por diferencia de pendiente en TWY BRAVO INT TWY ALFA lado S. - CTN AD, debido a deslumbramiento con puntero laser durante PROC APCH BTN GND-11500 FT.</p>																
<ul style="list-style-type: none"> - RWY 10/28 Precaución, señal eje RWY desgastado por caucho, entre Punto de Visada 28 y TWY ECHO. - RWY 10/28 Precaución por zanjas ambas de 2 M ancho x 1 M profundidad a 117 M al N RCL y a 150 M al S RCL. - Área de movimiento precaución por tapas de cámaras eléctricas que sobrepasan nivel de terreno en toda su extensión. - Precaución por señales de borde de franja de RWY localizadas a 100 M de RCL, demarcada por estacas de madera frangibles, separadas cada 70 M. - JET A1 Empresa Nacional de Energía ENEX S.A. vuelos itinerantes H24 OTHR ACFT aviación general O/R supervisor 2 hora BFR. Supervisor Aeroplanta CEL (+56) 952096341. - Mástil Estación MET 11 m HGT c/luz obstrucción a 300 m. FM THR 10 y a 100 m. al S RCL. - Pluviómetro a 307.5 m. FM THR 28 y a 100 m. al S RCL. - Mástil Estación MET 11 m HGT c/luz obstrucción a 300 m. FM THR 28 y a 100 m. al S RCL. - Mástil Estación MET 11 m HGT c/luz obstrucción a 300 m. FM THR 28 y a 100 m. al S RCL. - Mástil Estación MET respaldo 11 m. HGT c/luz obstrucción a 270 m. FM THR 28 y a 100 m. al S RCL. - Nefobasímetro a 1050 m. FM THR 28 en prolongación RCL. - WDI 10 a 316m FM THR 10 y a 120m Norte RCL, con LGT - WDI 28 a 316m FM THR 28 y a 120m Sur RCL, LGT NGT - THR 10: 22°29'56,79" S 68°55'04,16" W - THR 28: 22°30'04,05" S 68°53'18,05" W - Parque edílico (generadores edílicos de 500FT HGT) con luces de obstáculo rojas y de destellos sector Norte-Sur de cono de APCH IFR RWY 28 a 3,5 NM de DER NXT COORD GEO: 222931S/0684934W 222938S/0684902W 222932S/0684846W 222849S/0684903W 222845S/0684936W SECT S DE CONO DE APCH IFR RWY 28 a 3.5 NM DE DER NXT COOR GEO: 223059S/0684934W 223217S/0684933W 223215S/0684756W 223133S/0684714W 223143S/0684751W 223144S/0684716W - Encendido ENG podrá efectuarse al este de APN COMM - ACFT en espera en TWY por puente de embarque AVBL, tiempo de espera máx. 10 min, tiempo posterior se asignará PRKG remoto para evitar obstrucción en el área de mov. se exceptúa el tiempo máx. de espera en caso de congestión ATS instrucciones: Calama TWR 118.7 mhz ,Calama GND 121.8 mhz. - PRKG 1 al PRKG 6 limitado, todas las ACFT deben estacionarse con nariz al Norte, respetando señalización de eje de estacionamiento. - Precaución obstáculo 6 postes de iluminación de 5 m. HGT localizados a 3 m. al W de plataforma, con una separación de 20 m, bordeando plataforma de aviación menor. 																

AERODROMOS TERRESTRES/ Land Aerodromes																
CIUDAD/AD	COORD LOC	ELEV M FT	LDGA							LGT				SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO	ADM USO OBS
			RWY	LEN / WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	A P C H	T H R	R W Y	O T H			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
CALDERA/ AD Caldera SCCL	27 04 42 S 70 47 43 W 3 km SE de Caldera	55 180	11 29	1199 x 25	NIL	NIL	+0.5 RWY 11 -0.5 RWY 29	ASPH	5.670 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	WDI	HJ	D.G.AC. PUB Franja RWY 1319 x 80 m
<p>CALDERA/ AD Caldera</p> <ul style="list-style-type: none"> - Todo tráfico que proyecte DEP desde AD Caldera hacia AD Desierto de Atacama presentar FPL vía TEL +56522523605 ó CEL +56997901328 u otro medio. - MNM DEP/ ARR FLT VFR ACFT VIS 5 km CEIL 450 m.3 - ACFT LDG / TKOF / sobrevuelo CTC Atacama Torre 118.3 MHZ - Restringe uso RWY solo para ACFT con tren de aterrizaje single y MTOW de 5.670 kg. - Plataforma de 45 x 40 m. y Calle de Rodaje de 80 x 15 m. - TWY sin señalización. <p>- CTN RWY grietas localizadas a 550M THR 29 a 1.5M ambos lados eje RWY, 50 M largo.</p> <p>- CTN Franja RWY 11/29 zanja 2M DPT al N RWY a 600M THR 29.</p> <p>- CTN depresión del terreno 1.6 m, ambos costados franja al Este THR 11.</p> <p>- CTN RWY 11/29 por posible tránsito de personas y/o animales.</p> <p>- Precaución WDI no frangible.</p> <p>- Precaución Franja RWY 11/29 debido a desnivel en segundo tercio de RWY.</p>																
CALDERA/ AD Desierto de Atacama SCAT	27 15 42 S 70 46 45 W 22 km SE de Caldera y 52 km NW de Copiapó	204 670	17 35	2200 x 45	NIL	60 100	0,7	ASPH	PCR 610 F/A/X/T	X	X	X	REDL ALSF -1 RWY 17 REDL REIL RWY 35 PAPI 3º RWY 17/35 LGT APN ABN	SSEI CAT 7 AVSEC JP-1 100LL WDI	HJ	D.G.AC. PUB TEL +56522523600 +56522523603 CEL JEFE AD +56997901412 CEL TWR +56997883614 ARO TEL +56 522523605 CEL ARO +56997901328 Franja RWY 2320 x 300 Cámaras de Aeródromos (www.dgac.gob.cl) aro.atacama@dgac.gob.cl ad.atacama@dgac.gob.cl
<p>CALDERA/ AD Desierto de Atacama</p> <ul style="list-style-type: none"> - SSEI CAT 7: VRNO 0000-0030/1130-2359 IVNO 0000-0130/1230-2359. - AVSEC : VRNO 0000-0030/1110-2359 IVNO 0000-0130/1210-2359. - SUPERVISOR AREA DE MOV: VRNO 0000-0030/1130-2359 IVNO 0000-0130/1230-2359. - COORD THR 17: 27°15'05.43"S / 70°46'48.46W - COORD THR 35: 27°16'16.68"S / 70°46'42.09W - RESA RWY 17 Largo 240M, ancho 90M - RESA RWY 35 Largo 240M, ancho 90M superficie de asfalto. - APN Aviación General: PCR 310 F/A/Y/T - Prueba de motores con mayor potencia se realizarán en TWY CHARLIE, previa COOR con ATC. - PRKG NR 1 APN ACFT limitada solo dirección de salida izquierda. - Debido a limitaciones de capacidad de PRKG para los vuelos no itinerantes, se permite permanencia en APN de aviación comercial solo para abastecimiento de combustible, embarque y desembarque de PAX, vuelos HOSP y MEDEVAC, permanencia en la medida de disponibilidad de APN. <p>- CTN canal de drenaje de 2 m DPT a 74 m, costado E RCL.</p> <p>- CTN STP RWY 17/35 debido a cámaras eléctricas LOC al E RWY, sobrepasan 15 CMS nivel sobre el terreno.</p> <p>- CTN antena 46 m. HGT a 650 m. al E del AD.</p> <p>- CTN antena 36 m. HGT en siguientes coordenadas geográficas: 271534S / 0704622W.</p> <p>- Abastecimiento de combustible, Petrobras Aviación Chile – Air BP Copec, HR atención servicio surtidor: FUEL AVGAS 100LL VRNO 1230-2130, IVNO 1330-2230. Otras HR. coordinar 02:30 antes al CEL +56993425913, sujeto a costo de activación, abastecimiento simultaneo no disponible.</p> <p>- FUEL JP-1 VRNO MON-FRI 1130-2200 / SAT-SUN 1230-2200, IVNO MON-FRI 1230-2300 / SAT-SUN 1330-2300. Otras HR. coordinar 02:30 antes al CEL +56993425913, sujeto a costo de activación, abastecimiento simultaneo no disponible.</p> <p>- Distancias Declaradas: RWY 17 TORA 2.200 m TODA 2.260 m ASDA 2.200 m LDA 2.200 m RWY 35 TORA 2.200 m TODA 2.300 m ASDA 2.200 m LDA 2.200 m</p>																
CALETA CHAÑARAL DE ACEITUNO/ AD Punta Gaviota SCGV	29 05 04 S 71 28 02 W 3 km SE de Caleta Chañaral de Aceituno	30 99	04 22	555 x 18	NIL	NIL	- 1.6	Tierra	5.700 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Marcelo Corral Barrios PVT CLR uso vía TEL TEL +56532645311 CEL +56985282819 Email corralhermanos@gmail.com Franja RWY 615 x 36 m
<p>CALETA CHANARAL DE ACEITUNO/ AD Punta Gaviota</p> <ul style="list-style-type: none"> - RWY tiene 100 m anteriores THR 22, utilizables para el DEP. Se dispone de 655 m para DEP y 55 m para ARR. - CTN RWY 04/22 señalización horizontal deficiente. - CTN RWY 04/22 desnivel en franjas laterales - CTN OBST 2 Torres de medición de Viento de 105 m. HGT ubicadas a 5 NM al N del AD. En coordenadas geográficas: 28°57'58.44"S / 071°29'56.96"W 28°59'53.61"S / 071°28'23.91"W <p>- CTN RWY 04/22 sin señalización horizontal.</p> <p>- CTN RWY 04/22 SFC no compactada, baches en primer tercio RWY 04 debido a circulación de vehículos.</p> <p>- CTN 02 obstáculos de 40 cms. HGT, localizados entre APRON y RWY.</p> <p>- CTN RWY 04/22 debido a posible tránsito de personas y vehículos.</p> <p>- WDI RWY 04/22 no disponible.</p>																

AIS-CHILE

AMDT NR 61

AERODROMOS TERRESTRES/ Land Aerodromes																
CIUDAD/AD	COORD LOC	ELEV M FT	LDGA							LGT				SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO	ADM USO OBS
			RWY	LEN/WID	SWY	CWY	RLS	SFC	RSTG	A P C H	T H R	R W Y	O T H			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
CAÑETE/ AD Las Misiones SCNM	37 46 30.5 S 73 22 59.52 W 3 Km NE Plaza de Armas Cañete	90 295.27	02 20	698 x 18	NIL	NIL	-0.9 RWY 02 +0.9 RWY 20	Pasto	5.700 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	DGAC PUB TEL 413835034- 413835054-413835056- 413835075 email ap.concepcion@dgac.gob.cl aro.carrielsur@dgac.gob.cl Franja RWY 758 x 60 m
CAÑETE/ AD Las Misiones - CTN árboles NW THR 20 afecta zona de aproximación y transición.																
CARTAGENA/ AD El Rosario SCRS	33 29 20 S 71 24 20 W	245 804	11 29	1000 x 18	NIL	NIL	2.0	Maicillo	5.700 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	WDI	HJ	Cristián Matetic PVT CLR uso vía TEL TEL (2) 2323134
CARTAGENA/ AD El Rosario: - AD en las cercanías del AD Santo Domingo. Los Pilotos deben contactar FCIA Santo Domingo TWR para información de tráfico - CTN árboles y arbustos ambos costados RWY 01/19, afecta SFC de transición. - CTN árbol de 35 M. HGT a 31 M. costado NE RWY 11/29 y a 572 M. THR 29, afecta SFC de transición. - CTN RWY 11/29, debido a posible ingreso de animales.																
CASABLANCA/ AD El Tapihue SCTW	33 19 13 S 71 19 55 W 7 km E de Casablanca	285 935	03 21	500 x 15	NIL	NIL	0.2	Tierra Pasto	1370 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	ADM Juan Schmitt G. PVT CEL +56987769022 Email juan.schmitt@gmail.com Franja RWY 540 x 30 m
CASABLANCA/ AD El Tapihue - AD se ubica dentro Zona Restringida (SC-R67) de entrenamiento de aeronaves de la Armada de Chile. Operaciones desde y hacia AD deberán contactar con Viña Del Mar APP, para ingreso e información de tráfico. Operación posterior en AD aplicar procedimiento TIBA o de acuerdo a instrucciones. GND/5000 FT AGL. - CTN cerco perimetral frangible de 1.20 m HGT ubicado borde E franja RWY.																
CASABLANCA/ Fundo Loma Larga SCFL	33 16 44 S 71 22 39 W 4 km NE de Casablanca	269 883	03 21	798 x 20	NIL	NIL	0.45	Tierra	3.500 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	WDI	HJ	Sebastián Díaz S PVT TEL (32) 2742098 CEL +56993185525 Email sebdiazs@gmail.com Franja RWY 858 x 36 m
CASABLANCA/ AD Fundo Loma Larga - AD se ubica dentro Zona Restringida (SC-R67) de entrenamiento de aeronaves de la Armada de Chile. Operaciones desde y hacia AD deberán contactar con Viña Del Mar APP, para ingreso e información de tráfico. Operación posterior en AD aplicar procedimiento TIBA o de acuerdo a instrucciones. GND/5000 FT AGL. - CTN galpón (cubrería techo) 6 m HGT a 110 m THR 03, en borde SW SFC APCH.																
CASABLANCA/ AD Santa Rita SCCS	33 16 39 S 71 27 23 W 6,5 km NW de Casablanca	225 738	03 21	700x18	NIL	NIL	0.3	Pasto	5.700 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Enrique Alliende R. PVT TEL/FAX(32) 742658
CASABLANCA/ AD Santa Rita - AD se ubica dentro Zona Restringida (SC-R67) de entrenamiento de aeronaves de la Armada de Chile. Operaciones desde y hacia AD deberán contactar con Viña Del Mar APP, para ingreso e información de tráfico. Operación posterior en AD aplicar procedimiento TIBA o de acuerdo a instrucciones. GND/5000 FT AGL. - CTN árboles 18 m HGT a 245 m SW THR 03.																

AMDT NR 61

AIS-CHILE

AERODROMOS TERRESTRES/ Land Aerodromes																
CIUDAD/AD	COORD LOC	ELEV M FT	LDGA							LGT				SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO	ADM USO OBS
			RWY	LEN/WID	SWY	CWY	RLS	SFC	RSTG	A P C H	T H R	R W Y	O T H			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
CASABLANCA/ AD El Porvenir SCBL	33 16 23 S 71 31 20 W 8,2 km SW de lo Vásquez	305 1000	12 30	500 x 16	NIL	NIL	0,0 2,0	Maicillo Compactado	1.400 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Ricardo Doñas E. PVT TEL 224930332 CEL 9 96306643 Franja RWY 560 x 30 m
CASABLANCA/AD El Porvenir - AD se ubica dentro Zona Restringida (SC-R67) de entrenamiento de Aeronaves de la Armada de Chile. Operaciones desde y hacia AD SCBL deberán contactar con Viña Del Mar APP, para ingreso información de tráfico. Operación posterior en AD aplicar procedimiento TIBA o de acuerdo a instrucciones. GND/5000 ft alt.																
CASTRO/ AD Gamboa SCST	42 29 25 S 73 46 28 W 3 km SW de Castro	44,5 145	16 34	800x18	NIL	NIL	-0.5 RWY 16 +0.5 RWY 34	Pasto y ripio parte central	20.000 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	WDI	HJ	Club Aéreo de Castro ADM Ricardo Barrientos Watkins PUB TEL +56652632264 CEL +56978294008 contacto@clubaerocastro.cl operaciones@clubaerocastro.cl Franja RWY 860 x 36 m
CASTRO/AD Gamboa - AVGAS 100/130 atención MON-SAT 1200-2300. - Prohibase ACFT bimotores giro 180 grados en RWY, CLR sólo THR. - Tránsito, arribos y despegues contactar con Chiloé TWR dentro HR SER AD SCPQ y contactar con Puerto Montt ACC fuera del HR SER AD SCPQ. - CTN RWY Edificaciones 8 m HGT costado Este a 60 M RCL, afecta superficie de transición. - CTN a 15 m costado izquierdo THR 34 , ladera descendente que termina en una quebrada de 15 m profundidad. - CTN segundo tercio RWY costado W casas 7 m HGT a 50 m. borde de RWY. - CTN costado W THR 16 a 50 m RCL, FST 750 m por grupo árboles de 10 m HGT, afecta superficie de transición. - CTN posible ingreso personas, animales y vehículos. - CTN mástil antena 75 m HGT a 1850 m al NW THR 16, balizado día y noche. - CTN antena 81 m HGT elevación 510 FT AMSL a 2 NM NORTE THR 16 COORD GEO 422716S 734641W, sin luces de obstáculos. - CTN antena RCL a 5 NM norte THR 16 elevación 1000 FT AGL, sin luces de obstáculos.																
CAUQUENES/ AD Alto Cauquenes SCCN	35 52 49 S 72 19 38 W 9 km N de Cauquenes	173 568	18 36	700 x 18	NIL	NIL	1,4	Tierra Lechada asfáltica en 8 m. centrales RWY	7.500 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	WDI	HJ	Oscar Rodríguez P. PVT CLR uso vía TEL TEL (73) 2511100 CEL +56994197512 rrodriguez@adforst.com Franja RWY 760 x 36 m
CAUQUENES/ AD Alto Cauquenes: - CTN lomaje 26 M HGT a 330 M al Norte THR 18 y con promontorio 33 M HGT a 330 M al Norte THR 18 y 20 m al Oeste prolongación RCL. Afecta superficie de aproximación. - CTN árbol entre 19 y 30 m. HGT aprox. a 250 m. al S THR 36. - CTN árbol entre 30 y 40 m. HGT aprox. a 800 m. al S THR 36. - CTN Pinos 19 m. HGT al E y W borde RWY 18/36 afecta SFC Transición.																
CAUQUENES/ AD El Boldo SCCA	35 58 17 S 72 13 30 W 8 km E de Cauquenes	160 525 160 525	18 36 09 27	871 x 18 700 x 20	NIL	NIL	0.3 0.15	ASPH Tierra Pasto	10.000 kg masa en RAMP 5.700 kg masa en RAMP	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ HJ	Raul Faúndez Quiñones PUB TEL +56229625281 CEL +56976194902 emergencia@cauquenes.cl RWY 18/36 Franja 931 x 60 m RWY 09/27 Franja RWY 760 x 60 m
CAUQUENES/ AD El Boldo: - Franja extremo THR 18 no disponible. - CTN Árboles BTN 8 m. y 15 m. HGT en APCH a THR 18 y a 200 m. hacia el N THR 18. - CTN Postes tendido eléctrico señalizados y balizados a 200 m. al N THR 18. - CTN Luminaria 11 m. HGT a 200 m. al NW THR 18 no señalizada. - CTN Tendido eléctrico baja tensión no señalizado 7 m. HGT a 55 m. desde el borde RWY lateral al NW. - CTN incursión eventual de animales en RWY.																

AERODROMOS TERRESTRES/ Land Aerodromes

CIUDAD/AD	COORD LOC	ELEV M FT	LDGA							LGT				SER	HR OPS	OPR USO OBS
			RWY	LEN/WID	SWY	CWY	RLS	SFC	RSTG	A P C H	T H R	R W Y	O T H			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
CERRO CASTILLO/ AD Cerro Castillo SCPY	51 15 44 S 72 20 15 W 500 m S de Cerro Castillo	130 427	07 25	900 x 30	NIL	NIL	1.2	Pasto	7.500 kg masa en RAMP	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Alex Pivcevic R. PVT CLR uso via TEL/FAX TEL (56-61) 2223340 FAX (56-61) 2221693 Franja RWY 960x60 m

CERRO CASTILLO/AD Cerro Castillo:
- CTN tendido eléctrico 7 m HGT a 300 m THR 07.

AERODROMOS TERRESTRES/ Land Aerodromes																
CIUDAD/AD	COORD LOC	ELEV M FT	LDGA							LGT				SER	HR OPS	OPR USO OBS
			RWY	LEN/WID	SWY	CWY	RLS	SFC	RSTG	A P C H	T H R	R W Y	O H T			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
CHAITEN/ AD Pillán SCPN	42 32 46 S 72 29 39 W costado N del término del Fiordo Pillán	10 33	01 19	380 x 15	NIL	NIL	1.8	Tierra	1.370 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	WDI	HJ	Soc. Agrícola, Ganadera y Forestal Alerce 3000 Ltda. PVT TEL 065-2971303 CEL: 981987283 Franja RWY 420 x 30 m
CHAITEN / AD Pillán - CLR sólo OPS ACFT Cessna 206 Stol y Christer Husky A-1 de propiedad de la Empresa Agrícola Reñihué Ltda. - CTN árboles nativos 10 m HGT a 23 m zona anterior THR 19. - CTN árboles nativos 15 m HGT a 10 m costado Weste RWY. - CTN árboles nativos 10 m HGT a 12 m costado Este RWY.																
CHAITEN/ AD Poyo SCYO	42 13 36 S 72 41 37 W 12 km NE AD Ayacara	4 13	16 34	529 x 18	NIL	NIL	0.02	Gravilla compacta	5.700 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	WDI Y SGL RWY	HJ	DGAC PUB Franja RWY 575 x 36 m
CHAITEN/AD Poyo - Las aproximaciones solo se deben realizar de norte a sur y los despegues solo de sur a norte. - La vigencia de la presente autorización será hasta que el AD Ayacara reanude sus operaciones. - DEP PMD hasta 5.700 KG - ARR solo de Norte a Sur. DEP solo de Sur a Norte - CTN AD DUE TO POSS ingreso de animales - CTN BFR THR 16 franja de RWY reducida a 12 m. - CTN THR 34 costado E a 30M borde RWY, árbol 15M HGT, afecta SFC transición. - CTN RWY 16/34 costado E a 30M borde RWY, arboles 12M HGT a 180M THR 16, afecta SFC transición. - CTN RWY 16/34 señales designadoras de RWY en THR se encuentran cambiadas. Señal demarcada como THR 34 corresponde a THR 16 y señal demarcada como THR 16 corresponde a THR 34.																
CHAITEN/ AD Pumalín SCUI	* 42 41 45 S 72 50 00 W 26 km N de Chaitén	5 18	15 33	588 x 18	NIL	NIL	0.5	Asfalto	5.500 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	D.G.A.C. PUB Franja RWY 630 x 22 m
CHAITEN/ AD Pumalín - CTN RWY sin franja primeros 200 m. ambos costados RWY 15/33. - CTN posible ingreso de animales - CTN debido a excavación de 20 m WID, 5 m LEN / 3 m DPT, localizado a 53 m BFR THR 33.																
										- CTN ambos costados RWY 15/33 árboles entre 6 y 10 m HGT localizados a 23 m RCL, afectan SFC de Transición. - CTN por árboles de 6 m HGT localizados a 61 m antes de THR 33, afecta SFC APCH.						
CHAITÉN/ AD Nuevo Chaitén SCTN	42 46 55 S 72 50 06 W 18.6 km NW de Chaitén	8.2 26.95	01 19	1200 x 30	NIL	NIL	+0.2 -0.2	ASPH	PCN 20 F/A/W/T	NIL	RTHL	REDL	PAPI 3° RWY 01 ABN TEDL RENL RWY 01/19	WDI	HJ	DGAC PUB TEL AFIS 652486393 CEL ARO/AFIS 942882853 Encargado AD 942882847 Franja RWY 1320 x 150 m aro.nuevochaiten@ dgac.gob.cl
CHAITÉN/AD Nuevo Chaitén - 2 WDI disponibles en THR 01 costado izquierdo y THR 19 costado izquierdo con iluminación propia. - AD con perímetro y accesos cerrados, fuera HR SER, coordinar extensión o apertura de portones 4 HR antes al TEL +56942882847 o +56942882853 y al email ad.nuevochaiten@dgac.gob.cl . - CTN RWY 01/19 debido a concentración de aves de tamaño medio.																

AERODROMOS TERRESTRES/ Land Aerodromes																
CIUDAD/AD	COORD LOC	ELEV M FT	LDGA							LGT				SER	HORARIO OPS	ADM USO OBS
			RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	A P C H	T H R	R W Y	O T H			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
CHAITEN/ AD Tic Toc SCHT	43 36 47 S 72 53 51 W Al Este de la Bahía Tic Toc	04 13	02 20	485 x 15	NIL	NIL	0.1	Tierra Pasto	1.370 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	WDI	HJ	Victor Floyd Trahan III. PVT TEL 225-405-0307 (U.S. Phone Number) Franja RWY 525 x 30 m
CHAITEN/AD Tic Toc - Limitación operacional del AD para ACFT PMD de hasta 1.370 kg y CLR para ACFT tipo Cessna 206 Stol y Christer Husky A-1 de propiedad de la Empresa Agrícola y Forestal Riñihué Ltda.. - CTN por bosques nativos en la superficie de transición. ARR RWY 20 (de norte a sur) DEP RWY 02 (de sur a norte).																
CHAITEN/ AD Vodudahue SCDH	42 29 20 S 72 21 02 W 57 km Nor-oriente Chaitén	30 98	09 27	940 x 18	NIL	NIL	1.0	Tierra	5.700 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Alfredo Arrivé L. PVT TEL 2-23935350 CEL: 942113653 Franja RWY 1000 x 36 m
CHAITEN/AD Vodudahue - Limitación operacional del AD para ACFT PMD de hasta 1.370 kg y CLR para ACFT tipo Cessna 206 Stol y Christer Husky A-1 de propiedad de la Empresa Agrícola y Forestal Riñihué Ltda. WDI SGL. - CTN cercos 1,40 m HGT a 9 m borde RWY, ambos costados. - CTN árboles nativos 25 m HGT a 28 m zona anterior THR 27. - CTN árboles nativos 30 m HGT a 150 m zona anterior THR 09.																
CHAÑARAL/ AD Chañaral SCRA	26 19 57 S 70 36 26 W 2,2 km NE Plaza Armas Chañaral	30 98	10 28	1225 x 30	NIL	NIL	+1.0 RWY10 -1.0 RWY 28	ASPH	22.000 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	WDI	HJ	D.G.A.C. PUB Franja RWY 1345 x 80
CHANARAL/ AD Chañaral: - CTN RWY posible tránsito personas o animales.																
CHILE CHICO/ AD Chile Chico SCCC	46 34 59 S 71 41 11 W 4 km SE de Chile Chico	326 1070	12 30	1300 x 23	NIL	NIL	0.7	ASPH	20.000 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	WDI	HJ	D.G.A.C. PUB TEL (67) 2411284 CEL 961740206 Franja RWY 1360 x 60 m Ver VAC / # aro.chilechico@dgac.gob.cl ad.chilchico@dgac.gob.cl
CHILE CHICO/AD Chile Chico ♦ RWY 50 m CONC a partir del THR 30, resto 1150 m ASPH. - CTN zanjas drenaje a 17 m costado RWY, de 1 m de ancho y 35 cm de profundidad. - Al FCCV restar 30 minutos. - Fuera HR SER COOR apertura portones 2 HR BFR al CEL +56961740206 +56979764235.																
-AD cuenta con LGT emergencia fijas no frangibles disponible solo para MEDEVAC o catástrofes naturales decretadas por el gobierno sistema opera mediante control remoto por personal DGAC se requiere coordinar 1 Hr. antes al CEL +56961740206, mandatorio contar con extensión de servicio autorizada.																
CHILE CHICO/ AD Leones SCLO	46 45 56 S 72 49 06 W 12 Km NW Puerto Guadal	215 705	14 32	600 x 18	NIL	NIL	-0.1 RWY 14 +0.1 RWY 32	Ripio compactado	5.700 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Enrique Meyer Diaz PVT CLR vía CEL +56982881550 Email enrique- meyer@hotmail.com Franja RWY 660 x 24 m
CHILE CHICO/ AD Leones - CTN THR 14 téndido eléctrico no balizado. - CTN OBST árboles 14 m HGT ambos costados THR 14 afectan SFC de Transición.																
CHILE CHICO/ AD Fachinal SCFC	46 32 56 S 72 13 12 W 40 km W de Chile Chico	211 693	05 23	780 x 20	NIL	NIL	0.3	Tierra Ripio	5.500 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	D.G.A.C. PUB Franja RWY 1100x40 m
CHILE CHICO/ AD Fachinal: - CTN posible presencia de animales o personas.																
CHILE CHICO/ AD Punta Baja SCHH	46 47 34.87 S 72 47 44.74 W 9 KM al NW de Puerto Guadal	211 692	11 29	731 x 18	NIL	NIL	+0.4 RWY29 -0.4 RWY11	Ripio Compactado	5.700 Kg	NIL	NIL	NIL	NIL	WDI	HJ	Felipe Cristi Matte PVT TEL +56981882189 Fcristi1@gmail.com Franja RWY 791 x 36 m

AERODROMOS TERRESTRES/ Land Aerodromes																
CIUDAD/AD	COORD LOC	ELEV M FT	LDGA							LGT				SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO	ADM USO OBS
			RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	A P C H	T H R	R W Y	O T H			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
CHILLAN/ AD Fundo El Carmen SCFK	36 38 29 S 72 01 00 W 8 km SE de Chillán	170 557	09 27	600 x 18	NIL	NIL	- 1.2	Tierra Pasto	5.700 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Enrique Gleisner V. PVT Franja RWY 660x36 m
CHILLAN/AD Fundo El Carmen - Toda OPS aérea que se realice desde o hacia el AD, deberá previamente ser coordinada con el AD Gral. Bernardo O'Higgins/Chillán, a fin de proporcionar información de tráfico pertinente.								- CTN árboles 18 m HGT APROX, ambos costados franja RWY del THR 27, que afectan superficie de transición - CTN franja seguridad obstruida por canal de drenaje costado SE RWY a 300 M THR 27.								
CHILLAN/ AD General Bernardo O'Higgins SCCH	36 34 58 S 72 01 54 W 7 km E de Chillán	152 499	04 22	1750 x 30	NIL	NIL	0.1	ASPH	PCN 54 F/D/X/T	NIL	RTHL	REDL	ABN TEDL LGT APN LGT PAPI 3.1° RWY 04 MEHT 42 FT	*AVGAS 100LL JET A1 WDI SGL	HJ	D.G.A.C. PUB TEL +56224392456 +56413835161 Casilla 503 Franja RWY 1870 X 150 m Cámaras de AD. (www.dgac.gob.cl) aro.chillan@dgac.gob.cl
CHILLAN/ AD Gral. Bernardo O'Higgins - *AVGAS Club Aéreo de Chillán Fono +56977094035 - Disponible combustible JET A1 diariamente VRNO BTN 1300-FCCV, IVNO 1400-FCCV. - Lugar para prueba de motores a máxima potencia: Al Sur THR 04 y al Norte THR 22, fuera RWY, WO SGL. - CTN tendido eléctrico 10 m HGT costado E de trayectoria de aproximación a 150 m THR 04 y a 90 m prolongación RCL. - CTN tendido eléctrico 10 m HGT costado W de franja de seguridad de RWY a 180 m. - CTN THR 22 debido a canal a 200 m. de 5 m. WID y 8 m. DPT.								- CTN árboles en la superficie de aproximación RWY 04, los cuales están en el límite máximo de tolerancia para la aproximación PAPI. - CTN construcción 5 m HGT a 288 m THR 04, sin señalizar. - CTN con zanja de drenaje costado N de APN COMM de 80 cms WID / 1 m DPT no señalizado. - CTN en área de movimiento, zanjas profundas a 80 m costado RCL.								
CHOLGUAN/ AD Siberia SCGS	37 10 34.9 S 72 03 51.7 W	220 722	16 34	950 x 25	NIL	NIL	0,8	Arcilla	7.800 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Sociedad Forestal Cholguan S.A. PVT
CHOLGUAN/ AD Siberia - CTN Torres y Cables de alta tensión, de aproximadamente 27 m de altura, señalizado, a 600 m al Norte THR 16, afectando superficie de aproximación.								- CTN Plantación de Pinos entre 18 a 20 m de altura costado W de RWY a 100 m de franja de pista, que afecta superficie de transición. - CTN Plantación de Pino de 9 a 12 m de altura, aproximadamente 120 m THR 34, que afecta superficie de aproximación.								
CHONCHI/ AD Los Calafates SCFS	42 40 44 S 73 53 48 W 500 m S de Huillínco	25 82	08 26	560 x 15	NIL	NIL	0,7	Pasto	5.700 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	WDI	HJ	Ursula Meier W. PVT CEL 992245400 Franja RWY 620 x 30 m
CHONCHI/AD Los Calafates - CTN árboles de aproximadamente de 10 M HGT ubicado en zona anterior THR 26 a 100 M. - CTN DUE ladera ascendente de tierra de 2 m HGT a lo largo de franja RWY 08 costado S. - CTN árboles de 25 m HGT a 80 m RCL costado N franja RWY 08 interfiriendo SFC de transición en toda su extensión.								- CTN casas ladera ascendente a 250 m SW THR 08, afecta superficie de transición. - CTN RWY zanja drenaje costado N y S longitudinalmente a 16 m y 10 m respectivamente del borde RWY, ambas zanjas de 18 CM DTP y 16 cm WID								
CHOSHUENCO/ AD Molco SCCM	39 49 30 S 72 04 57 W A 1200 m N de Choshuenco	146 479	08 26	840 x 18	NIL	NIL	0.6	ASPH faja central 12 m Tierra	5.700 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	WDI	HJ	Alberto Avayú G PVT CLR vía TEL TEL (02) 3345721 Franja RWY 900 x 40 m
CHOSHUENCO/AD Molco - CTN árboles de 18 m de altura a 35 m del RCL, afectando superficie de aproximación. - CTN muro de contención (gaviones) a 41 m SE THR 26, altura 1,10 m. - CTN ambos costados RWY, sector norte árboles 24 m HGT y a 45 m RCL, afecta superficie de transición. - CTN ambos costados RWY, sector sur árboles 23 m HGT y a 45 m RCL, afecta superficie de transición.								- CTN árboles 24 m HGT, ambos costados RWY, SECT N a 45 m RCL. CTN árboles 23 m HGT SECT S a 40 m RC - CTN postes y tendido eléctrico, ambos costados RWY a 59 m sur y 57 m RCL. - CTN arboles 12 m HGT a 56 m RCL RWY 26, costado sur interfiriendo superficie de aproximación. - CTN árboles 15 m HGT a 50 m RCL RWY en toda su extensión, interfiriendo superficie de transición. - CTN árboles 18 m HGT a 50 m RCL, en toda su extensión, interfiriendo superficie de transición.								

AERODROMOS TERRESTRES/ Land Aerodromes																
CIUDAD/AD	COORD LOC	ELEV M FT	LDGA						LGT				SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO	ADM USO OBS	
			RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	A P C H	T H R	R W Y				O T H
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
CISNES/ AD La Junta SCLJ	43 58 39 S 72 24 47 W A 500 m de La Junta	37 120	18 36	865 x 18	NIL	NIL	0.1	Gravilla	20 .000 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	DGAC PUB Cámaras de Aeródromos Franja RWY 925 x 40 m
CISNES/AD La Junta - AD cuenta con LGT emergencia solares, disponible solo para MEDEVAC o catástrofes naturales decretadas por el gobierno. Coordinar 2 HR BFR FLT al Cel +56981377807. - CTN costado derecho THR 36, árboles 10 m HGT. - CTN RWY posible presencia de personas o animales.									- CTN franja RWY, arbustos. - CTN arboles de 18m HGT LOC a 114m S THR 36, afecta SFC de APCH/DEP. - CTN arboles de 14m HGT LOC a 72m N THR 18, afecta SFC de APCH/DEP.							
CISNES/ AD Puerto Cisnes SCPK	44 45 31 S 72 41 53 W 4 km S de Puerto Cisnes	14 45	13 31	600 x 18	NIL	NIL	0.5	Ripio Compacto	20.000 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	WDI	HJ	D.G.A.C. PUB Franja RWY 660 x 36 m.
CISNES/ AD Puerto Cisnes - CTN barranco a 15 m THR 13, profundidad 4 m. - CTN cercos en mal estado, posible ingreso de personas, vehículos y/o animales - CTN presencia de aves en las inmediaciones. - CTN franja desnivel 0,40 cm ambos costados. - CTN OBST árboles 14 m HGT a 41 m al E RWY 13/31, afecta SFC de Transición.									- CTN SFC de transición afectada por arboles de 18m HGT costado E 41m del borde de RWY. - CTN RWY 13/31 reblandecida - CTN cerco perimetral señalizado de 1.4M HGT a 39M THR 13 afecta SFC de APCH/DEP - Coordinación apertura portones 3 hrs. antes ETA con Carabineros +56672567205 u Hospital +56672261765							
CISNES/ AD Melimoyu SCOO	44 05 51 S 73 05 49 W En la localidad de Melimoyu	6 20	12 30	600 x 18	NIL	NIL	NIL	Ripio compacto	5.700 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	DGAC PUB Franja RWY 730 x 36 WDI
CISNES/ AD Melimoyu - CTN RWY 12/30 reblandecida									- CTN RWY 12/30 DUE TO presencia de animales							
COBQUECURA/ AD Los Morros SCQR	36 08 04 S 72 48 16 W 2 km NW de Cobquecura	2 6,5	17 35	613 x 14	NIL	NIL	0,5	Tierra	5.500 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	José Sepúlveda PUB Franja RWY 672x28 m
COBQUECURA/ AD Los Morros CTN al Weste THR 17, erosión profunda. CTN a 18 km al Sur del AD, línea monofásica de 15 m de altura, sin señalizar, que cruza el Estero Coimuyaff.																
COCHAMO/ AD Cochamó SCKM	41 28 58 S 72 18 27 W 600 m de Cochamó	101 330	17 35	600 x 20	NIL	NIL	0,6	Asfalto	5.500 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	D.G.A.C. PUB Franja RWY 660x36
COCHAMO/ AD Cochamó - COOR apertura portones acceso vehicular con 1 hora de antelación a la operación con Reten de Carabineros al TEL +56652765565 CEL +56981885391. - CTN por fuerte depresión del terreno a continuación ambos costados umbrales de RWY. - CTN por posible presencia de animales en RWY. - CTN depresión del terreno LEN 300 m, 1,5 m DPT a 6 m del borde RWY costado W y a 150 m THR 17. - CTN talud 2,4 m HGT a 7 m borde RWY, costado E. CTN zona anterior THR 35, depresión terreno, SFC reblandecida. - CTN 160 m BFR THR 35 debido a árboles 15 m HGT, afecta superficie de aproximación.									- CTN grupo arbóreo 20 m HGT a 21 m borde RWY. Ambos costados RWY, afecta superficie de transición. CTN postes tendido eléctrico 12 m HGT a 10,5 m en terreno de ascenso APRX 350 m, zona anterior BFR THR 35 WO SGL, afecta superficie de aproximación y despegue. CTN poste postes tendido eléctrico 10 m HGT cruzan a lo ancho zona anterior BFR THR 17 aproximadamente a 80 m., WO SGL, afecta superficie de aproximación y despegue. - CTN RWY 17/35 DUE TO WDI LOC 200M AL N THR 35, costado IZQ A 16M borde RWY, afecta SFC transición - WDI LOC 200M AL S THR 17, costado IZQ A 16M borde RWY, afecta SFC transición - CTN costado W RWY 17/35 DUE TO zanja drenaje, A 16M borde RWY. - CTN árboles 20 m HGT localizados a 160 m BFR THR 35, afecta SFC APCH.							
COCHAMO/ AD Puelo Bajo SCPB	41 39 31 S 72 18 01 W 600 m al N de Puelo Bajo	37 120	05 23	618x 18	NIL	NIL	0.4	Adocreto	13.500 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	D.G.A.C. PUB Franja RWY 678 x 36 m.
COCHAMO/ AD Puelo Bajo - AD cuenta con LGT emergencia no frangibles disponible solo para MEDEVAC o catástrofes naturales decretadas por el gobierno, COOR 2 HR BFR del FLT al CEL +56998825062. - COOR apertura de portones acceso vehicular con 1 hora de antelación a la operación con Reten de Carabineros al TEL +56652765137 y/o municipalidad de Cochamo +56956069770 - CTN zanja drenaje 1 m ancho y 3 m de DPT a 30 m antes THR 23, ambos costados RWY y a 10 m borde RWY. - CTN RWY 23 entre los 100 m y 200 m franja en desnivel, ambos costados RWY. - CTN grupo arbóreo, ambos costados RWY, entre 5 y 10 m HGT, a 22 m borde RWY, afecta superficie de transición - CTN posible ingreso de animales y vehículos al área de movimiento									- CTN APN DUE TO EQPT EMA, INSTL A 2M del borde de APN, 1,8M HGT costado NE. - CTN debido a WDI LOC a 224M THR 05 costado izquierdo a 15M borde RWY, a 4M al NE de calle de acceso a APN. - CTN árboles de 10 y 12 m HGT localizados a 80 M y 95 M BFR THR 05, afectan SFC APCH. - CTN Obstáculo cerco perimetral 2.1 m. HGT a 65 m. ambos THR, afecta SFC Aproximación Despegue, señalizado (Pendiente 5%) - CTN RWY 05/23 DUE TO pasamanos metálico LOC a 160M SE THR23 16M borde RWY. - CTN 245M AFT THR 23 costado R, a 25M borde RWY DUE TO casa 6M HGT, AFECTA SFC transición							

AMDT NR 62

AIS-CHILE

AERODROMOS TERRESTRES/ Land Aerodromes																
CIUDAD/AD	COORD LOC	ELEV M FT	LDGA							LGT			SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO		ADM USO OBS
			RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	A P C H	T H R	R W Y		O T H		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
COCHAMO/ AD Rincón Bonito SCBT	42 01 44 S 72 05 46 W 20 km SW del AD Llanada Grande	215 705	07 25	403 x 15	NIL	NIL	0,3	Pasto	1.370 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	José Claro Vergara. PVT CEL +56995375531 email clavejo@hotmail.com Franja RWY 463x30
COCHAMO/ AD Rincón Bonito: - OPS sólo aeronaves Tipo Cessna 206 Stol y Christen Husky A-1. AD PVT CLR uso vía TEL ó vía correo a Buin N° 356 Puerto Montt.									- CTN 35 m antes THR 25, debido a depresión del terreno. - CTN superficie transición debido a bosque nativo							
COCHRANE/ AD Cochrane SCHR	47 14 37 S 72 35 16 W 3 km NW de Cochrane	196 643	07 25	1050 x 23	NIL	NIL	2,0	ASPH/ CONCRETO	23.000 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	D.G.A.C. PUB TEL/FAX 67522121 aro.cochrane@dgac.gob.cl Cámaras de AD www.dgac.gob.cl Ver VAC / # Franja RWY 1170x50
COCHRANE/AD Cochrane - Al FCCV restar 30 minutos. - CTN montículos tierra 1.5 m HGT a 18 m borde RWY, costado NW RWY. - CTN THR 25 montículos tierra 0.6 m HGT por 100 largo, costado RWY a 18 m del borde RWY. - Fuera HR SER coordinar apertura de portones 2 HR BFR al CEL +56942879363 Jefe Ad. / +56930654182 / +56977055195 personal Ad.									- CTN peñón 30 m HGT a 100 m THR 07. - CTN montículos tierra 1.5 m HGT a 18 m borde RWY, costado NW RWY. - CTN Antena 150 FT a 400m Sur TWR. - CTN LGT solo para emergencia en borde RWY 07/25, no frangibles a 3m. borde RWY, constituyen obstáculo. - AD cuenta con LGT emergencia fijas frangibles, disponibles solo para MEDEVAC o catástrofes naturales decretadas por el gobierno. Sistema operado mediante control remoto por personal DGAC, se requiere COOR 1 Hr. antes al CEL +56942887336 Jefe Zonal Sur, al CEL +56942879363, +56930654182, +56977055195 personal AD Cochrane. Mandatorio contar con extensión de servicio autorizada.							
COIHUECO/ AD Pullami SCPI	36 35 12 S 71 48 28 W	245 804	02 20	1000 x 18	NIL	NIL	0,7	ASPH	5.700 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	WDI	HJ	Jorge Eskenazi F. PVT CLR vía TEL o CEL TEL (042) 853660 CEL 09-4407516 Franja RWY 1060 x 36 m.
COIHUECO/ AD Pullami - AD ubicado en las inmediaciones del AD General Bernardo O'Higgins – Chillán. ACFT que operen en AD Pullami CTC Chillán Información 127.7 MHZ para información de tráfico.																
COLLIPULLI/ AD Agua Buena SCKO	37 59 38 S 72 14 57 W 15 km E de Collipulli	433 1420	18 36	600 x 16 NIL	NIL	NIL	-0,5	Tierra Pasto	5.500 kg NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	WDI	HJ	Pedro Nielsen K. PVT TEL (09)94433655 Franja RWY 740 x 36 m
COLLIPULLI/ AD Agua Buena. - CTN presencia de aves. - CTN zanja a 12 m al E RWY, fuera franja RWY. - CTN Parque Eólico ubicado a 0.5 Km del AD, 77 Aerogeneradores HGT entre 190 m y 220 m. en un RDO de 4.9 Km centrado en GEO COORD 38 00 16.57 S / 72 14 55 .71 W																
COLLIPULLI/ AD Mininco SCIN	37 50 53.05 S 72 27 46.49 W 6.5 km S de Mininco	216 709	02 20	1000 x 18 NIL	NIL	NIL	0,05	ASPH	8.000 kg NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	WDI	HJ	Cristóbal Palazuelos Leiva. PVT TEL +56995996907 Franja RWY 740 x 36 m

AERODROMOS TERRESTRES/ Land Aerodromes

CIUDAD/AD	COORD LOC	ELEV M FT	LDGA							LGT				SER	HR FUNCIONAMIENTO	OPR USO OBS			
		T	RWY	LEN/WID	SWY	CWY	RLS	SFC	RSTG	A P C H	T H R	R W Y	O T H						
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17			
COLINA/ AD Chicureo SCHC	33 16 12,50 S 70 39 02,20 W 7 km al S Colina	577 1893	05 23	801 x 18	NIL	NIL	+1.87 RWY 05 -1.87 RWY 23	Pasto	5.500 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	WDI	VRNO MON-FRI BTN 1100-FCCV SAT/SUN/HOL BTN 1130-FCCV IVNO MON-FRI BTN 1200-FCCV SAT/SUN/HOL BTN 1230-FCCV	Jorge Diez Voigt PUB TEL 22184135 CEL 993375452 Email club@planeadores.cl adiez@planeadores.cl Franja RWY 921 x 60 m.			
COLINA / AD Chicureo							<ul style="list-style-type: none"> - Todas las maniobras de ACFT distintas a arribos y despegues solo para ACFT autorizadas por ADM AD. - Todas las ACFT que se dirijan al AD deberán atenerse al circuito de tránsito izquierdo a RWY23. - Los planeadores harán un circuito de aproximación de 360° sobre la RWY - Toda ACFT proveniente del E y Portezuelo La Dehesa-Chicureo deberán atenerse a un final largo desde los contrafuertes cordilleranos. - Sin excepción las ACFT deberán estacionarse en los lugares asignados por el ADM del AD. - CTN debido a posible ingreso de personas y/o animales al AD. 							<ul style="list-style-type: none"> - CTN 48 HR AFT después de lluvias, debido a reblandecimiento RWY y Franja. - CTN sector NE (Arco 041° - 064° en sentido horario), grupo de árboles superan la altura máxima permitida en 10 m. interfiriendo la SFC de APCH-DEP a 370 m. de THR 23. - CTN sector NW, grupo de árboles supera la altura máxima permitida en 14.6 m., interfiriendo la SFC de transición (sector central de la pista, a 58 m. del borde pista, paño de árboles se extiende en 118 m.) - CTN a 10 KM al Este AD Chicureo sector Lo Barnechea/Hacienda Santa Marta y a 13 KM NE del AD Municipal de Vitacura (SCLC) por Canopy de 150 m HGT centrado en 331624,46S 703240,11W radio 0.5 NM, sin señalar. - Dentro del recinto del AD se encuentra ubicado el HLP SHEO "RACC" 					
COLINA/ AD Peldehue SCPD	33 07 02.60 S 70 41 01.83 W 9,4 km al N de Plaza de Armas de la comuna de Colina	670 2198	14 32	1500 x 30	NIL	NIL	-0.5 THR 14 +0.5 THR 32	ASPH	PCN 29/F/C/Y/U	NIL	REIL RTHL	REDL	TEDL ABN APAPI RWY14 3.0°	NIL	HJ	DGAC. PUB TEL ARO +562224363873 +562224363874 Franja RWY 1620 x 80 m			
COLINA / AD Peldehue																			
- Todas las ACFT que operen como vuelo entre SCPD y SCVH, serán considerados como vuelo local y no se requerirá la presentación de plan de vuelo.																			
COLINA/ AD La Victoria de Chacabuco SCVH	33 03 03 S 70 42 32 W 18 km N de Colina	652 2139	03 21	1000 x 20	NIL	NIL	+ 1.5 - 1.5	ASPH	5.700 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	*AVGAS 100LL	HJ	Patricio Cook Mena PUB CEL +56987651894 pcook@cua.cl Franja RWY 1120 x 60 m			
COLINA/ AD La Victoria de Chacabuco																			
<ul style="list-style-type: none"> - * FUEL AVGAS 100LL AVBL Horario MON-SAT BTN 13:00 – FCCV. - DISTANCIAS DECLARADAS RWY 03/21 RWY 03 TORA:1000M TODA:1000M LDA:1000M ASDA:1000M RWY 21 TORA:1000M TODA:1000M LDA:1000M ASDA:1000M - Franja RWY 21 ancho primeros 150 m. reducido a 50 m, debido a socavón Estero Chacabuco. - CTN maniobras de Helicópteros restringidas solo THR 21. Maniobras de instrucción coordinar vía TEL 87651894 - CTN AD en circuitos de Tránsito, evitar sobrevuelo sobre poblado El Colorado ubicado a 1.4 NM al SSW de AD. - CTN THR 03 poste tendido eléctrico señalado de 12M HGT ubicado a 298M al WSW THR03 interfiere con SFC de transición. - CTN THR 03 poste tendido eléctrico señalado de 12M HGT ubicado a 127M al SE THR03 interfiere con SFC de transición. - CTN THR 03 poste no señalado de 12M HGT a 63M al SE de THR 03 Interfiere SFC de transición - CTN postes de tendido eléctrico no señalizados 12M HGT ubicados a 395M al S THR 03. - CTN THR 21 por depresión de terreno de 3M APRX SECT NW THR 21 ubicado a 60M borde de RWY - CTN por depresión de terreno 7M DPT ubicado costado W RWY 21 a 19M RCL LEN 120M al S. - CTN OBST tendido eléctrico de alta tensión a 1KM al N THR 21 con cables no balizados. - CTN debido a cables de tendido eléctrico balizado 12M HGT localizado a 514M al N THR 21. - CTN RWY 03/21 posible ingreso de personas y animales. - OPS de ACFT en AD utilizar procedimiento TIBA Freq. 126.75 MHZ. 																			

AMDT NR 62

AIS-CHILE

AERODROMOS TERRESTRES/ Land Aerodromes																
CIUDAD/AD	COORD LOC	ELEV M F	LDGA							LGT				SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO	ADM USO OBS
			RWY	LEN/WID	SWY	CWY	RLS	SFC	RSTG	A P C H	T H R	R W Y	O T H			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
COMBARBALA/ AD La Pelicana SCCG	31 03 50 S 70 57 16 W 15 km N de Combarbalá	851 2790	10 28	600 x 30	NIL	NIL	3,5	Tierra	5.500 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Lorenzo Bauzá F. PVT CLR vía TEL TEL (2) 22066661 CEL (56) 989051277 Franja RWY 660 x 60 m
COMBARBALA/ AD Pedro Villarroel C. SCCB	31 13 14 S 71 04 15 W 8 km SW de Combarbalá	915 3002	01 19	900 x 30	NIL	NIL	1,5	Tierra	5.500 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Jaime Milla A. PUB TEL +56532741216 +56532741007 CEL +56968483759 Email: gabinete @combarbala.cl
COMBARBALA/ AD Pedro Villarroel C. - CTN RWY posible incursión de personas y/o animales. AD sin cerco perimetral. - CTN presencia de animales caprinos en RWY - CTN con ladera cerro de 30 m de altura a 300 al sur THR 01. - Todo vuelo de Emergencia al AD debe ser coordinado previamente con el Sr. Jaime Milla Aguilar a los TEL +56532741216 - +56532655500 CEL +56968483759.									- CTN por parque eólico de 15 aerogeneradores de 150M de altura centrado en la coordenada 3114 8.05S 713729.81 W en un radio de 1,5KM A emplazarse APRX A 50KM. AL SW del AD Pedro Villarroel De Combarbalá. Con señalización nocturna - CTN RWY 01/19 debido a RWY reblandecida en condiciones de lluvia. - CTN Postes y tendido de Electricidad HGT 11 m sin señalizar a 188 m. prolongación S THR 01, afecta SFC Aproximación.							
CONCEPCION/ AP ALTN Carriel Sur SCIE		Ver AD 2.4-1 aro.carrielsur@dgac.gob.cl														
CONCEPCION/ AD El Patagual SCDK	37 01 32 S 72 58 58 W 29 km SE de Concepción	28 93	16 34	500 x 18	NIL	NIL	0.0 1.0	Pasto-Tierra	5.700 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Carl Schussler S. PVT TEL 41 2737373 CEL 9 99991111 Franja RWY 560 x30 m
CONSTITUCION/ AD Quivolgo SCCT	35 18 29,00 S 72 23 28,00 W 4 km N de Constitución	13.7 45	06 24	775 x 18	NIL	NIL	-1 % RWY 06 +1 % RWY 24	Faja central 10 m. imprimación asfalto y 4 m. a cada lado con gravilla compactada	5.700 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Ramón Figueroa Lizana PVT CLR uso vía CEL +56953712051 Email ramon.figueroa.l@a rauco.com Franja RWY 835x28 m
CONSTITUCION/ AD Quivolgo: - CTN árboles 9 m HGT SE RWY - CTN árboles 15 m HGT 150 m norte RWY - CTN THR 06 estructura 15 m HGT sin señalizar a 200 m NE.									- CTN arboleda 12 m de altura aproximada-mente, sector NW.							
CONTAO/ AD Contao SCCK	41 48 00 S 72 43 16 W 29,7 km SE de Hualaihue	3 10	06 24	600 x 18	NIL	NIL	0,5	Asfalto	5.500 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	D.G.A.C. PUB Franja RWY 660 x 35
CONTAO/ AD Contao - CTN cerco perimetral de 1,3 m HGT a 8,5 m borde RWY costado E. - CTN cerco 2.5 m HGT a 10 m borde REY, costado W. - CTN cerco perimetral 1.3 m HGT a 30 m THR 04, señalizados de color rojo/ blanco, afecta SAPCH/DEP. - CTN cerco perimetral 1.3 m HGT a 41 m THR 06 señalizados de color rojo/ blanco, afecta SAPCH/DEP. - CTN THR 24 costado izquierdo a 23 m RCL. edificaciones 15 m HGT, afecta superficie de transición. - CTN THR 24 costado izquierdo, longitudinalmente, zanja drenaje a 19 m RCL de 1 m DPT x 1 m WID. - CTN posible ingreso de personas o animales. - WDI RWY 06/24 no frangible									- CTN postes tendido eléctrico 10 ,5 m HGT costado derecho THR 06, a 29 m RCL, señalizado, afecta superficie de transición. - CTN poste tendido eléctrico 10,5 m HGT a 65 m BFR THR 06, costado derecho, a 34 m RCL. Señalizado, afecta superficie de transición. - CTN 43 m BFR THR 06, adyacente a cierre perimetral, debido a OBST móviles, camino público. - CTN RWY debido a WDI localizado a 285 m THR 24m costado derecho y 1 10 m borde RWY. - Coordinar apertura de portones de acceso vehicular con 1 HR antelación al Retén de Carabineros TEL +56652765280 CEL +56981885437, email reten.contao@carabineros.cl y/o coordinador de emergencia municipal al TEL +56998298822 email mhualaihue@yahoo.es.							

AMS-CHILE

AMDT NR 61

AERODROMOS TERRESTRES/ Land Aerodromes																
CIUDAD/AD	COORD LOC	ELEV M FT	LDGA							LGT				SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO	ADM USO OBS
			RWY	LEN/WID	SW Y	CWY	RLS	SFC	RSTG	A P C H	T H R	R W Y	O T H			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
COPIAPO/ AD Chamonate SCHA	27 17 48 S 70 24 49 W 11 km NW de Copiapó	291 954	10 28	1524x28	NIL	NIL	+0.4 RWY 10 -0.4 RWY 28	ASPH Hormigón	PCN 44 F/A/Y/T	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	D.G.A.C. PUB TEL +56522523605 Franja RWY 1754 x 80
COPIAPO/AD Chamonate - Plataforma Hormigón 80 x 55 m. y 2 TWY 100 x 18 m. sin identificar - CTN árboles de 30 m de altura costado norte THR 28. - CTN árbol 14 m HGT ubicado 210 m SW THR 10. - CTN postación eléctrica 6 m HGT ubicado 300 m W THR 10 WO señalización. CTN zanja 50 cm DPT y 50 m LEN a 10 m costado Weste RAMP. - CTN zanja 50 cm DPT y 700 m LEN a 10 m costado Sur THR 28.									- RWY 10/28 CTN árboles en SFC de Aproximación y SFC de Transición. - CTN RWY posible tránsito de personas o animales. - Toda ACFT que DEP/ARR en AD Chamonate o en sobrevuelo dentro de 25NM de AP Desierto Atacama deberán contactar con Atacama TWR para info. tráfico en ruta, además presentar FPL vía TEL ARO Atacama +56522523605 - Las ACFT que estén en circuito de tránsito en AD mantendrán escucha en FREQ TIBA. - Sistema de luces portátiles de RWY, operado mediante control remoto, activación tierra o aire Freq 122.8 Mhz, consulta estado operativo LGT Club Aéreo Copiapó, Fono +56981561841							
COYHAIQUE/ AD Teniente Vidal SCCY	45 35 37 S 72 06 19 W 5 km SW de Coyhaique	311 1020	03 21	1546 x 30	NIL	NIL	0.0	FM THR 21 246 m CONC 1.300 m ASPH	PCN 30 F/B/X/T		x	x	ABN TWY REIL RWY 21 HIRL RWY 03/21	WDI AVGAS 100LL JP1	HJ	D.G.A.C. PUB TEL (67) 2235003 (67)2231292 CEL TWR AFIS +56942884840 Casilla 422 Coyhaique Cámaras de Aeródromo. www.dgac.gob.cl Restar 30 MIN al FCCV. Ver VAC/ # Franja RWY 1666 x 100 m afis.ttevidal@dgac.gob.cl
COYHAIQUE/ AD Teniente Vidal - TWY CONC 72 x 15 m. - RAMP RSTG 21.100 kg LEN/WID 154 x 88 m SFC CONC 88 x 41 m. - Distancias declaradas: RWY 03/21: TORA 1546 TODA 1576 ASDA 1546 LDA 1546. - TEL coordinación atención combustible +56987390959, coordinar 1 hora antes. - Visibilidad TWR limitada hacia THR 21 debido a árboles - Todas las ACFT que requieran extensión de servicio por vuelos MEDEVAC, STS y HUM, deberán coordinar con Jefe Zonal Sur al CEL +56961736057 con anticipación de 1 Hr. en VRNO y 2 Hrs. en IVNO respecto de la hora de despegue consignada en el Plan de Vuelo. Activación de Servicio en IVNO se realizará entre 1 y 2 Hrs. por razones MET. - PRKG costado surtidor AVGAS, localizado en sector E de plataforma, limitado uso solo a tiempo de carguío.									- CTN márgenes de RWY reblandecida por aguas lluvias, durante el invierno. - CTN sector Alto Bahuales, 7 km aproximadamente al Norte AD Teniente Vidal, por tres estructuras Eólicas de 70 m HGT, 150 m de separación entre ellas, con aspas giratorias. - CTN cerco perimetral 2.5 m HGT, 50 m BFR THR 03, SGL. - CTN cerco perimetral a 95 m anterior THRE 03, interfiera zona APCH y DEP. - CTN mástil EMA de 10M HGT con luz de obstrucción incorporada ubicado a 300M THR 21 y a 70M al W RCL							
CUNCUMEN/ AD Los Pelambres SCNK	31 52 23 S 70 37 06 W 3,5 km NE de Cuncumén	1220 4003	02 20	900 x 20	NIL	NIL	- 2.8	ASPH	7.500 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Mauricio Olguín Jorquera PVT CLR uso vía TEL TEL +56227984287 Franja RWY 960 x 40 m. Cámaras de Aeródromo www.dgac.gob.cl
CUNCUMEN/ AD Los Pelambres - CLR uso FREQ 132,25 Mhz Cámara WEB de apoyo Meteorológico. (www.dgac.cl) E-mail: mauricio.rivera@baltraybaltra.cl ; kaina.barraza@baltraybaltra.cl - CTN debido a muralla de relave ubicada a 870 m. al N THR 20.																

X

AERODROMOS TERRESTRES/ Land Aerodromes																
CIUDAD/AD	COORD LOC	ELEV M FT	LDGA							LGT				SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO	ADM USO OBS
			RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	A P C H	T H R	R W Y	O T H			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
CUNCO/ AD Los Guayes SCGY	39 03 11 S 71 59 37 W Al norte del Lago Colico	400 1312	17 35	599 x 18	NIL	NIL	0.4	Pasto	1.370 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Fernando García H. PVT TEL (2) 2325830/2461199 CLR OPS sólo ACFT Cessna 210 e inferiores. Franja RWY 639 x 30 m. WDI SGL
CUNCO/ AD Lago Colico SCLK	39 03 27 S 72 04 27 W 500 m W de Lago Colico	350 1148	11 29	760 x 20	NIL	NIL	0.9	Pasto	5.700 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Julio Bouchón S. PVT CLR uso vía TEL TEL (2) 2469778 FAX (2) 2469707 Franja RWY 820 x 36 m. WDI
CUNCO/AD Lago Colico - CTN OBST árboles 20 m HGT a lo largo 250 m y 35 m costado SE RWY 11.																
CUNCO/ AD Roberto Chávez SCKC	38 54 25 S 72 12 55 W 16 Km al W de Cunco	273 895	09 27	500 x 15	NIL	NIL	0.2	Tierra	1.400 Kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Pedro Drien T. PVT CEL 9 98690796 Franja RWY 560 x 30 m
CUNCO/ AD Roberto Chávez - AD operativo para uso exclusivo del propietario y su ACFT UL-M211. - CTN OBST árboles APCH RWY 09/27 en ambos costados de 13 a 29 m HGT. - CTN Línea eléctrica en prolongación RWY 09 no señalizada.																

AMS-CHILE

AMDT NR 62

AERODROMOS TERRESTRES/ Land Aerodromes																
CIUDAD/AD	COORD LOC	ELEV M FT	LDGA							LGT				SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO	ADM USO OBS
			RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	A P C H	T H R	R W Y	O T H			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
CURACAVI/ AD Curacaví SCCV	33 24 45 S 71 09 59 W 2 km W de Curacaví, km 53.5 Ruta 68	203 666	11 29	800 x 18	NIL	NIL	+0,6 RWY 11 -0,6 RWY 29	ASPH	5.700 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	AVGAS 100LL JP1 WDI	MON-FRI HJ SAT/SUN/HOL BTN1200-2300 ó FCCV lo que ocurra primero	Williams Briones Vallejos PUB TEL +56442083175 Casilla 58 Curacaví Email presidente@clubaer eocuracavi.cl Franja RWY 860 x 60 m ATTN FPL CTC TWR AFIS CEL +56997901227 solo SAT. Ver VAC / #
<p>CURACAVI/ AD Curacaví</p> <ul style="list-style-type: none"> - Con el objeto de disminuir el sobrevuelo en áreas pobladas, los operadores privilegiarán DEP desde RWY 29 (hacia el poniente) y ARR hacia RWY 11 (hacia el oriente), siempre que las condiciones meteorológicas así lo permitan. - Se prohíben las emergencias simuladas en el despegue desde RWY 11 y las emergencias simuladas en el ARR hacia RWY 29. - CTN luminarias 10 m HGT a 20 m borde RWY costado Norte THR 29. Interfiere superficie de transición. - CTN tres (3) luminarias 10 m HGT a 20 m Norte THR 29 WO balizar y WO señalizar, afecta superficie de transición. - CTN arboles de 24 M HGT a 320 M al E THR 29. - CTN OBST árboles de 6M HGT en APCH a THR 11 ubicados a 150 m. de THR 11 hacia el NW. - CTN Posible ingreso de personas y/o animales al AD. 																
CURACAUTIN AD Curacautín SCAI	38 25 53 S 71 55 23 W 2,5 Km al NW de Curacautín	508 1667	10 28	790 x 18	NIL	NIL	1.0	Maicillo	5.700 Kg.	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Club Aéreo de Curacautín PVT CEL 99970660 Franja RWY 850 x36 clubaerodecuracautin@gmail.com
CUREPTO/ AD Los Zorrillos de Tonlemu SCZR	35 05 45 S 71 43 58 W	85 279	16 34	600 x 15	NIL	NIL	1,8 2.0	Tierra	5.700 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Carlos F. Medina V. PVT CLR uso vía TEL CEL 98701015 Franja RWY 660 x 30 m
<p>CUREPTO/ AD Los zorrillos de Tonlemu</p> <p>Limitaciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> - NE OBST naturales (Cerros) APRX 2 km THR 16, es recomendable que las aproximaciones se realicen THR 34 y los Despegue desde THR 16. - e-mail: fernandomedinav@vtr.net 																

AERODROMOS TERRESTRES/ Land Aerodromes																
CIUDAD/AD	COORD LOC	ELEV M FT	LDGA							LGT				SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO	ADM USO OBS
			RWY	LEN/WID	SWY	CWY	RLS	SFC	RSTG	A P C H	T H R	R W Y	O T H			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
CURICO/ AD General Freire SCIC	34 58 00 S 71 12 59 W 3 km NE de Curicó	220 722	01 19	800 x 18	NIL	NIL	0.3	ASPH	7.500 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	D.G.A.C. PUB TEL/FAX +56752380353 TEL ARO +56224392564 email aro.curico@dgac.gob.cl Cámaras de Aeródromo (www.dgac.gob.cl). Ver VAC/#
CURICO/AD General Freire									<ul style="list-style-type: none"> - Lugar para efectuar prueba de motores a máxima potencia: 20m S THR 19 SFC ASPH 15 x 15 m, sin señalizar - Procedimiento de Atenuación de Ruido: <ul style="list-style-type: none"> • DEP RWY 19: viraje a la derecha al lugar de trabajo, viraje en 180°, cruzar sobre THR 19 hacia el Este, posterior al lugar de trabajo. • DEP RWY 01: ascenso en curso, viraje a la derecha o a la izquierda, al lugar de trabajo. • DEP RWY 19/RWY 01: en ambas salidas deberán tener precaución de no pasar por la ciudad o población - Las ACFTs ultralivianos operarán hasta 30 MIN BFR del FCCV del AD 							
CURICO/ AD Los Lirios SCKI	34 54 25 S 71 12 10 W 9 km N de Curicó	250 820	03 21	600 x 18	NIL	NIL	1.1	Tierra	5.700 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	WDI SGL	HJ	Abraham Prado A. PVT TEL (75) 2380074 CEL 09-7892734 Franja RWY 660 x 36 m AD PVT CLR TEL.
CURICO/ AD Los Lirios									<ul style="list-style-type: none"> - CTN plantación cerezos en extensión de STRIP NW 12 M borde RWY HGT 4.5 M - CTN postes de tendido eléctrico WO señalización ni balizados con 8.1 por ciento de pendiente sobre la rasante que afectan la SFC de APCH SECT SW LOC a 82.4 M al SW THR 03 con HGT 11.7 M. - CTN dos postes tendido eléctrico WO señalización ni balizados LOC a 62 M y 52 M W RWY HGT 11.7 M - CTN canal regadío 160 M NE THR21 							

AERODROMOS TERRESTRES/ Land Aerodromes																
CIUDAD/AD	COORD LOC	ELEV M FT	LDGA							LGT				SER	HR OPS	OPR USO OBS
			RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	A P C H	R W Y	T H R	O T H			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
DALCAHUE/ AD Mocopulli SCPQ	42 20 25,4 S 73 42 56,5 W 6,5 km NW de Dalcahue	161 528	17 35	2000 x 45	NIL	NIL	+0,7 -0,7	RWY ASPH TWY ASPH	PCR 550 F/D/X/T	SSALF RWY 35	RWY 17 REDL REIL PAPI 3° RWY 35 REDL PAPI 3°	RTHL	TEDL ABN	SSEI CAT 7 AVSEC WDI	HJ	DGAC PUB TEL (065) 2772770 TEL ARO +56652772773 CEL ARO +56942882537 Anexos Jefe AD 5201 TWR 5204 ARO/MET 5206 SEI 5207 AVSEC 5208
DALCAHUE/AD Mocopulli SSEI CAT 7 VRNO MON-SUN 1100-2000 IVNO MON-SUN 1200-2100 AVSEC VRNO MON-SUN 1100-2000 IVNO MON-SUN 1200-2100 - Toda ACFT menor que ARR fuera del horario atención y requiera pernoctar, deberá estacionar al costado o lado de la Plataforma, haciéndose responsable del anclaje. - En APN, para toda ACFT A321, A320, A319, B737 queda prohibida la salida autopropulsada con un motor. - APN limitada, en caso de tener ambos PRKG 1 y PRKG 2 con ACFT A318, A320, A321, las salidas deberán ser tractadas. - APN limitada, debido a poca capacidad en la APN, se prohíbe el pernocte de ACFT, salvo expresa autorización de la autoridad aeroportuaria. - ACFT que pernocten coordinar previamente con Oficina ARO TEL 065-2772770 Anexo 5206. - Debido a capacidad limitada en atención de PAX en Edificio Terminal, se establece para ACFT transporte público tipo A320, A321 o similares un intervalo mínimo de 90 minutos entre llegadas de vuelos comerciales de pasajeros, regulares y no regulares con destino al AD Mocopulli. - COORD GEO THR 17: 42 19 53,17S 73 42 52,81W THR 35: 42 20 57,79S 73 42 59,93W									- TWR con visibilidad LTD al NW DUE TO arboles 25M HGT APROX afecta circuito transito derecho a RWY 17. - Tránsito desde y hacia los AD Quemchi, AD Tolquén y AD Gamboa deberán contactar con Chiloé TWR FREQ 118,4 MHz dentro del HR SER AD Mocopulli y contactar con Puerto Montt ACC FREQ 121.3 Mhz ó 128,3 MHz fuera del HR SER AD Mocopulli. - CTN RWY 17/35 resbaladiza en condiciones de mojada. - CTN presencia de árboles ambos costados de RWY 17 afectando superficie de transición - CTN TREE 500M THR 35 AND 85M FM prolongación RCL hacia W sobrepasa pendiente del 2 por ciento en 6M HGT - CTN TREE 530M THR 35 sobrepasa pendiente del 2 por ciento en 3M HGT - CTN Toda ACFT que realice virajes en plataforma deberá hacerlo con mínima potencia. - CTN aproximación RWY 35, debido a concentración de aves a 3,1 NM SW del AD. - CTN franja RWY 35 debido a evacuación de aguas en ambos costados a 53 m borde RWY, ancho 116 cm, profundidad 65 cm. - CTN área de MOV debido a presencia de aves. - CTN canal de aguas lluvias paralelo a RWY, costado E dentro de franja RWY ubicado a 100 m. THR17 y a 75 m. THR35 del eje de RWY. - CTN Obstáculo 01 Mástil balizado de 132 M. HGT localizado en COORD GEO: 420848.64S / 734026.76W a 20 KM al N THR 17.							
DUAO/ AD San Damián SCDM	* 34 52 41 S 72 08 44 W 1,7 km NE de Duaou	67 220	02 20	570 x 18	NIL	NIL	- 2.5	Tierra	1.750 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Carlos Damián B. PVT CLR uso vía TEL ó CEL TEL (75) 2310410 FAX (75) 2312386 CEL 09-9176055 Franja RWY 610 x 35 m.
DIEGO DE ALMAGRO/ AD Potrerillos SCEI	26 22 48 S 69 28 27 W 6 km N Potrerillos y a 20 km SE del Pueblo El Salvador	2651 8698	09 27	1900 x 30	NIL	NIL	+ 3.3	Tierra Gravilla	5.700 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Oscar Reynuaba J. PVT CLR uso vía TEL o CEL. TEL (52) 2472594 CEL 09-4499486
DIEGO DE ALMAGRO / AD. Potrerillos - CTN por posible ingreso de personas, vehículos y/o animales.																
DUQUECO/ AD San Lorenzo SCDQ	* 37 31 24 S 71 43 34 W Localidad de Duqueco	580 1902	14 32	950 x 30	NIL	NIL	1.4	Pasto	3.000 Kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Sociedad Hacienda San Lorenzo Ltda. PVT Franja RWY 1010 x 36 m
DUQUECO/ AD San Lorenzo - CTN depresión costado Sur a 16 m RCL y a 500 m THR 32. - CTN hilera árboles a 150 m, ambos THR, afecta superficie de aproximación. - CTN árboles ambos costados RWY, afecta superficie de transición.																

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE
INTENTIONALLY LEFT BLANK

AERODROMOS TERRESTRES/ Land Aerodromes

CIUDAD/AD	COORD LOC	ELEV M FT	LDGA							LGT				SER	HR OPS	OPR USO OBS
			RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	A P C H	T H R	R W Y	O T H			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
EL MANZANO/ AD Marina de Rapel SCMZ	34 09 19,29 S 71 27 21,25 W 7 km W de El Manzano	105 344	03 21	500 x 16	NIL	NIL	0,6	Tierra	1.400 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Jorge Wenborne L. PVT AD CLR uso vía CEL CEL 09-2329303 Franja RWY 560 x 30 m.
EL MANZANO/AD Marina de RAPEL - CTN árboles 15 m HGT, interfiriendo superficie de aproximación al N THR 21. - CTN talud de relleno de 2,50 m de profundidad, costado W a 8 m borde de pista. - CTN bosque de pinos 15 m HGT aproximadamente, afectando superficie de transición, sector Este. - CTN Franja reducida en algunos sectores por zonas con desniveles, especialmente THR 03/21 - CTN tres árboles 7/10 m HGT a 35 m SW THR 03, afecta superficie de transición. - CTN tres árboles 17 m HGT a 80 m SE THR 03, afecta superficie de transición. - CTN copa de agua 5 m HGT WO SGL a 30 m NE THR 21, afecta superficie de transición. - CTN DUE TO grúa de construcción 30M HGT A 350M SE THR03																
EL SALVADOR/ AD Ricardo García Posada SCES	26 18 41 S 69 45 55 W 16 km SW de El Salvador	1597 5240	09 27	2300x30	NIL 200	60 260	3,15	ASPH	PCN 26 F/A/X/T	NIL	NIL	NIL	NIL	SEI CAT 5 sólo FLT REGULAR ◆PAPI 3.0° RWY 09	HJ	César Kahler R. Codelco Chile División Salvador PUB TEL +56522472676 CEL +56990892880 ckahler@codelco.cl Franja RWY 2420 x 80 m.
EL SALVADOR/ AD Ricardo García Posada ◆ PAPI RWY 09: Angulo de calibración 1,3º respecto del plano horizontal determina trayectoria de aproximación 3.0º respecto a la RWY. OPR solo HR FLT REGU. - Plataforma superficie asfalto de 113 x 100 x 70 m. - TWY ALFA superficie hormigón de 142 x 34 m. - TWY BRAVO superficie asfalto de 262 x 23 m. - CTN Plataforma de estacionamiento, máximo dos (2) aeronaves WT Medio. - CTN debido a posible ingreso de personas, vehículos y animales al Ad. - Debido a pendiente 3,15 por ciento RWY, ACFT con PMD superior a 5700 KG, deberán ARR por RWY 09 y DEP por RWY 27. - Prohíbese prueba de motores ACFT turborreactor en RAMP, autorizase sólo en THR 27. - Al FCCV debe restarse 10 minutos, debido a topografía del terreno. - AVGAS 100/130 propiedad del Club Aéreo del Cobre (CADECO). - ELEV THR 09 5000 FT THR 27 5240 FT.																
ENTRADA BAKER/ AD Entrada Baker SCEB	47 10 01 S 71 59 31 W 45 km NE de Cochrane	506 1660	13 31	800 x 20	NIL	NIL	+0.85 RWY 13 -0.85 RWY 31	Ripio	6.500 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	D.G.A.C. PUB Franja RWY 860 x 60 m.
ENTRADA BAKER/ AD Entrada Baker - CTN presencia de animales - Ayudas visuales no luminosas: Señales en forma triangular de madera, ubicadas cada 100 m. en ambos bordes de RWY 13/31 y borde APN.																

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE
INTENTIONALLY LEFT BLANK

AERODROMOS TERRESTRES/ Land Aerodromes																
CIUDAD/AD	COORD LOC	ELEV M FT	LDGA							LGT				SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO	ADM USO OBS
			RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	A P C H	T H R	R W Y	O T H			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
FREIRE AD. La Araucanía SCQP	38 55 33 S 72 39 06 W 20 Km al S de Temuco	98 321	01 19	2440 x 45	NIL	60	0.1	ASPH	820/F/D/X/T	NIL	REIL RWY 19	REDL RCLL RENL RTZL	RWY 01 ALSF-2 PAPI 3.0° TWY D LGT BORDE	SSEI CAT 7 WDI	HJ	D.G.A.C. PUB ARO 45/2554926 MET 45/2554927 AVSEC 45/2554931 Cámaras de Aeródromos (www.dgac.gob.cl) Casilla 393 FRANJA RWY 2560 X 300
<p>FREIRE/AD La Araucanía</p> <ul style="list-style-type: none"> - Expendio de Combustible en APN comercial JET A1 y APN Aviación General JET A1 AVGAS 100LL Horario de ATTN IVNO BTN 1230-0100 VRNO BTN 1130-2359. COOR 30 minutos antes de la hora prevista de DEP al TEL +56990813877, email zco@copecaviation.com. - APN aviación general con capacidad limitada, ACFT que pernocten deberán verificar disponibilidad con ARO La Araucanía al Fono +452554926 - Plataforma de estacionamiento de ACFT AVBL para aviones con una envergadura alar igual o inferior a ACFT B-767. ACFT con envergadura superior, deben COOR previamente disponibilidad de PRKG y contar con capacidad de tractado. - PRKG remoto 4 APN COMM uso debe ser COOR con ARO BFR FLT fonos 452554926 452554925. prioridad ACFT mayores y vuelos INTL - Para optimizar tiempo de ocupación de RWY, las ACFT deberán encontrarse listas al DEP una vez alcanzado THR en su rodaje por RWY para la salida. Se exceptúan salidas durante LVP. - SER AVSEC HR ATTN: VRNO 1130-2359, IVNO 1230-2359 / 0000-0100 - SSEI CAT 7 AVBL HR VRNO BTN 1140-2359 / IVNO BTN 1240-2359/0000-0100 																
FREIRE/ AD Santa Lucía SCSU	38 55 09 S 72 22 00 W 7 km N de Radal	215 705	08 26	600 x 18	NIL	NIL	0,8	Pasto	1.400 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Raúl Ramírez P. PVT CLR uso vía TEL TEL +56 974974799
<p>FREIRE/ AD Santa Lucía:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Franja RWY 660 x 36 m. - CTN tendido eléctrico de 6 m HGT que cruza perpendicular a RCL, a 120 m THR 26, señalizado con balizas. - CTN arboles LOC costado NW STRIP a 10 M distancia y con HGT BTN 10 a 17 M 																
FREIRINA/ AD Freirina SCFF	28 31 35 S 71 03 43 W 2.5 km SE de Freirina	225 738	12 30	700 x 20	NIL	NIL	1.0	Tierra	5.700 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	WDI	HJ	Pedro Quiroga E. PVT CLR vía TEL TEL (051) 2617554 CEL (09) 3452764 Franja RWY 760 x 40 m.
<p>FREIRINA/ AD Freirina:</p> <ul style="list-style-type: none"> - CTN ARR RWY 12 DEP RWY 30 - CTN posible incursión animales o personas en RWY, AD sin cerco perimetral. - CTN tendido eléctrico 300 m al Sur THR30, sin señalizar. 																
FRUTILLAR/ AD El Avellano SCEV	41 03 06 S 73 21 04 W 12,5 km NE de Fresia	149 489	10 28	520 x 18	NIL	NIL	1.6	Pasto	1.400 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Carsten Weber Sch. PVT CLR uso vía TEL TEL (65) 330031 carsten@sumet.cl Franja RWY 580 x 36 m.
<p>FRUTILLAR/ AD El Avellano:</p> <ul style="list-style-type: none"> - CTN posible ingreso de animales. - CTN 55 m BFR THR 10 por OBST móviles, camino vecinal. - CTN 170 m BFR THR 38, árboles 25 m HGT, afecta SAPCH. - CTN 42 m BFR THR 28 debido a cerco electrificado 1 m HGT, sin señalizar. 																

AERODROMOS TERRESTRES/ Land Aerodromes																
CIUDAD/AD	COORD LOC	ELEV M FT	LDGA							LGT				SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO	ADM USO OBS
			RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	A P C H	T H R	R W Y	O T H			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
FRUTILLAR/ AD Frutillar SCFR	41 07 51 S 73 03 53 W 500 m W de Frutillar	143 469	18 36	770 x 18	NIL	NIL	0.2	Pasto	5.700 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	WDI	HJ	Luis Espinoza P. PUB TEL/FAX (65) 421376 Franja RWY 850 x 36 m
FRUTILLAR/AD Frutillar. - CTN letreros publicitarios 10 m HGT, costado Este y a 40 m RWY. - CTN THR 36, costado izquierdo, zanja drenaje de 1 m DPT x 0.70 m WID, a 26 m borde RW. - CTN zanja drenaje de 3 m DPT x 2 m WID a 32 m BFR THR 36. - CTN 33 m BFR THR 18 y THR 36 adyacente a cierre perimetral por OBST móviles, camino vecinal.										- CTN RWY concentración de aves. - CTN árboles 20 m HGT a 200 M BFR THR 35, afecta superficie de aproximación. - CTN tendido eléctrico 10 m HGT a 190 m BFR THR 36, WO SGL, afecta SAPCH. - CTN posible ingreso animales. - CTN RWY 18/36 costado W a 44 m borde RWY, a 335m THR 36, arboles 20m HGT afectan SFC transición.						
FUTALEUFU/ AD Futaleufú SCFT	43 11 09 S 71 51 02 W 1.2 km E de Futaleufú	350 1.148	09 27	948 x 18	NIL	NIL	1.0	ASPH	PCN 27 F/A/Y/T	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	D.G.A.C. PUB TEL +56652486288 CEL +56997883062 aro.futaleufu@dgac.gob.cl Cámaras de Aeródromos Franja RWY 1028 x 60 m
FUTALEUFU / AD. Futaleufu - Lugar prueba de motores THR 09/27. - Toda ACFT que pernocte debe coordinar su PRKG llamando al TEL +652486287 / +652486288 durante Horario de Servicio o al CEL +56997883062 durante o fuera de Horario de Servicio. - CTN RWY 09/27 por posible ingreso de personas y animales. - CTN mástiles de Antenas Sistema HF a 37.50 m al S eje RWY HGT 18 m SGL. - CTN a 120 m THR 09 franja N, a 21 m borde RWY, montículo 9 m HGT afecta SFC de transición. - CTN a 90 m THR 09 franja S, a 21 m borde RWY, montículo de 6 m de HGT, afecta SFC de transición - CTN mástil 42 m HGT (431136S/715338W), iluminado en Cerro 2100 FT ALT a 3 km WSW THR 09. - CTN al N STP RWY 09/27 SFC reblandecida. - CTN 2 mástiles EMA frangibles señalizados 10 m. HGT, mástil EMA principal a 50.7 m S RCL y a 59.2 m THR 27, mástil EMA respaldo a 50.7 m al S RCL y a 49.2 m THR 27, afectan SFC de transición. - CTN mástil EMA frangible señalizado 10 m HGT a 35 m al N RCL y a 4 m THR 09, afecta SFC de transición. - CTN Concentración de aves migratorias de tamaño mediano en toda la superficie del AD.										- CTN OBST conjunto de arboles HGT promedio 14,3M a 39M al S de borde RWY Y a 83M de THR 09, afecta SAPCH. - CTN OBST árbol 18,5M HGT a 47M al N de THR 09, afecta SFC transición. - AD con perímetro y accesos cerrados fuera HR SER. COOR apertura portones y terminal 2 HR BFR TEL de AD. - CTN Mástil WDI señalizado 3.5 m. HGT a 40 m. al S RCL y a 100 m. THR27, con baliza nocturna, afecta SFC Transición. - CTN Mástil WDI señalizado 3.5 m. HGT a 35 m. al N RCL y a 100 m. THR09, con baliza nocturna afecta SFC Transición. - CTN OBST LGT emergencia fijas no frangibles, 82 cms. HGT a 3 m. borde RWY 09/27 en toda su extensión, disponible para operaciones de vuelo ambulancia o catástrofes naturales decretadas por el gobierno. Sistema operado mediante control remoto por personal DGAC, se requiere coordinación con 2 hrs. de antelación al vuelo, contactar al CEL +56997883062. Mandatorio contar con extensión de servicio autorizada. - Para cálculo de FCCV del Ad. se le debe restar 30 minutos para operación de ACFT. - AD cuenta con área de salida RWY de 26 x 24 m, que puede ser usada como PRKG temporal ad ACFT, instrucciones Futaleufú INFO, fuera de horario servicio, coordinar 2 HR BFR al CEL +56997883062.						
FUTRONO/ AD Golfo Azul SCGF	40 08 27 S 72 17 01 W 8.5 km SW de Futrono	148 486	11 29	500 x 15	NIL	NIL	1.2	Grava compacta	1.400 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	WDI	HJ	Luis Ruiz-Tagle A. PVT CLR uso vía TEL TEL (56) 982590441 Franja RWY 560 x 30 m.
FUTRONO/Golfo Azul. - CTN zanja 50 cm DPT a 8 m Franja RWY 11/29 al NE RWY en toda su extensión.																

AERODROMOS TERRESTRES/ Land Aerodromes																
CIUDAD/AD	COORD LOC	ELEV M FT	LDGA							LGT				SER	HR OPS	OPR USO OBS
		T	RYW	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	A P C H	T H R	R W Y	O T H			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
HUALAIHUE/ AD Hualaihué SCHW	42 01 37 S 72 41 26 W en Poblado Hualihué	9 30	14 32	570 x 18	NIL	NIL	0,0	Asfalto	1.400 kg solo monomotores excepto ACFT STOL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	D.G.A.C. PUB Franja RWY 700 x 60 m
<p>HUALAIHUE/ AD Hualaihué</p> <ul style="list-style-type: none"> - CTN postes tendido eléctrico domiciliario 7 m HGT a 75 m THR 14, costado derecho, no señalizados. Afecta SFC transición. - CTN postes tendido eléctrico domiciliario 7 m HGT a 165 m THR 14, no señalizados. Afecta SAPCH y TKOF. - CTN posible ingreso animales. - CTN RWY 14/32 concentración de aves. - CTN RWY ambos costados, zanja drenaje 0.50m DPT x 0.40 m WID a 19 m RCL. - CTN casa 80 m THR 14, costado derecho a 29 m RCL, afecta superficie de transición. - CTN THR 32 promontorio de tierra 1,20 m HGT por 25 m LEN, costado derecho a 20 m RCL, adyacente a fosa de drenaje. - CTN árboles 25 M HGT a 180 M BFR THR 14. Afecta superficie de aproximación. - CTN arboles 10M HGT a 50M BFR THR 32, costado afecta SFC transición - CTN obstáculo cerco 3 m. HGT a 23 m. de THR 14 señalado rojo y blanco. - CTN obstáculo cerco 2 m. HGT a 14 m. de THR 32 señalado rojo y blanco. 																
HUALAIHUE / AD Río Negro SCRN	41 57 44 S 72 27 14 W 500 m de Río Negro	3 10	02 20	700 x 18	NIL	NIL	0.3	ASPH	13.500 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	WDI	HJ	D.G.A.C. PUB Franja RWY 760 x 36 m
<p>HUALAIHUE /AD Río Negro</p> <ul style="list-style-type: none"> - CTN cerco perimetral 2.2 m HGT a 50 m zona anterior THR 20, afecta Superficie de aproximación y despegue. - CTN árboles 14 m HGT a 26 m de ambos bordes RWY en toda su extensión, afecta superficie de transición. - CTN árboles 12 m HGT a 60 m BFR THR 20, afecta superficie de aproximación y despegue. - CTN posible ingreso de animales. - CTN 53 m BFR THR 02 debido a cerco perimetral 1.6 m HGT, señalado, afecta superficie de aproximación. - CTN AD SECT NE debido a concentración de aves <p>- CTN debido a mástil 6 m HGT a 2 m borde APN costado SSW.</p> <p>- CTN debido a equipamiento EMA instalada en borde APN costado SSW, 2 m HGT.</p> <p>- CTN construcción de 2.5 x 2.5 x 2.5 m a 45 m. de franja RWY 02/20, sector SW de Plataforma.</p> <p>- Coordinar apertura de portones de acceso vehicular con 1 HR antelación a la Tenencia de Carabineros TEL +56652765277, email tenecia.hornopiren@carabineros.cl y/o coordinador de emergencia municipal al TEL +56998298822 email mhualaihue@yahoo.es.</p>																
HUEPIL/ AD Rucamanqui SCHE	37 11 59 S 71 53 48 W 6 km NE de Huepil	345 1132	18 36	750 x 20	NIL	NIL	0,5	Pasto	5.500 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Sociedad Forestal y Agrícola Monte Águila Ltda. PVT Franja RWY 810 x 30 m
HUASCO/ AD Gran Cañon SCHU	28 05 57 S 71 08 45 W 1.5 km S de Carrizal Bajo	70 230	04 22	700 x 18	NIL	NIL	- 0.2	Tierra	5.700 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Pedro Quiroga E. PVT CLR vía TEL TEL (51) 2614601 CEL 93452764 Franja RWY 800 x 36 m
<p>HUASCO/AD Gran Cañon</p> <ul style="list-style-type: none"> - CTN posible incursión animales o personas en RWY, AD sin cerco perimetral. - CTN LETRERO 5 m HGT a 30 m al Weste THR 04. - CTN RWY 04/22 debido a demarcación deficiente. 																

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE
INTENTIONALLY LEFT BLANK

AERODROMOS TERRESTRES/ Land Aerodromes																
CIUDAD/AD	COORD LOC	ELEV M	LDGA							LGT				SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO	ADM USO OBS
		FT	RWY	LEN/WID	SWY	CWY	RLS	SFC	RSTG	A P C H	T H R	R W Y	O T H			
		T														
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
ILLAPEL/ AD Aucó SCIL	31 34 11 S 71 06 33 W 9 km NE de Illapel	433 1420	02 20	1140 x 18	NIL	NIL	1,4	ASPH	13.500 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Héctor Hevia M. PVT CLR uso vía TEL (53) 521248 FAX (53) 521408 Franja RWY 1320 x 60 m
ILLAPEL/AD Aucó - CTN APCH RWY 02 obstáculo, ladera cerro 1.000 m aproximadamente del THR 02. - CTN THR 20 costado SE, postación eléctrica primer tercio RWY y próximo WDI. - Otras Instalaciones: a) Plataforma de superficie de asfalto : 96 m. x 31 m. b) Calles de Rodaje de asfalto : 31 m. x 9 m. c) Calles de Rodaje de asfalto : 70 m. x 7 m.									- CTN SFC RWY, TWY y APN gravilla suelta y CTN Franja RWY motorrales - CTN sector sur árboles que sobrepasan 3.3 por ciento la superficie de aproximación y despegue. - CTN posible incursión de animales en RWY - CTN Cables de alta tensión con señalización deficiente y poco visible localizado a 2250 m. al N de THR 20. - CTN Cables de alta tensión con señalización deficiente a 2900 m. al N THR 20. - CTN THR 20 por camino a 250 m. al N, posible cruce de vehículos.							
ILLAPEL/ AD Nueva Pintacura SCNP	31 42 27 S 71 14 50 W	211 692	12 30	800 x 23	NIL	NIL	1.5	ASPH	5.700 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Hans Van Sint Jan PVT CLR vía CEL CEL +56992781037. Franja RWY 860x36M
ILLAPEL/AD Nueva Pintacura - CTN, THR 12 depresión de terreno de 6 m. DPT a 30 m. al NW THR.																
ILLAPEL/ AD El Peral SCUU	31 39 12 S 71 14 36 W 7,5 Km al Sur- poniente de Illapel	325 1066	05 23	480 x 15	NIL	NIL	- 2 + 2	Tierra	1.000 Kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Jorge Wenke H. PVT CLR uso vía TEL (02) 22423397 (053) 522279 CEL (09) 0479761
ILLAPEL/ AD El Peral - El AD queda habilitado solo para ACFT experimentales y ultralivianos con un peso Max. De DEP de 1.000 Kg. - Las OPS de APROX se deben realizar FM sur-poniente hacia el nor-orientado (rumbo 049 DEG) y sus DEP en el sentido contrario (rumbo 229 DEG) dada la presencia de un cordón de cerros que interfieren la trayectoria de APROX al THR 23. - CTN Posible ingreso de animales a RWY 05/23																
IQUIQUE/ AP Diego Aracena SCDA		Ver AD 2.5-1 aro.iquique@dgac.gob.cl														
ISLA APIAO/ AD Isla Apiáo SCIA	42 36 17 S 73 12 34 W 3 km S de la Isla Apiáo	76 250	16 34	600 x 18	NIL	NIL	2,3	Adcretos	13.500 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	D.G.A.C. PUB Franja RWY 613 x 24 m
ISLA APIAO/AD Isla Apiáo - CTN arboleda de 15 m de altura primeros 30 m costado izquierdo THR 34 afectando superficie de transición. - CTN árboles de 12 m de altura costado izquierdo THR 34 afectando superficie de transición. - CTN RWY 16/34 posible ingreso de animales, personas y vehículos. - CTN THR 16, edificación 4 m HGT, costado izquierdo a 12 m borde RWY, afecta superficie de transición.									- CTN árboles 20 m HGT a 30 m BFR THR 16, costado izquierdo - CTN RWY 16/34 costado W a 4M borde RWY DUE TO zanja drenaje 1M DPT extendiéndose a lo largo RWY - CTN cables tendido eléctrico sin balizamiento, cruza a 130 m BFR THR 16. - CTN cables tendido eléctrico sin balizamiento extendiéndose desde THR 16 hasta los primeros 150 m RWY costado SW, a 75 m RWY.							
ISLA BUTACHAUQUES/ AD Butachauques SCIB	42 18 32 S 73 08 31 W Al costado SW del Centro de Isla Butachauques	46 150	14 32	700 x 18	NIL	NIL	-1,0 RWY 14 +1,0 RWY 32	ASPH	6.600 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	D.G.A.C. PUB Franja RWY 760 x 36 m
ISLA BUTACHAUQUES/AD Butachauques - CTN prolongación ambos costados THR 32 por desnivel, depresión del terreno, baches. - CTN en APN ubicada al W THR 14 mientras hayan ACFT estacionadas, afecta SFC transición y Franja RWY. - CTN Cerco perimetral a 3 m. al W APN no señalizado. - CTN árboles ambos costados RWY 14/32 en toda su extensión, afecta SFC de Transición.									- CTN RWY posible ingreso de personas y animales. - CTN ambos costados RWY 14/32 por zanja de drenaje a 10M de los bordes de RWY, DPT 80CM. - CTN zanja de drenaje 14 m. al N del comienzo del THR RWY 14 y 2 m. al W del borde de franja de RWY, DPT 50 cm. - CTN STRIP RWY 14/32 SFC reblandecida con piedras y montículos. - Dimensiones APN LEN 44 m. WID 10 m. SFC ASPH. - Ad. LTD a máximo 2 FLT simultáneos debido a seguridad operacional.							
ISLA DAWSON/ Almirante Schroeders SCDW	53 36 07 S 70 28 38 W 1 km N de Estancia Dawson	49 160	04 22 12 30	1200 x 22 1495 x 28	NIL NIL	NIL NIL	0,0 0,4	Ripio Compactado Ripio Compactado	5.700 kg 5.700 kg	NIL NIL	NIL NIL	NIL NIL	NIL NIL	NIL NIL	HJ HJ	Armada de Chile MIL TEL +56 612205409
ISLA DAWSON/AD. Almirante Schroeders - CTN Sin señalización de marcas RWY 04/22 y 12/30.																

AMDT NR 62

AIS-CHILE

AERODROMOS TERRESTRES/ Land Aerodromes																
CIUDAD/AD	COORD LOC	ELEV M FT	LDGA							LGT				SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO	ADM USO OBS
		T	RWY	LEN/WID	SWY	CWY	RLS	SFC	RSTG	A P C H	T H R	R W Y	O T H			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
ISLA DE MAIPO/ AD. Las Pircas SCTA	33 46 15 S 70 51 18 W 4,5 kms a. SE Isla De Maipo	374 1227	07 25	500 x 15	NIL	NIL	0.0	Tierra	1.400 Kg	NIL	NIL	NIL	NIL	WDI	HJ	Armando Correa Yavar PVT TEL 56 228172831 CEL +56986897144 Franja RWY 560 x 30 m.
ISLA DE PASCUA/ AP Mataveri SCIP	Ver AD 2.6.1 aro.mataveri@dgac.gob.cl															
ISLA MOCHA/ AD Isla Mocha SCIM	38 23 5.63 S 73 52 6.84 W 6,5 km SE del Poblado	7 23	18 36	800 x 18	NIL	NIL	+1.0 RWY 18 -1.0 RWY 36	ASPH	5.700 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	WDI	HJ	PUB CTN no controlado por DGAC, BFR OPR constatar estado de RWY. Franja RWY 860 x 60 m.
<p>ISLA MOCHA/ AD Isla Mocha</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pendiente transversal 1, 5 %, un agua. - Señalización RWY, RCL y Borde. - TWY largo 39 m ancho norte 7,5 m, ancho sur 9 m, pendiente transversal 0,5 %, superficie adocreto, señalización bordes. - RAMP largo 65 m, ancho norte 20m, pendiente longitudinal 1,0 %, superficie adocreto, señalización bordes. - TIBA 118.2 MHz. - CTN RWY presencia de animales, peatones, jinetes y vehículos, especialmente fines de semana. - CTN franja RWY no utilizable, maleza larga y terreno en desnivel, en toda su extensión, ambos costados RWY. - Operaciones desde/hacia AD SCIM deberán presentar FPL a las dependencias de tránsito aéreo de Concepción o Temuco conforme a lo dispuesto en la DAN 91 o a través de IFIS - Fiscalización DGAC para las OPS Aéreas en el siguiente horario: VRNO MON-SUN 1300-FCCV, IVNO MON-SUN 1400-FCCV. 																
ISLA MOCHA/ AD Punta El Saco SCHM	38 24 36 S 73 54 03 W 15 km SE del Poblado	7 23	11 29	700 x 18	NIL	NIL	0,1	Arena Pasto	5.500 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Mario Hann C. PVT Franja RWY 820 x 30 m
ISLA QUENAC/ AD Quenac SCQE	42 27 56 S 73 20 03 W 770 m SW de poblado Isla Quenac	50 164	13 31	560 x 18	NIL	NIL	-1,9 RWY 13 +1.9 RWY 31	ASPH	6.600 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	D.G.A.C. PUB Franja RWY 616 x 36 m
<p>ISLA QUENAC/ AD Quenac</p> <ul style="list-style-type: none"> - CTN RWY 13/31, desnivel en toda Franja RWY. - CTN primeros 50 M en ambos costados THR 31 sin Franja de RWY. - CTN RWY13/31 posible ingreso de animales, personas y vehículos. - Dimensiones APN LEN 38 m. WID 20 m. SFC ASPH 																

AI5-CHILE

AMDT NR 45

AERODROMOS TERRESTRES/ Land Aerodromes																
CIUDAD/AD	COORD LOC	ELEV M FT	LDGA							LGT				SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO	ADM USO OBS
			RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	A P C H	T H R	R W Y	O T H			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
ISLA SANTA MARIA/ AD Puerto Sur SCIS	37 01 43 S 73 30 29 W 1.5 km N de Puerto Sur	6 20	02 20	800 x 18	NIL	NIL	0.1	Adocreto	5.700 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	PUB CTN AD no controlado por DGAC, BFR OPR constatar estado de RWY Franja RWY 800 x 18 m
ISLA SANTA MARIA / AD Puerto Sur - CTN postación eléctrica 11.50 m HGT a 250 m al sur THR 02 - CTN RWY presencia de animales, peatones, jinetes y vehículos especialmente fines de semana. - CTN franja RWY no utilizable, maleza larga y terreno en desnivel, en toda su extensión. Ambos costados RWY. - CTN torre MET señalizada (100M HGT) ubicada a 2500M al WSW RWY 02 GEO COORD 37 02 21S - 73 32 16 W.																
ISLA TALCAN/ AD Isla Talcán SCIK	42 44 38 S 72 58 00 W Ubicada al centro de la Isla	14 46	17 35	755 x 18	NIL	NIL	0.2	Pasto	5.700 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Jonathan Armstrong H. PVT CLR uso vía TEL. TEL 222427302 CEL 973882220 Franja RWY 815 x 36 m
ISLA TALCAN/ AD Isla Talcán - CTN antena 18 m HGT sobre montículo de 6 M HGT y emplazada a 75 M Este THR 35. - Coordinaciones para operar, deben realizarse con 72 HR BFR FONO CTC 222427302 ó 73882220																
ISLA TIERRA DE FUEGO/ AD Iván Martínez SCIT	52 57 18 S 70 01 58 W 8 km NW de edificaciones de Estancia Domenico	44 144	08 26	670 x 18	NIL	NIL	0,0	Ripio	5.500 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Michael Bianchi PVT TEL (56-2) 25718669 CEL 8-9028264 Franja RWY 665 x 26 m

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE
INTENTIONALLY LEFT BLANK

AERODROMOS TERRESTRES/ Land Aerodromes

CIUDAD/AD	COORD LOC	ELEV M FT	LDGA							LGT				SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO	ADM USO OBS
			RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	A P C H	T H R	R W Y	O T H			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
JUAN FERNANDEZ/ AD Robinson Crusoe SCIR	33 39 57 S 78 55 45 W 10 km W de la Bahía Cumberland	132 433	14 32	1007 x 18	NIL	NIL	+ 2.0 RWY32	Tratamiento superficial asfáltico	7.500 kg	NIL	REN REIL	REDL	APAPI 3.2 DEG RWY 14/32 TEDL	WDI	HJ	D.G.A.C. PUB TEL 2 24392781 2 24392981 ARO/MET/AFIS Cámaras de Aeródromos (www.dgac.gob.cl) Ver VAC/RET Franja RWY 1077 x 60 m
<p>JUAN FERNANDEZ / AD Robinson Crusoe</p> <ul style="list-style-type: none"> - AD cuenta con refugio para pasajeros. - Ver VAC Zona de Turbulencia. - CTN RWY 14/32 acantilado en ambos extremos de franja de RWY. - CTN franja de RWY reducida a 20 m de ancho. - CTN primeros 200M de ambas RWY 14/32 NO visibles desde TWR (AFIS), operaciones en esas zonas a discreción. - CTN OBST montículo de tierra ubicado a 24M RWY 14/32 dirección NW y entre 560 y 700M desde THR 14 dirección SE. - CTN OBST cerro a 600M THR 14 dirección SW y a 32M borde RWY 14/32 - CTN OBST zanjas drenaje de 1M de WID por 80CM de DPT a 22M borde RWY 14/32 - CTN Montículo 5M HGT a 25M al SW THR 32 FM borde de RWY, afecta SFC Transición. - CTN Montículo o desnivel de 5M HGT a 21M al NE THR 32, dentro de Franja RWY, afecta SFC Transición. 																

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE
INTENTIONALLY LEFT BLANK

AERODROMOS TERRESTRES/ Land Aerodromes																
CIUDAD/AD	COORD LOC	ELEV M FT	LDGA							LGT				SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO	ADM USO OBS
			RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	A P C H	T H R	R W Y	O T H			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
LA LIGUA/ AD Diego Portales SCLQ	32 26 56 S 71 15 31 W 2 km W de La Ligua	76 250	08 26	770 x 20	NIL	NIL	- 0.2	Tierra	5.700 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	César Hernández E. PUB TEL (33) 2713251 OPS coordinación con Club Aéreo. Franja RWY 830 x 60 m
LA LIGUA/AD Diego Portales - CTN torre de líneas de alta tensión, señalización deficiente a 800 m THR 08. - CTN reblandecimiento RWY en períodos de lluvias. - RWY operativa sólo para ACFT livianas monomotores. - CTN RWY posible ingresos de personas o animales. - CTN RWY 08/26 árbol 20HGT APRX a 300 M W THR 08 interfiere zona de APCH y TKOF - CTN RWY 08/26 por posible ingreso de personas y animales.																
LA LUMBRERA/ AD El Alba SCAB	33 39 32 S 71 17 21 W 1.5 km S de La Lumbreira	137 450	09 27	510 x 17	NIL	NIL	0.2	Pasto	1650 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Manuel Lizana V. PVT TEL (2) 22323768/ 28324588 Coordinador Sr. Fernando Lira CEL 951259492 Franja RWY 550 x 30 m
LA LUMBRERA/ AD El Alba - CTN tendido eléctrico 5 m HGT a 193 m THR 27, afectando trayectoria de aproximación																
LA ESTRELLA/ AD Don Aliro García SCDG	34 11 38 S 71 34 05 W	210 689	05 23	560 x 18	NIL	NIL	+ 1,6 - 1,6	Tierra	1400 Kg.	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	José Ramila G. PVT CLR vía TEL 92246122 Franja RWY 620 x 36
LA ESTRELLA/AD Don Aliro García - CTN con tendido eléctrico al sur poniente del THR 05, distante 207M, HTG 8,5 no es obstáculo y no posee señalización.																

AERODROMOS TERRESTRES/ Land Aerodromes

CIUDAD/AD	COORD LOC	ELEV M FT	AREA LDG							LGT				SER	HR OPS	OPR USO OBS
			RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	A P C H	T H R	R W Y	O T H			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
LA SERENA/ AD La Florida SCSE	29 54 59 S 71 11 58 W 6 km E de La Serena	146 481	12 30	1938 x 45	NIL	NIL	0.7	ASPH	PCR 600 F/A/X/T	SSALF RWY 12	REIL RWY 30	REDL	ABN RWY 12 PAPI 2.5° RWY 30 PAPI 3.0° MEHT 45 FT	SSEI CAT 7 AVSEC AVGAS 100- LL JET A1 WDI LGT	HJ	D.G.A.C. PUB CEL ARO +569972124274 Cámaras de Aeródromos www.dgac.gob.cl aro.serena@dgac.gob.cl Ver VAC/RET Franja RWY 2058 x 300 m

LA SERENA/AD La Florida

- AVSEC HR ATTN H24
- SSEI CAT 7 HR ATTN VRNO MON-FRI BTN 0000-0020/1140-2359, SAT BTN 0000-0020/1140-2320, SUN BTN 1140-2359 / IVNO MON-SAT BTN 0000-0120/1240-2359, SUN BTN 0000-0020/1240-2359
- Supervisor area de MOV HR ATTN VRNO MON-FRI BTN 0000-0020/1140-2359, SAT BTN 0000-0020/1140-2320, SUN BTN 1140-2359 / IVNO MON-SAT BTN 0000-0120/1240-2359, SUN BTN 0000-0020/1240-2359
- CAT SSEI 7, ACFT crítica A321 y solicitud de aumento de CAT lease DAP 14 03.
- Para las extensiones de servicio, se brindará solo nivel de categoría SSEI asociada al tipo de aeronave.
- Toda ACFT que opere fuera del horario de Operación del AD, deberá efectuar reportes de posición en 129.4 MHz y posteriormente deberá contactar con Santiago Radar 129.1 MHz.
- Todo tránsito que opere en el sector de La Serena desde Punta Colorada hasta Ovalle (RDO 40 NM) sobre 5.000 FT deberá contactar con Serena RDR o como alternativa Serena TWR para recibir información de posible tránsito IFR.
- Prueba de motores con máxima potencia en INT RWY con TWY BRAVO.
- ACFT BAE146, B737, A319, A320, A321, A19N, A20N, para salir de PRKG y girar deberán utilizar mínima potencia.
- TWY ALFA SFC Asfalto, WID 7 m, uso limitado aeronaves hasta 5.700 kg.
- **TWY DELTA 130 x 10 m. RSTG 5.700 Kg. Sin letreros indicadores ni TEDL.**
- APN principal PCR 260 F/A/Y/T, limitada para ACFT menores de 5.700 kg, posterior carguío combustible dirigirse a APN aviación menor.
- Toda ACFT que requiera utilizar APN Comercial y/o carguío de combustible, previo al inicio del vuelo debe coordinar PRKG con Sociedad Concesionaria S.A. La Florida a los Fonos +56512270353 +56944018563 o Email informaciones.lsc@reddeaeeropuertos.cl - supervisor.lsc@reddeaeeropuertos.cl
- Turning Bay disponible en RWY 12/30. Rodaje en RAMP a mínima potencia.
- AD cuenta con Centro de Mantenimiento Aeronáutico (CMA) HR ATTN VRNO MON-FRI 1100-2100/ IVNO 1200-2200 TEL (51)2604657, fuera de horario RQ ATTN CEL +56990171554 ó +569 84891544
- AD cuenta con FBO HR ATTN VRNO MON-FRI 1140-0100, SAT BTN 1300-0100 / IVNO MON-SAT BTN 1240-2359, SUN BTN 1240-2359, SUN-HOL RQ ATTN vía fono (+56) 51 2270689, CEL (+56) 9 90171554
- AVGAS 100LL Club Aéreo La Serena-Coquimbo HR ATTN IVNO MON-SUN/HOL BTN 1300-2200, VRNO MON-SUN/HOL BTN 1200-2100, otro COOR ATTN vía TEL 443569040 email contacto@clubaereolaserena.cl.
- Abastecimiento Combustible Petrobras aviación – Air BP Copec AVGAS JET A1: (IVNO) MON-FRI 1230-0030 UTC / SAT/SUN/HOL BTN 1430-0030 UTC. (VRNO) MON-FRI 1130-2330 UTC / SAT/SUN/HOL BTN 1330-2330 UTC. fuera de horario establecido RQ ATTN 02 HR BFR vía TEL +56512272721 / +56956583530
- AVGAS JET A1 AVBL en RAMP principal
- COORD GEO:
THR 12: 29°54'45,19" S 71°12'30,90"W
THR 30: 29°55'13,04"S 71°11'25,99"W
- CTN Cerro con antenas, altura total 1.972 FT ubicado a 1.78 NM al SW del AD.
- CTN obstáculos móviles de 3 m HGT 45 m Este THR 30.
- CTN presencia de aves en área de aproximación, pista, THRs e inmediateciones del AD, intensificándose en periodo invernal.
- CTN TREE 15M HGT costado N RWY 30 afectando SFC de transición RWY 12/30
- CTN APN secundaria debido a posibles obstáculos móviles al Este TWY BRAVO a 122 m al sur de RWY.
- CTN APN secundaria sin torres de iluminación.
- CTN OBST debido a torres de LGT DE 20.4 M HGT, EN PRKG 4 Y PRKG 5 afectando SFC de transición RWY 12/30 instrucciones: La Serena TWR 118.6 MHZ
- CTN tendido eléctrico de torres de alta tensión, balizadas y señalizadas de 70 m HGT a 6,2 Km al E THR 30, cruzando el río Elqui.
- CTN Antena 50 m. HGT ubicada a 7.3 Km. Al E THR 30, COORD GEO: 29 57 77
- CTN Durante procedimiento de APCH y DEP debido a eventual resplandor de punteros Laser portátiles.
- CTN THR 12 al W, a 26 M del borde, canal de drenaje de 1.5 M. ancho y 0.5 M. de profundidad.

AMDT NR 62

AIS-CHILE

AIS-CHILE

AMDT NR 61

AERODROMOS TERRESTRES/ Land Aerodromes																	
CIUDAD/AD	COORD LOC	ELEV M FT	LDGA							LGT				SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO	ADM USO OBS	
			RWY	LEN/WID	SWY	CWY	RLS	SFC	RSTG	A P C H	T H R	R W Y	O T H				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	1'	11	12	13	14	15	16	17	
LA UNION/ AD Hueicolla SCHK	40 09 31 S 73 39 16 W 1 km NE de Caleta Hueicolla	18 59	17 35	500 x 25	NIL	NIL	0.1	Pasto	5.700 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	WDI	HJ	Oswaldo Quiroz. PVT TEL (64) 2322244 Franja RWY 800 x 36m	
LA UNION/ AD Hueicolla - CTN zanja de drenaje 2.5 m. al W borde de RWY, en toda su extensión. - ARR RWY 17, DEP RWY 35 - CTN superficie transición casas de 6.50 m HGT en ladera Cerro a 104 m al Este RCL, sector central AD. - CTN zanja de 1M DPT, LOC 14.5 M de eje de RWY, costado derecho RWY35 en toda su extensión. - CTN OBST árboles 6 m HGT a 14 m costado izquierdo THR 17, interfiriendo SFC de Transición									- CTN obstáculos móviles, en camino rural a 120 m Norte THR 22, en proyección RCL. - CTN árboles obstaculizando tercio superior superficie transición, sector W y SW. - CTN arboles 10M HGT LOC A 5M costado derecho RWY 17, interfiriendo SFC de transición, en toda su extensión. - CTN arboles 10M HGT LOC A 14M costado izquierdo THR 17 Y 5M de borde RWY 17, interfiriendo SFC de transición, en toda su extensión - CTN OBST árboles 10 m HGT a 270 m costado E THR 35, interfiriendo SFC de Transición.								
LA UNION/ AD Los Maitenes de Villa Vieja SCVV	40 19 02 S 72 58 46 W 200 m costado E ruta 5 cruce Los Tambores	45 147	01 19	700 x 18	NIL	NIL	-0.5 RWY 01 -0.5 RWY 19	Pasto	1.370 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	WDI	HJ	Jorge Mautz Mautz PUB TEL +56998477189 jorgemautz@gmail.com clubaereo.secretaria01@gmail.com seguridadscvv@gmail.com Franja RWY 760 x 36m	
LA UNION/AD Los Maitenes de Villa Vieja - CTN tendido eléctrico 30 m HGT, interfiere superficie aproximación. RWY 01. - ACFTs particulares con intenciones de pernoctar en él, deben COOR BRF con Club Aéreo de Río Bueno/La Union, PRKG sujeto a cobro, TEL 642341891 CEL 998294034 clubaereo.olaunion@gmail.com . - CTN OBST LGT de emergencia a 3 m borde RWY 01/19, frangibles. - AD cuenta con LGT emergencia fijas frangibles, disponibles solo para MEDEVAC o catástrofes naturales decretadas por el gobierno, activación tierra o aire FREQ 122.8 MHZ: 3 PTT intens. baja, 5 PTT intens. media, 7 PTT intens. máxima, previa operación contactar con Club Aéreo La Unión TEL +56642341891 +56990613615. - Calle de rodaje Alfa de 18 m de ancho, por 700 m de largo con superficie de asfalto. - Calle de rodaje Bravo de 18 m de ancho, por 63 m de largo con superficie asfalto. - Calle de rodaje Charlie de 18 m de ancho, por 49 m de largo con superficie de asfalto. - Plataforma: Largo de 109 m x 151 m de ancho con superficie asfalto.									- CTN costado E franja RWY árboles 10 m HGT a 48 m RCL, en toda su extensión. - CTN árboles 30 m HGT a 300 m THR 19, interfiere superficie de aproximación. - CTN RWY costado W arboles superficie de transición. - CTN THR 19 árboles en superficie de aproximación. - CTN árbol 13 m HGT, costado W THR 19 a 65 m RCL, interfiriendo superficie de transición. - CTN OBST árboles 32 m HGT a 600 m al S THR 01, afectando SFC APCH. - CTN OBST árboles 28 m HGT a 200 m costado izquierdo THR 19 afectando SFC de Transición. - CTN OBST cerco perimetral y arbustos 1.5 a 2 m HGT en borde Franja RWY, afecta SFC de Transición. - CTN OBST panderetas 2 m HGT a 25 m al E borde RWY 01 afecta SFC de Transición.								
LA UNIÓN/ AD Pozo Brujo SCZB	40 12 19 S 72 34 05 W	120 394	12 30	750 x 18	NIL	NIL	0.4	ASPH	5.700 KG	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Julio César Toledo PVT CEL 7-8503902 TEL (63) 2481634 juliolezaeta@sumet.cl Franja RWY 810 x 36m	
LA UNIÓN/ AD Pozo Brujo - CTN árbol 14 m HGT sector NE THR 12 y a 68 m RCL, interfiriendo superficie de transición. - CTN árbol 16 m HGT sector SW a 40 m THR 12 interfiriendo superficie de transición. - CTN OBST árboles 7 m HGT a 36 m costado izquierdo THR 30 afectando SFC de Transición. - CTN OBST árboles 11 m HGT a 70 m costado derecho THR 30 afectando SFC de Transición. - CTN OBST árboles 15 m HGT a 50 m costado derecho THR 12 en toda extensión de RWY.									- CTN STRIP RWY 12/30, zanja a 13M, 1M WID, 3M DPT, al SW de RWY 12/30 en toda su extensión. - CTN OBST arboles 20M HGT costado NE THR 12 interfiriendo SFC de transición. - CTN STRIP RWY 12/30, desnivel APRX de 50CM, BTN 150 a 400M FM THR 12, costado SW de RWY 12/30 - CTN Franja RWY 12/30 zanja 3 m DPT a 13 m al costado izquierdo THR 12 en toda su extensión. - CTN OBST árboles 20 m HGT a 50 m Franja RWY 12/30, en sector medio de RWY.								
LAGO CABURGA/ AD Llolle norte SCKB	39 03 27 S 71 41 23 W Ribera noreste Lago Caburga	500 1641	07 25	500 x 18	NIL	NIL	-1.0	Pasto	1.370 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	WDI	HJ	Javier Beluzán Sch. PVT CLR uso vía TEL TEL (2) 23344050 TEL (2) 22310702 Franja RWY 560 x 40m	
LAGO CABURGA/AD Llollenorte - CTN franja ubicada al oeste THR 07 disponible en promedio 23 m, posterior corte de terreno. - arboles LOC ambos costados RWY 07/25, CTN SUS HGT sobrepasan SFC transición									- CTN Obstáculos árboles a ambos costados RWY 07/25 costado W THR 07, primer grupo de árboles a 53 M borde RWY con una HGT promedio de 18 M, segundo grupo de árboles mitad de RWY 07/25 a 35 M del borde RWY con una HGT promedio de 20 M, tercer grupo de árboles a 25 M borde RWY 07/25 con HGT promedio de 15 M costado E (THR 07), grupo de árboles a 25 m borde RWY con HGT promedio de 18 M.								
LAGO RANCO/ AD Arquihue SCAQ	40 11 54 S 72 01 45 W 500 m E de Arquihue	180 590	09 27	840 x 20	NIL	NIL	1.0	Pasto	5.500 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	WDI	HJ	Jurgen Paulmann K. PVT Franja RWY 915x40 m	
LAGO RANCO/AD Arquihue - ARR solo RWY 09 DEP solo RWY 27, árboles 30 m HGT sector norte. - CTN árboles 20 m HGT a 20 m a lo largo franja RWY al sur RCL. - CTN tendido eléctrico a 70 m RCL a lo largo franja RWY costado sur. CTN árboles 30 m HGT a 60 m antes THR 27.									- CTN árbol 24 m HGT costado sur THR 27, a 600 m RCL obstaculizando superficie de transición. - CTN árbol 4 m HGT a 19 m costado sur THR 09 obstaculizando superficie de transición. - CTN árbol 18 m HGT a 140 m RCL, obstaculizando superficie de transición. - CTN árbol a 50 m RCL, sector Sur, y 24 m HGT obstaculizando superficie de transición.								

AMDT NR 61

AI-CHILE

AERODROMOS TERRESTRES/ Land Aerodromes																
CIUDAD/AD	COORD LOC	ELEV M FT	LDGA						LGT				SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO	ADM USO OBS	
			RWY	LEN/WID	SWY	CWY	RLS	SFC	RSTG	A P C H	T H R	R W Y				O T H
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
LAGO RAPEL/ AD Costa del Sol SCSO	* 34 07 15 S 71 31 38 W 8 km SE de la Central Rapel	119 390	14 32	643 x 30	NIL	NIL	0.2	Ripio Pasto	2.500 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	Daniel Osiac B. PVT CLR via CEL. CEL Daniel Osiac CEL +56992332712 Enrique Osiac CEL +56992332711 Claudio Hornauer CEL +56997272313 Cuidador RWY Franja RWY 703x36 m
LAGO RAPEL/AD Costa del Sol - CTN árboles a 50 m. ambos costados RWY. - CTN primeros 31 m anterior THR 14 sin franja, costado izquierdo. - CTN THR 14 franja reducida a 30 m. - CTN zanja LEN 31 m, WID 20 cm DPT 20 cm para evacuación aguas lluvias se extiende paralelamente THR 14 a 1 m borde THR 14 costado izquierdo.									- CTN OBST debido a arboles de 6 m HGT ubicados a 60 m al SSE THR 32 - CTN OBST debido a arboles de 5.2 m HGT ubicados a 60 m al ESE THR 32 - Se Prohibe OPS TGL RWY 14/32, Prohibido OPS HEL, excepto EMERG/Incendios. - CTN zanja drenaje a 28 m. al NE borde RWY 14/32, WID 0.6 m. DPT 3.6 m.							
LAGO VERDE/ AD Lago Verde SCVE	*44 13 46 S 71 51 07 W 1 km NW del Lago Verde	311 1020	04 22	860 x 18	NIL	NIL	0,2	Ripio	13.000 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	D.G.A.C. PUB Franja RWY 920 x40 m
LAGO VERDE/ AD Lago Verde: - CTN RWY presencia de animales.																
LAS CABRAS/ AD Rapelhuapi SCRP	34 06 22 S 71 30 45 W 8 km SE Central Rapel	170 558	16 34	917 x 30	NIL	NIL	-1.1 RWY 16 +1.1 RWY 34	Tierra	5.700 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	WDI	HJ	Juan Dieguez Manfredini PVT CLR uso via +56227566300 CEL +56998959801 juan.dieguez@hidros an.cl Franja RWY 977x36m
LAS CABRAS/AD Rapelhuapi - CTN zanja a 10 m THR 16.																
LAMPA/ AD La Hacienda SCHL	33 20 08,4 S 70 54 54,7 W 13 km NE del AP Arturo Merino B. 532 1746	532 1746	05 23	830 x 18	NIL	NIL	-1.93	Tierra	5.500 Kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Enrique Varas T. PVT CLR via CEL TEL 22319145/22189972 CEL 09-9491774 Franja RWY 830 x36 m. evaras@dmi.cl
- LAMPA/AD La Hacienda: Considerando que el sector se desarrollan actividades de entrenamiento para helicópteros de la FACH, operaciones de ultralivianos y aeronaves experimentales hacia y desde el AD Lipangui, ubicado a 3 NM al Este, cuando el usuario prevea operar hacia otro AD o en vuelo local, deberá cumplir con lo siguiente: 1) presentar FPL, excepto para vuelos locales . 2) Contactar con Santiago TWR 118.1 MHZ. antes del DEP, comunicando intenciones utilizando distintivo de identificación del AD La Hacienda. 3) Posterior al contacto con Santiago TWR, comunicar intenciones en la FREQ 130.3 MHZ antes del DEP para informar el tránsito hacia/desde AD Lipangui. Posterior volver a 118.1 MHZ con Santiago TWR. Ajustarse a rutas VFR publicadas en AIP-CHILE Volumen I, ENR 7 y proceder de acuerdo a instrucciones ATC.									4) Parar arribos ajustarse a las rutas VFR publicadas en la AIP-CHILE, ENR 7 manteniendo contacto con Santiago Información 122.4 MHZ. 5) Al aproximar al AD contactar con Santiago TWR 118.1 MHZ para informar intenciones y recibir infomación de tránsito en la zona. Posterior comunicar intenciones en 130.3 MHZ para mantener informado al tránsito operando hacia/desde AD, Lipangui. 6) Uso SSR obligatorio. 7) CTN uso RWY 05 para DEP, Cerro 120 m. HGT en prolongación RCL a 1332 m.							

AIS-CHILE

AMDT NR 62

AERODROMOS TERRESTRES/ Land Aerodromes																
CIUDAD/AD	COORD LOC	ELEV M FT	LDGA						LGT				SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO	ADM USO OBS	
			RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	APCH	THR	RWY				OTH
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
LAMPA/ AD Lipangui SCKL	33 20 13 S 70 51 04 W 6 km SE de Lampa	475 1558	16 34	450 x 15	NIL	NIL	0.2	ASPH*	800 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	WDI	HJ	Jorge Burgos C. PVT CLR uso vía TEL 22741578 (09) 92242601 Franja RWY 510x30m
LAMPA/AD Lipangui: - AD disponible para ultralivianos y ACFT experimentales TIL 1.500 LBS. - Establece modalidad TIBA 130.3 MHz.									- *SFC RWY : Franja central ASPH de 6.5M WID ambos costados de tierra. - CTN AD actividades de ultralivianos, radio 1.5 NM 331952S 705100 W. GND/500 FT AGL - CTN tendido eléctrico THR 16							
LAUTARO/ AD Esperanza SCLS	38 32 56 S 72 08 45 W 25 km E de Lautaro	375 1230	18 36	530 x 16	NIL	NIL	-0.2	Pasto	1.400 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	WDI	HJ	Derrick Mackay G. PVT TEL (45) 2241967 Casilla 239 Lautaro Franja RWY 630 x 32 m
LAUTARO/AD Esperanza - CTN cerco perimetral LOC ambos costados RWY, su HGT sobrepasa SFC transición.																
LEBU/ AD Los Pehuenches SCLB	37 39 26 S 73 37 42 W 5 km SE de Lebu	179 587	18 36	800 x 18	NIL	NIL	1,2	Asfalto	7.900 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	WDI	HJ	PUB CTN AD no controlado por DGAC, BFR OPR constatar estado RWY Franja RWY 880 x 40 m
LEBU/ AD Los Pehuenches - Operaciones desde/hacia AD SCLB deberán presentar FPL a las dependencias de tránsito aéreo de Concepción o Temuco conforme a lo dispuesto en la DAN 91 o a través de IFIS - CTN árboles ambos costados RWY afecta superficie de transición.									- CTN franja RWY ambos costados por socavones 0,25 m DPT. - CTN árbol a 150 m THR 36, afecta superficie de transición. - CTN RWY presencia de animales, peatones, jinetes y vehículos.							
LINARES AD Achibueno SCAV	36 08 31 S 71 22 26 W 37 Km al SE de Linares	480 1673	15 33	740 x 18	NIL	NIL	-1 1	Maicillo	5.700 Kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	H. Pollak Ben-David PVT TEL (02)22423929 Franja RWY 800 x 36
LINARES/ AD Municipal de Linares SCLN	35 51 39 S 71 32 52 W 4.8 km E de Linares	185 607	01 19	805 x 18	NIL	NIL	RWY 01 -0.4 RWY19 +0.4	Lechada Asfáltica	7.257 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Mario Meza Vásquez I. Municipalidad Linares PUB TEL +56732564601 CEL +56977930646 mariomeza@corporacionlinares.cl juliasepulveda@corporacionlinares.cl Franja RWY 925 x 80 m
LINARES/ AD Municipal de Linares - CTN RWY posible ingreso de persona o animales. - CTN árbol y tendido eléctrico balizado a 290 m al Sur THR 01, interfiere superficie de aproximación y despegue, - CTN árboles 15 m HGT a 242 m al NW THR 19									- CTN árboles 23 m HGT a 407 m al NE THR 19 - CTN tendido eléctrico a 370 m hacia el sur THR 01, cables balizados. Postes sin señalar. - CTN árboles 19 m HGT a 115 m de RCL hacia el W, afecta superficie de transición. - Las ACFT que operen en el AD, deberán considerar las dimensiones de la Calle de acceso de 40 m de longitud por 11 m de ancho, que permite el ingreso a la Plataforma (40m x 60m.), ubicada al costado E, del THR 01.							
LITUECHE/ AD Litueche SCTU	34 06 52 S 71 43 12 W 500 m NE de Litueche	240 787	03 21	635 x 20	NIL	NIL	0,5	Tierra	5.700 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	WDI	HJ	Luis Soto M PVT CLR uso vía TEL TEL (72) 22851091 Franja RWY 695 x 36 M
LITUECHE/ AD Litueche : - CTN RWY posible ingreso de personas y animales. - RWY solo AVBL DEP, ARR, APCH hacia RWY 21, debido a presencia de obstáculos en SFC APCH a THR 03 - CTN luminaria de 9M HGT en sector poblado localizado a 161M THR 03 hacia el S, afecta SFC de APCH a THR 03.									- CTN 5 aerogeneradores 229.5 m. HGT, Parque Eólico Manantiales, RDO 4 NM centrado en COORD GEO 340616.58S / 713750.28W a 8 KM al NW AD Litueche. - CTN 6 aerogeneradores 229.5 m. HGT, Parque Eólico Cardonal, RDO 3 NM centrado en COORD GEO 340457.62S / 713957.19W a 6 KM al NW AD Litueche.							



AMDT NR 62

AIS-CHILE

AERODROMOS TERRESTRES/ Land Aerodromes																
CIUDAD/AD	COORD LOC	ELEV M FT	LDGA							LGT				SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO	ADM USO OBS
			RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	A P C H	T H R	R W Y	O T H			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
LITUECHE/ AD Topocalma SCLT	34 06 44 S 71 56 17 S 27 km SW de Litueche	30 98	08 26	675 x 18	NIL	NIL	0.2	Maicillo	5.700 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	José Prida R. PVT CLR uso vía TEL TEL 222 185 187 CEL 997586812 Franja RWY 735 x 36 m
LITUECHE/AD Topocalma - CTN OBST árboles de 5 a 6 m HGT localizados a 15 m borde franja de RWY 08/26 al costado NW, afectando SFC de Transición. - CTN OBST árboles de 5 a 6 m HGT localizados a 64 m THR 26 al costado NW, afectando SFC de Transición.									- CTN OBST natural, cerro a 520 m THR 26 costado E. - CTN OBST árboles de 20 m HGT localizados a 280 m THR 08 al costado W, interfiriendo SFC APCH. - CTN OBST árboles 6 m HGT localizados a 15 m THR 26 al costado N, interfiriendo SFC de Transición. - CTN OBST árboles de 11 a 18 m HGT a 130 m prolongación THR 08 al W, interfiriendo SFC de Transición.							
LLANADA GRANDE/ AD Llanada Grande SCLD	41 52 16.74 S 71 56 15.86 W 50 km SE de Cochamó	305 1000	14 32	1110 x 23	NIL	NIL	1.9	ASPH	PCN 12 F/C/Y/T	NIL	NIL	NIL	NIL	WDI	HJ	D.G.A.C. PUB Franja RWY 1170 x 50 m
LLANADA GRANDE/ AD Llanada Grande - CTN en franja RWY, desniveles ambos costados - CTN grieta 40 cm DPT por 3 m de largo ubicada a 1 m borde W THR 32. - CTN Franja RWY reblandecida. - CTN cercos perimetrales 1.8 m HGT a 55 m antes THR. - CTN posible ingreso de animales. - CTN RWY ambos costados, longitudinalmente, zanja drenaje 1.50 m DPT x 2 m WID a 51 m RCL. - CTN zanja drenaje de 1 m DPT x 150. m WID a 64 m THR 14. - Ad cuenta con LGT emergencia fijas, frangibles, AVBL solo para MEDEVAC o catástrofes naturales decretadas por el Gobierno. Para instalación requiere coordinar 2 horas antes del vuelo al CEL +56945599975 (Centro de Salud) - En HR atención AD, coordinar apertura de portones al TEL +56652765590 (Carabineros de Chile)									- CTN grupo arbóreo 20 m HGT APRX ambos costados RWY a 95 m RCL, afecta superficie de transición. - CTN postes tendido eléctrico 6 m HGT a lo largo THR 14, costado izquierdo a 65 m RCL. - CTN RWY 14/32 DUE TO TREE(S) 10M HGT LOC. 70M AL NW THR 14 afecta SAPCH. - CTN arboles 18M HGT, ubicados a 79M al NW de THR 14. - CTN debido a conjunto de arboles al costado NE y a 81M del borde de RWY, HGT AVG de 35M afecta SFC de transición - CTN debido a conjunto de arboles de 22 M de HGT AVG LOC a 85 M al NW del THR 14, afecta SAPCH. - CTN con árbol de 5.6 M de HGT LOC a 81 M al NW zona anterior al THR 14.							
LLICO/ AD Torca SCLI	34 47 00 S 72 03 03 W 3 km SE de Llico	20 66	20 02	755 x 18	NIL	NIL	0.5	Tierra Pasto Faja central de 10 m WID APRX	5.700 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Club Aéreo de Vichuquén PVT CLR uso vía TEL TEL (75) 240024 Franja RWY 815 x 36 m.
LLICO / AD Torca - Se prohíbe OPS TGL RWY 02/20 - CTN árboles BTN 11 m y 14 m HGT en prolongación THR 20 hacia el N aprox. 200 m. afecta SFC APCH.									- CTN árbol 15 m HGT a 80 m desde borde THR 02 hacia el SW afecta SFC APCH. - CTN árboles de 4 m a 15 m HGT a 20 m. desde borde RWY hacia el W, afectan SFC APCH. - CTN Postes de tendido eléctrico señalizados de 8 m HGT a 41 m al W de THR 21.							
LLIFEN/ AD Calcurrupe SCLF	40 14 39 S 72 14 13 W 5 km SE de Llifén	102 335	12 30	600 x 20	NIL	NIL	0.2	Pasto	5.700 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Hernán Santibañez PVT TEL (32) 2212503 Franja RWY 660 x 36 m
LLIFEN/AD Calcurrupe - CTN THR 12 sólo DEP. CTN THR 30 sólo ARR. - CTN árboles 25 m HGT a 70 m THR 30 costado Este franja y 36 m RCL. - CTN antena 21 m HGT a 50 m aproximadamente y 21 m RCL franja costado weste. - CTN RWY tránsito de animales o personas en área de movimiento									- CTN tendido eléctrico a 40 m desde THR 12, costado izquierdo. - CTN RWY tránsito de animales o personas. - CTN árboles costado NE RWY en superficie de transición - CTN árboles obstaculizan superficie de aproximación RWY 12. - CTN árboles en aproximación a RWY 30.				- CTN OBST árboles de 4 a 12 m HGT ambos costados RWY 12/30 afectan SFC de Transición. - CTN OBST árboles 11 m HGT localizados en zona a 103 m antes de THR 12, interfiere SFC APCH.			
LLIFEN/ AD Chollinco SCIF	40 12 21 S 72 13 53 W 4 km NE de Llifén	101 330	11 29	580 x 19	NIL	NIL	1.0	Pasto	5.500 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	WDI	HJ	Edmundo Provoste PVT TEL (63) 2371979 Franja RWY 686 x 40
LLIFEN/AD Chollinco: - CTN cerro 300 m HGT a 400 m THR 11 afectando superficie de aproximación. - CTN OBST árboles 12 a 20 m HGT en toda extensión costado N THR 29, interfiere SFC de Transición.									- CTN OBST árboles 12 a 20 m HGT en todo el costado S RWY 11, interfiere SFC de Transición. - CTN Franja RWY 11/29 desnivel ambos costados THR 11/29. - CTN OBST árboles 12 a 20 m HGT a 100 m al NE THR 29, interfiere SFC APCH en toda su extensión.							
LOLOL AD. Viña Santa Cruz SCVZ	34 41 55 S 7133 48 W 8 Km al NE Plaza Armas de Lolol	110 360	05 23	850 x 18	NIL	NIL	0.1	Tierra	5.700 Kg	NIL	NIL	NIL	NIL	WDI	HJ	Emilio Cardoen Delano TEL +56999797721 PVT email emilio@vinasantacruz.cl

AERODROMOS TERRESTRES/ Land Aerodromes																
CIUDAD/AD	COORD LOC	ELEV M FT	LDGA							LGT				SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO	ADM USO OBS
			RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	A P C H	T H R	R W Y	O T H			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
LONGAVÍ/ AD Las Moras SCMS	36 00 37 S 71 35 40 W 5 km E de la localidad de Los Cristales	156 512	02 20	600 x 18	NIL	NIL	0.2	Pasto	5.700 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	José Valenzuela G. PVT CLR uso vía CEL. CEL 09-8290735 Franja RWY 660 x 32 m
LONGAVÍ/ AD Las Moras: - AD ubicado a 8.8 NM del AD Municipal de Linares (SCLN). Los pilotos deben usar la modalidad TIBA																
LONQUIMAY/ AD Icalma SCMC	38 43 59,5 S 71 13 03,8 W 10 km NE de Icalma, sector Huallen-Mapu	1160 3805	07 25	500 x 20	NIL	NIL	1.2 0.0	Tierra	5.700 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	WDI	HJ	José Pena Puig. PVT TEL (45) 2402000 CEL 09-92898971 Franja RWY 790x36 m.
LONQUIMAY/ AD Lolco SCCU	38 09 29 S 71 25 26 W 20 km E de Lolco	650 2132	18 36	900 x 18	NIL	NIL	0.6	Pasto	5.500 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	WDI	HJ	Patricio Mosso P. PVT CLR uso vía TEL/FAX. TEL (2) 22465335 FAX (2) 22465336 Franja RWY 960 x 36 m.
LONQUIMAY/AD Lolco - CTN hilera trees 14 M HGT ambos costados RWY 18/36, sobrepasan SFC transición.																
LONQUIMAY/ AD Villa Portales SCQY	38 26 54,8 S 71 21 26,5 W 1 km E de Lonquimay	970 3182	09 27	940 x 18	NIL	NIL	1.0	ASPH	5.700 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	D.G.A.C. PUB TEL 452554926 Franja RWY 1000 x 60 m. OPS CDN vía TEL.
LONQUIMAY/ AD Villa Portales - Distancias declaradas: RWY 09 940M 940M 940M 705M RWY 27 705M 705M 705M 940M - CTN mástiles 42 M HGT (182 FT) AGL, 1032 m (3145 FT MSL) a 830 M THR 09, a 40 M norte prolongación eje RWY. - CTN cerco perimetral al Este THR 27 ubicado a 60 m, altura sobrepasa SFC APCH/DEP. - CTN cerco perimetral, hilera de árboles y postes eléctrica al Oeste THR 09, altura sobrepasa APC/DEP. - CTN postes alumbrado público 4M HGT LOC A 75M al W THR 09, afecta SFC APCH/TKOF. - Todas las Operaciones deben ser coordinadas con ARO Temuco en su HR SVC vía fono al 452554926. 01 HR antes de DEP. - Para asistencia de acceso a recinto y apertura de portones en evacuaciones aeromédicas o de catástrofe natural se deberá contactar al Sr. Rodrigo Aroca Rivera al Teléfono +56452658740 o al Celular +56938765572. - Para asistencia sanitaria, las evacuaciones aeromédicas se deberá coordinar con Sra. Cecilia Troncoso coordinadora emergencias y desastres de Seremi de Salud La Araucanía al CEL +56995534760. - Para casos de catástrofe natural decretadas por el Gobierno se deberá coordinar con Sra. Loreto Uribe al CEL +56992272917.										- THR 09 desplazado 235 m. debido a árboles, antena y postación eléctrica, afecta SFC APCH/DEP y Transición. - CTN postación eléctrica 10 m. HGT a 45 m. al N RWY 09/27, afecta SFC de Transición. - CTN árbol 13 m. HGT a 82 m. al S RWY 09/27, afecta SFC Transición. - CTN árbol 28 m. HGT a 148 m. al S RWY 09/27, afecta SFC de Transición. - CTN hilera de árboles de 27 m. HGT a 400 m. al W THR 09, afecta SFC de Aproximación. - CTN grupo de árboles de 15.5 m. HGT a 90 m. al S RWY 09/27, afecta SFC de Transición. - CTN árbol de 23 m. HGT a 170 m. al W THR 09, afecta SFC de Aproximación. - CTN hilera de árboles de 17 m. HGT a 75 m. al N THR 09/27, afecta SFC de Transición. - CTN hilera de árboles de 33 m. HGT a 160 m. al N RWY 09/27, afecta SFC de Transición. - CTN Antena señalizada de 44 m. HGT a 800 m. al W de THR 09, afecta APCH a RWY 09 y DEP a RWY 27.						
LOS ANDES/ AD San Rafael SCAN	32 48 51 S 70 38 48 W 4 km W de Los Andes	750 2460	05 23	752 x 15	NIL	NIL	+1.0 RWY 05 -1.0 RWY 23	ASPH faja central 10 M WID, ambos costados 2.5 M Pasto/Tierra	5.700 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Sergio Contreras Arancibia PUB TEL +56342421810 CEL: +56993098706 Email cala@sergiocontreras.cl Franja RWY 1310 x 60 Ver VAC/#
LOS ANDES/ AD San Rafael - Toda OPS en el AD que requiera PRKG debe ser COOR con ADM Sr. Sergio Contreras al TEL +56342421810 CEL +56993098706. - TWY acceso THR 23 ASPH WID/LEN 10x30 m. Bermas Tierra. - CTN árboles entre 7 y 10 m costado NW RWY afectando transición. - CTN debido a aeromodelismo, sector THR 23, radio 300 centrado en 324852S 703853W. HR SUN SUN 1800-FCCV.										- CTN zanja 2 m WID y 60 cm DPT paralelo a RWY y ubicados a 33 m RCL, sector SE. - CTN animales en RWY, - CTN RWY 05/23 por canal de regadío de 80 CM DPT y 60 CM WID a 16 M al SE del borde de RWY - CTN OBST arboles 10M a 15M HGT ubicados a 200M THR 23 afectan SFC APCH						

AMDT NR 62

AIS-CHILE

AERODROMOS TERRESTRES/ Land Aerodromes																
CIUDAD/AD	COORD LOC	ELEV M FT	LDGA							LGT				SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO	ADM USO OBS
			RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	A P C H	T H R	R W Y	O T H			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
LOS ANGELES/ AD Cholguahue SCGH	37 28 11 S 72 08 19 W 20 km SE de Los Ángeles	233 732	18 36	600 x 18	NIL	NIL	1.0	Tierra	5.700 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Armando Jara J. PVT CLR uso vía TEL TEL (42) 211047 FAX (42) 224679 Franja RWY 800 x 40 m.
LOS ANGELES/ AD Cholguahue - CTN árbol a 50 m lado sur RWY, afecta superficie de transición.																
LOS ANGELES/ AD María Dolores SCGE	37 24 07 S 72 25 32 W 10 km NW de Los Ángeles	114 374	18 36	1700 x 30	NIL	NIL	0.1	ASPH	PCN 34 F/A/X/T	NIL	x	x	ABN PAPI RWY 36 3.4° PAPI RWY 18 3.0° REIL RENL RWY 18/36	AVGAS 100/130 Club Aéreo CDN vía Celular	HJ	D.G.A.C. PUB TEL +56413835193 +56413835194 +56413835192 CEL Club Aéreo 09-8480388 Franja RWY 1920 x 150 m ACFT AUV superior a 10.000 kg giro 180° sólo THR. Cámaras de Aeródromos (www.dgac.gob.cl) aro.mdolores@dgac.gob.cl ad.losangeles@dgac.gob.cl
LOS ANGELES/ AD María Dolores - (*) ACFT con FPL posterior a HR funcionamiento deberá activar/cancelar con Santiago Radio u otra dependencia e irradiar posición en FREQ 126.7 Mhz, realizar circuito de tránsito estándar a RWY en uso. - Construcción de prolongación de pista THR 36 en una extensión de 200 m con un área de giro, con pavimento asfáltico constituido por una carpeta de rodado de 7 cm de espesor y una base chancada de 25 cm. - Área de protección al chorro en THR 18/36 de 30 x 60 m con una estructura de pavimento de 7 cm de carpeta bituminosa y 25 cm de base chancada. - CTN árboles a 250 m aproximadamente RWY 36, en superficie aproximación, pendiente promedio 4 por ciento. - CTN OBST por trabajos de instalación de 16 aerogeneradores de 215 m HGT a 6.5 km al SW del AD, en las siguientes COORD GEO: N° 01 3726'40.13S 7228'26.1W N° 03 3726'32.17S / 7228'42.52W N° 05 3726'14.36S / 7229'12.86W N° 07 3726'10.46S / 7229'1.64W, N° 08 3726'9.48S / 7228'49.46W N° 09 3725'56.19S / 7229'23.42W N°10 3725'43.46S / 7229'28.94W N° 11 3725'35.18S / 7229' 08.80W, N° 16 3724'49.54S / 7229'57.54W N° 18 3724'54.32S / 7230'15.16W N° 20 3724'55.51S / 7230'31.31W N° 24 3724'22.80S / 7231'03.79W, N° 39 3724'03.77S / 7229'24.50W N°41 3724'10.46S / 7229'35.22W N° 42 3724'19.54S / 7229'50.53W N° 44 3724'13.57S / 7230'13.58W. - CTN OBST Parque Eólico Campo Lindo, 16 Aerogeneradores de 215 m. HGT localizados a 5 Km al W del AD. RDO 2 NM Centrado en COORD GEO 3725S / 07229W. - CTN OBST debido a 5 torres eléctricas a 4 KM. al N THR 18 localizadas en las siguientes coordenadas geográficas: 372132.94S / 0722626.17W 35M HGT, 372131.80S / 0722618.43W 38M HGT, 372123.24S / 0722552.21W 55M HGT, 372127.78S / 0722542.07W 55M HGT y 372131.22S / 0722444.85W 35M HGT																
LOS VILOS/ AD La Viña SCLV	32 08 17 S 71 23 45 W 2,5 Km al SW de Guangali	265 870	17 35	500 x 16	NIL	NIL	1.7	Tierra	1.370 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	José Pedro Scagliotti PVT CEL +56978885582 Franja RWY 580 x 30 m
- CTN posible incursión en RWY de animales o personas. - CTN RWY 17/35 posible cruce de vehículos por centro RWY. - CTN Franja RWY 17 desnivel descendente en sector E, entre 50 a 60 cms. desde THR 17 hacia el N, en una distancia de 80 m. - CTN sección de piedra sobresale 10 cms. sobre GND a 17 m. al N de THR 17.																

AERODROMOS TERRESTRES/ Land Aerodromes																
CIUDAD/AD	COORD LOC	ELEV M FT	LDGA							LGT				SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO	ADM USO OBS
		T	RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	A P C H	T H R	R W Y	O T H			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
MARIA ELENA/ AD María Elena SCNE	22 18 26 S 69 42 18 W 5 km NW de María Elena	1220 4003	06 24	1720 x 18	NIL	NIL	0.9	Tierra Salitrosa compacta	5.700 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Juan Rivera Rivera PVT TEL 2-24252006 CEL 9-99188339 Franja RWY 06/24 1780 x 36 m
MARCHIGUE/ AD La Esperanza SCMH	34 17 19.06 S 71 33 03.37 W 12 km N de Marchigue	165 540	17 35	700 x 20	NIL	NIL	1.7	Ripio	5.500 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Nibaldo Sepúlveda M PVT CLR uso via TEL. TEL (2) 25406284 FAX (2) 26724097 CEL 09-4453911 Franja RWY 900 x 60 m
MARCHIGUE/ AD La Esperanza. - CLR OPS solo ACFT CC-PKV.																
MARCHIGUE/ AD La Laguna SCLU	34 21 09 S 71 39 50 W 6 km NW de Marchigue	161 528	01 19	570 x 18	NIL	NIL	.6	Tierra compactada	5.700 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Rodrigo Barría S. PVT CLR uso via TEL TEL/FAX (72) 22825417 CEL 09-7448000 Casilla 208 Santa Cruz Franja RWY 660 x 36 m.
MARCHIGUE/AD La Laguna: - CTN AD está emplazado dentro de la zona SC-R6 asignada al Ejército de Chile, límite inferior GND, límite superior FL70. CTN zanja 1 m WID por 40 m, a 7 m borde RWY, costado derecho RWY 19. - CTN cerco 1.70 m HGT a 10 m borde RWY, ambos costados. Afecta superficie de transición.																
MELINKA/ AD Melinka SCMK	43 53 42 S 73 44 20 W 500 m NE Melinka	11 35	18 36	800 x 18	NIL	NIL	1.0	ASPH	13.500 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	D.G.A.C. PUB TEL 02-24392790 67-2431515 CEL ARO/AFIS +56942882005 Franja RWY 840 x 36 m Cámaras de Aeródromos (www.dgac.gob.cl). aro.melinka@dgac.gob.cl
MELINKA/ AD Melinka. - CTN FST 200 m RWY 18 WO visibilidad FM TWR. Ver VAC / # - CTN RWY cruce de animales de Este a Weste. - CTN RWY 18 sector weste a 50 m por obstáculo natural (pequeño cerro). - CTN con depresión del terreno de 1 M DPT y de dimensiones del ancho de la RWY Y STRIP, LOC A 19 M AL N DEL THR 18, afecta la STRIP. - CTN por luces de EMERG fijas no frangibles 0.5 m. HGT ubicadas a 3 m. borde de RWY 18/36, en toda su extensión. - CTN con estructura de fierro rígida de 3X3 pulgadas que sostiene manga de WDI de 5 M HGT, LOC 23 M al costado W del THR 36, afecta SFC de transición - CTN con árboles y arbustos de 5 M HGT y en crecimiento, afectan SFC de transición de ambos costados de la STRIP. - Sistema de luces solares portátiles operado mediante control remoto por personal DGAC se requiere COOR previa al CEL +56942882005. Mandatorio contar con extensión de servicio autorizada.																

AERODROMOS TERRESTRES/ Land Aerodromes																
CIUDAD/AD	COORD LOC	ELEV M	LDGA							LGT				SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO	ADM USO OBS
		FT	T	RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	A P C H	T H R	R W Y			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
MELIPEUCO/ AD Melipeuco SCML	38 51 22 S 71 48 45 W 17 km S del Volcán Llaïma y al W de Melipeuco	423 1388	06 24	1000 x 18	NIL	NIL	0.3	Tierra	5.700 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	WDI	HJ	Sady Delgado B. PVT CLR uso vía TEL. TEL (65) 22484700 Franja RWY 1060 x 36 m
MELIPEUCO/ AD Melipeuco: - CTN hilera de arboles BTN 15-20 M HGT al costado S RWY 06/24 afecta SFC de TRANSICION.																
MELIPILLA/ AD Los Cuatro Diablos SCME	33 40 38 S 71 06 36 W 10 km E de Melipilla	201 660	08 26	560 x 20	NIL	NIL	0.5	Tierra	5.500 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Jorge Espinoza PVT TEL (2) 23171598 CEL 09-4372143 Franja RWY 620 x 40 m.
MELIPILLA/AD Los Cuatro Diablos: - OPS sólo Club Aéreo de Carabineros, otras ACFT REQ CLR BFR OPR. - CTN árboles 3.5 m HGT al norte de RWY y árboles 4 m HGT a 80 m. - CTN RWY CLSD MON/TUE debido a regadío RW, coordinar con ADM. Información sobre Paracaidismo (SC-D13) - CTN Zanja drenaje a 10 m. borde de RWY 08/26, ancho 0.6 m, profundidad 0.4 m.																
MELIPILLA/ AD Melipilla SCMP	33 40 26 S 71 11 37 W 1 km NE de Melipilla	175 574	08 26	520 x 20	NIL	NIL	+ 0.5	Tierra	5.700 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	AVGAS 100/130 previa coordina ción vía TEL /FAX WDI SGL	HJ	Juan Luis Favia R. PVT TEL 56953632896 56998264205 AD PVT CLR uso vía TEL/FAX. Franja RWY 582 x 30m.
<p>MELIPILLA/AD Melipilla:</p> <ul style="list-style-type: none"> - CTN costado izquierdo RWY 26, zanja de aproximadamente 80 cm de profundidad. - CTN posible ingreso de animales en RWY. - CTN postes luminarias 10 m HGT a 230 m weste THR 08, interfiere superficie de aproximación y despegue THR 26. - CTN por canal de regadío a 36 m al E THR 26, 5 m ancho por 3 m profundidad. - CTN Franja reducida a 30 m WID debido a montículos de tierra y canal a 7 m borde RWY sector sur. - CTN THR 26 canal de regadío 1.60 m WID APRX, cruza perpendicular a 20 m Este THR. - CTN debido a zanja de drenaje paralela RWY 08/26 sector N a 10 m del borde de RWY de 0.6 m WID por 0.4 m DPT. - CTN postes y tendido eléctrico de 11 m de HGT no balizado a 220 m al oeste THR 08. - CTN arboles de 10 m ubicados a 220 m al oeste THR 08. - CTN OBST canal de regadío de 1 m de DPT por 60 cm de WID a 10 m al Sur del borde RWY 08/26. - CTN OBST por 7 grúas ubicadas a 465 m al SE THR 26 de 55 m HGT en un RDO de 150 m centrado en coordenadas geográficas 334046,99S/711112,79W <p>Se establece Zona de Vuelo destinada a vuelos de instrucción del Club Aéreo de Melipilla, de acuerdo a lo siguiente: Denominación ZONA CHARLIE: Valle de Mallarauco a 5.5 NM hacia el norte del AD Melipilla: COORD GEO: 333431S 71236W 336100S 71134W 333624S 710907W 333435S 710900W Operación en modalidad TIBA 118.2 MHZ. GND/ 3500 FT AMSL. DLY CCCM-FCCV</p> <p>Se establece Zona de Vuelo destinada a vuelos de instrucción del Club Aéreo de Melipilla, de acuerdo a lo siguiente: Denominación ZONA ALAS ROTATORIAS: hacia el Este de Laguna Esmeralda a 2 NM hacia WNW del AD Melipilla: COORD GEO: 333814S 711509W 333856S 711530W 334009S 711345W 333924S 711307W Operación en modalidad TIBA 118.2 MHZ. GND/ 3500 FT AMSL. CCCM-FCCV</p> <p>Se establece Zona de Vuelo destinada a vuelos de instrucción y operación de ultralivianos motorizado del Club Aéreo de Melipilla, de acuerdo a lo siguiente: Denominación ZONA BRAVO: Valle de Pomaire a 3 NM hacia el norte del AD Melipilla: COORD GEO: 333717S 711330W 333850S 711418W 333921S 710941W 333742S 710939W Operación en modalidad TIBA 118.2 MHZ. GND/ 3500 FT AMSL. DLY CCCM-FCCV</p>																

AERODROMOS TERRESTRES/ Land Aerodromes																
CIUDAD/AD	COORD LOC	ELEV M FT	LDGA							LGT				SER	HR OPS	OPR USO OBS
		T	RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	A P C H	T H R	R W Y	O T H			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
MELIPILLA AD Santa Teresa del Almendral SCTS	33 34 32 S 71 15 39 W 12 KM NW de Melipilla	175 574	01 19 09 27	770 x 18 770 x 18	NIL	NIL	0,3	Maicillo	5.700 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Waldo Bolocco S. PVT CEL +56992376267 +56992284864 Franja RWY 01/19 830 x 36 M Franja RWY 09/27 830 x 36 m
MELIPILLA/ AD Santa Teresa del Almendral - RWY 01/19 se intercepta con RWY 09/27 a 350 m THR 27. - CTN THR 01 cerco que afecta SFC APCH/DEP. - CTN THR 27 cerco que afecta SFC APCH/DEP.																
MOLINA/ AD Alupenhue SCXA	35 14 19 S 71 04 15 W 2,5 Km NE de Alupenhue	487 1600	15 33	600 x 18	NIL	NIL	0,9	Grava Arenosa	5.700 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Ignacio Pérez B. PVT TEL (2) 24637600 CEL 91955483 Franja RWY 600 x 36 m
MOLINA/AD Alupenhue - CTN montículos de piedras al costado W THR 33 a 6 m del borde de RWY. - CTN hangar, no señalizado, 7 m HGT a 40 m THR 15 y a 24 m borde RWY, sector WNW, sobrepasa superficie de transición. - CTN árboles entre 13 m y 16 m HGT ubicados entre 150 m y 200 m hacia el SE de THR 33, interfieren SFC APCH RWY 33. - CTN árboles de 11 m y 17 m ubicados entre 130 m y 180 m de THR 15 hacia el NW, interfieren SFC APCH RWY 15. - CTN matorrales y árboles que obstruyen SFC de Transición a la RWY 15/33 en ambos costados NE y SW, en toda su extensión.																
MOLINA/ AD Los Monos SCMO	35 11 25 S 71 25 07 W 15 km SW de Molina	175 574	04 22	720 x 18	NIL	NIL	1.1	Tierra	5.700 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Nibaldo Sepúlveda M. PVT CLR uso vía TEL TEL (2) 25406284 Franja RWY 780 x 30 m.
MOLINA/ AD Los Monos - CTN árboles en SFC APCH RWY 04.																

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE
INTENTIONALLY LEFT BLANK

AI-CHILE

AMD T NR 62

AERODROMOS TERRESTRES/ Land Aerodromes																
CIUDAD/AD1	COORD LOC	ELEV M FT	LDGA							LGT				SER	HR OPS	OPR USO OBS
		T	RWY	LEN/WID	SWY	CWY	RLS	SFC	RSTG	A P C H	T H R	R W Y	O T H			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
NATALES/ AD Teniente Julio Gallardo SCNT	51 40 15 S 72 31 43 W 7 km NW de Puerto Natales	66 218	10 28	1800 x 45	200 NIL	NIL	+0.16 -0.16	ASPH	PCR 660 F/D/X/T	REIL PAPI RWY 28	RTHL	REDL RENL	TEDL	ABN WDI SSEI JP1	HJ	D.G.A.C PUB TEL ARO +56612745542 MET +56612745553 Cámaras de Aeródromos Franja RWY 2120 x 300 m Ver VAC / # aro.natales@dgac.gob.cl ad.natales@dgac.gob.cl
<p>NATALES/AD Teniente Julio Gallardo</p> <ul style="list-style-type: none"> - Lugar para prueba de motores a máxima potencia: TWY sector Apartadero de Espera. CTC 121.7 MHz Natales Control Terrestre. - Plataforma LEN/WID 133 x 70 m. SFC 53 % ASPH hacia el Weste. RSTG 25 F/A/X/T. SFC 47% CONC hacia el Este. RSTG WO INFO. Señales de borde e Iluminación. - CTN aves en el área de movimiento y en las inmediaciones del AD. - CTN terreno alto en aproximación a RWY 28. - CTN OBST debido a presencia de antena WO LGT en VCY de AD HGT 75 m. localizada 2,3 KM al SE DE THR 28 (ARC 3,2 RDL 309 VOR PNT) NXT COORD GEO: LONG 51 41 32,07S LAT 072 29 59,66W. - CTN a 15 m. al N de borde de RWY 10/28, BTN THR 28 y TWY, tapas metálicas de cámaras eléctricas sobresalientes del terreno BTN 3 y 5 cms. - CTN OBST al SE del AD, costado derecho THR 10, a 150 m. aprox. FM RCL debido a tendido eléctrico HGT 9 m. aprox. en borde cerco perimetral. afecta SFC de transición. - CTN OBST 925 m. al SW THR 28, antena de telecomunicaciones 46 m. HGT, localizada dentro de superficie limitadora de OBST en GEO. COORD. 514043S/0723145W, señalizada y balizada. - AVBL FUEL JP1 para ACFT no regulares O/R, COOR empresa Transpetrol con 12 Hr BFR ARR a los sgtes. teléfonos +56941747326 +56995412041 +56935985721o email aviacion@transpetrol.cl erincon@transpetrol.cl contacto@transpetrol.cl operaciones.pnt@transpetrol.cl. - AD LTD capacidad terminal pasajeros restringida a 1 FLT regular con ACFT A320/A20N/A321 con 60 minutos diferencia mínima entre llegadas de acuerdo a itinerario autorizado, debido a disponibilidad limitada de servicios en embarque y desembarque PAX. - PRKG LTD a vuelos regulares con ACFT A320/A321, otras ACFT no regulares O/R de acuerdo a capacidad AVBL en APN. COOR 48 HR BFR con ARO Natales vía email aro.natales@dgac.gob.cl. - En las HR que no se disponen SER: TWR, SSEI, MET y ARO según lo publicado, todas las OPS aeromédicas, de estado, y humanitarias deberán COOR con 90 min BFR al ARR de la ACFT, al CEL +56942883123. - SSEI CAT 5 en horario de servicio: MAY-JUL 12:00-21:00 UTC, AUG-ABR 10:45-22:45, otros HR O/R. - SSEI sin capacidad de retiro de aeronaves inutilizadas. - AVSEC Horario de servicio MAY-JUL 12:00-21:00 UTC, AUG-ABR 10:45-22:45 otros HR O/R. 																
NAVARINO/ AD Yendegaia SCNY	54 49 51.07 S 68 50 04.95 W 10 km NW cruce Canal Beagle con Rio Yendegaia	50 164	11 29	630 x 18	NIL	NIL	0,1	Pasto	5.700 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Carmen Joost R. Luis Toro C. PVT CLR uso vía TEL TEL (065) 250079 Anexo 101 Franja RWY 690 x 36 m.
<p>NAVARINO/AD Yendegaia</p> <ul style="list-style-type: none"> - AD limitación operacional para aeronaves livianas y del tipo Stol. 																
NEGRETE AD Del Bío Bío SCBB	37 35 14 S 72 30 13 W	76 249	01 19	654 x 18	NIL	NIL	NIL 0.02	Tierra/ Ripio compacto	5.500 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	WDI	HJ	Carlos Carrasco C. PVT CLR vía TEL/FAX ó CEL. TEL/FAX(43) 551437 CEL 09-2376073 Franja RWY 714 x 36 m
<p>NEGRETE/AD Del Bío Bío</p> <p>Restricciones Operacionales:</p> <ol style="list-style-type: none"> - OPS ACFT PPR ADM vía TEL/FAX o CEL. - AD ubicado dentro jurisdicción AD María Dolores. Las ACFT deberán mantener CTC con Los Ángeles Información para tráfico. 																

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE
INTENTIONALLY LEFT BLANK



AERODROMOS TERRESTRES/ Land Aerodromes																
CIUDAD/AD	COORD LOC	ELEV M FT	LDGA							LGT				SER	HR OPS	OPR USO OBS
		T	RWY	LEN/WID	SWY	CWY	RLS	SFC	RSTG	A P C H	T H R	R W Y	O T H			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
ÑIQUEN/ AD José Abel Sepúlveda SCJS	36 14 03 S 72 03 34 W 23 km SW de Parral	148 485	02 20	500 x 15	NIL	NIL	0.02	Tierra/ Pasto	1.400 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	WDI	HJ	Hernel Navarrete L. PVT CLR vía TEL TEL (73) 463188 CEL 09-4407525 Franja RWY 560 x 30 m
ÑIQUEN/ AD Santa Cecilia SCIQ	36 16 27,6 S 71 53 50,43 W 2 Km al Nor-Oeste del pueblo de Ñiquen	164 538	02 20	660 x 18	NIL	NIL	0.5	Tierra	5.700 Kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Rodrigo Saavedra A. PVT TEL 56 2 28550048 CEL 56 9988080080 Franja RWY 720 x 36 m
ÑOCHACO/ AD Ñochaco SCNO	40 53 34 S 72 52 48 W 11 km N de Puerto Octay	100 328	13 31	700 x 23	NIL	NIL	0,5	Pasto	5.500 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Guillermo Gadicke S. PVT Franja RWY 800 x 60 m
NOCHACO/AD Nochaco - CTN arboles 37 M HGT a 250 M aproximadamente franja RWY 13.																

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE
INTENTIONALLY LEFT BLANK

AERODROMOS TERRESTRES/ Land Aerodromes																
CIUDAD/AD	COORD LOC	ELEV M		LDGA						LGT				SER	HR OPS	OPR USO OBS
		FT		LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	A P C H	T H R	R W Y	O T H			
		T	NR													
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
O'HIGGINS/ AD Entrada Mayer SCEY	48 12 05 S 72 19 40 W 1 km NW de Río Mayer	473 1550	11 29	760x18	NIL	NIL	1,5	Ripio	10.000 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	D.G.A.C. PUB Franja RWY 820 x 36 m
O'HIGGINS/ AD Entrada Mayer - CTN RWY 11/29 debido a reblandecimiento. - CTN THR 11 cerco perimetral 2 M HGT señalado, LOC a 53 M THR, afecta SFC de APCH									- CTN OBST árboles 15 m HGT a 76 m al SW THR 11 afecta SFC de Transición. - CTN RWY 11/29 posible ingreso animales.							
O'HIGGINS / AD Villa O'Higgins SCOH	48 28 06 S 72 33 51 W 800 m al W de Villa O'Higgins	274 899	16 34	1300 x 23	NIL	NIL	0.83	Asfalto	PCN 19 F/A/Y/T peso máximo de operación 52.000 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	D.G.A.C. PUB Franja RWY 1420 x 60 m.
O'HIGGINS/ AD Villa O'Higgins - CTN cerro 80 m HGT a 1100 m al norte THR 16 - CTN OBST árboles 11.3 m HGT a 172 m THR 16, afecta SFC APCH. - CTN RWY 16/34 sistema de iluminación de emergencia con LGT no frangibles. - CTN OBST árboles 21.5 m HGT a 48 m del borde W RWY afecta SFC de Transición.									- CTN RWY 16/34 debido a cerco en mal estado, posible presencia personas y animales. - AD cuenta con LGT emergencia fijas frangibles, disponibles solo para MEDEVAC o catástrofes naturales decretadas por el gobierno. Sistema operado mediante control remoto por personal DGAC, se requiere coordinar antes al CEL +56939234071. Mandatorio contar con extensión de servicio autorizada.							
OLMUE/ AD Olmué SCOM	32 59 51 S 71 10 20 W 1 km NW de Olmué	130 396	05 23	500 x 15	NIL	NIL	2.2	Tierra	2.000 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Juan Corral G. PVT CLR uso vía TEL TEL (33) 441576 CEL 09 1072365 Franja RWY 560 x 30 m.
OLMUE/ AD Olmué - Autorización solo Planeadores y ACFT basadas en el AD. SAT/SUN/HOL BTN CCCM/FCCV. OTHR CDN AD CEL 9-0019632 - CTN arboles de 6 y 8 M HGT LOC BTN 65 y 250 M al NE FM THR 23, - CTN THR 05 debido a cauce de agua a 18 MNW THR									- CTN tendido electrico de alta tension no SGL LOC a 1500 M al SW THR 05. - CTN tendido electrico no SGL de 11 M LOC a 300 M al SW de THR05, - CTN RWY 05/23, , incursión de animales - CTN poste de 11 M LOC a 100 M al NE THR 23, - CTN THR 23 debido a zanja de drenaje y desnivel de terreno a 75 M al NE THR.							
OSORNO/ AD Juan Kemp SCJK	40 53 04 S 72 22 08 W 30 km SE de Rupanco	140 459	06 24	500 x 30	NIL	0.0	NIL	Pasto	5.500 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Alfredo Fernando Gilabert Dibar. PVT CLR uso vía TEL TEL 992525444 Email f.gilabert@hotmail. com Franja RWY 750x60m
OSORNO/ AD Juan Kemp - CTN aproximación final RWY 24 por camino rural a 32 m THR 24. - CTN aproximación final RWY 06 por tendido eléctrico balizado 6 m HGT a 60 m THR 06. - CTN RWY SFC irregular FM mitad RWY TO THR 24 - CTN DUE TO animales en RWY - CTN DUE TO cerco Agrícola 1.20M HGT, a 18M THR 24 afecta SAPCH. - CTN DUE TO TREE 18M HGT, ubicados al costado Sur RWY 06/24 afecta SAPCH.																
OSORNO/ AD Pilauco SCOP	40 33 11 S 73 07 42 W 3 km N de Osorno	65 213	18 36	570 x 18	NIL	NIL	- 1.0	Pasto	5.700 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	WDI	HJ	Eduardo Engler B. PVT TEL (64) 233493 Casilla 429 Osorno
OSORNO/ AD Pilauco - CTN tendido eléctrico 4 m HGT a 80 m APCH RWY 36. - CTN arboles 15 m HGR APRX a 200 m Norte THR 18. - CTN desnivel de 1 m de profundidad y 100 m de largo al SE THR 36 en franja de RWY																

AERODROMOS TERRESTRES/ Land Aerodromes																
CIUDAD/AD	COORD LOC	ELEV M FT	LDGA							LGT				SER	HR OPS	OPR USO OBS
		T	RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	A P C H	T H R	R W Y	O T H			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
OSORNO/ AD Cañal Bajo Carlos Hott Siebert SCJO	40 36 41 S 73 03 38 W 7 km SE de Osorno	57 187	15 33	1950 x 45	NIL	NIL	0.02	ASPH	PCR 480 F/B/X/T	X	RTHL REIL- RWY 15	REDL RENL	ABN PAPI 3.3° RWY 15 PAPI 3.2° RWY 33	SSEI CAT 7 IVNO MON-SUN/HOL 1200-2300 VRNO MON-SUN/HOL 1100-2200 AVSEC IVNO MON-SUN/HOL 1200-2300 VRNO MON-SUN/HOL 1100-2200 WDI	HJ	D.G.A.C. PUB TEL Central +56642240540 ARO +56652486378 ARO CEL +56942880430 Casilla 817 Osorno Cámara WEB de apoyo Meteorológico Franja RWY 2070 x 150 m. aro.osorno@dgac.gob.cl
OSORNO/ AD Cañal Bajo Carlos Hott Siebert SCJO (PISTA DE PASTO)	40°36'35.14"S 73°3'44.14" W 20 m. al W RWY de ASPH	57 187	15 33	782 x19	NIL	NIL	RWY15 +0.18 RWY33 -0.18	PASTO	5.700 KG	NIL	NIL	NIL	NIL			D.G.A.C. PUB SOLO OPS PLANEADORES Y SUS REMOLCADORES Franja RWY 842 x 60 m
OSORNO/AD Cañal Bajo - Carlos Hott Siebert (RWY PRINCIPAL DE ASPH)									OSORNO/AD Cañal Bajo - Carlos Hott Siebert (RWY DE PASTO)							
<ul style="list-style-type: none"> - Todas las ACFT que requieran extensión de servicio por vuelos MEDEVAC, STS y HUM, deberán COOR 2 HR BFR a la hora de DEP consignada en el FPL, con el Jefe Zonal Sur al CEL +56961736057 - Dispositivos de dispersión de aves: Tronadores a gas con emplazamientos periódicos y variables, vehículo SEI de color amarillo, emisor de ruidos y escopeta a munición. - AVGAS 100LL y Lubricantes en Club Aéreo. - Debido a capacidad limitada en atención de PAX en edificio terminal, se establece para ACFT de transporte público tipo A320, A321 o similares un intervalo mínimo de 45 minutos entre llegadas de vuelos comerciales de PAX, regulares y no regulares con destino AD. Cañal Bajo - Plataforma limitada, en caso de tener PRKG 1 y PRKG 2 con ACFT A320 y/o A319 en simultaneo, las salidas Deberán ser tractadas si PRKG 1 permanece libre, en PRKG 2 se permitirá la autopropulsión con ambos motores - PRKG NR 1 y NR 2 solo para ACFT Comerciales itinerantes, ACFT de gran envergadura deben coordinar con 12 Hrs. de antelación. Otras ACFT que requieran estacionamiento y/o pernoctar, deben consignar sus intenciones en casillero 18 del FPL y/o coordinar con ARO al TEL +56652486378. - Se prohíbe el PRKG a todo tipo de ACFT en TWY de acceso al Club Aéreo de Osorno. - Habilitada zona de protección al chorro de 40 x 45 m, en RWY 33. - Virajes solo en Bahía de Giro. - Lugar para efectuar prueba de motores a máxima potencia: TWY ALFA FM segundo tercio hacia la RWY. 									<p>RESTRICCIONES OPERACIONALES RWY DE PASTO</p> <ol style="list-style-type: none"> La pista de pasto se encuentra dentro del recinto aeronáutico y es una pista de uso público, destinada sólo para la operación de aeronaves de tipo planeadores y sus remolcadores. La pista de pasto será denominada PISTA 15 PASTO y PISTA 33 PASTO. La operación en la pista de pasto deberá realizarse en horario diurno y bajo las reglas de vuelo visual (VFR). De acuerdo al DAR 14, párrafo 4.1.7.1, al ancho de la pista de asfalto (45 m) y a la distancia entre los ejes de ambas pistas, no se permite la operación simultánea de la pista de asfalto y de la pista de pasto, por lo tanto, se podrá utilizar la pista de pasto, siempre y cuando no se esté utilizando la pista de asfalto. Ante la notificación de un piloto que aproxima o despega de la pista de asfalto, está prohibido ingresar en la pista de pasto. Dentro del horario de servicio, las aeronaves que requieran despegar o aterrizar desde la pista de pasto, deberán obtener autorización directamente con Control Terrestre frecuencia 121,70 MHZ u Osorno TWR frecuencia 118,90 MHZ. Fuera del horario de los Servicios ATS debe utilizarse modalidad TIBA, la operación en ambas pistas queda a discreción del piloto al mando, respetando en todo momento el criterio de no simultaneidad. Por las características de la pista de pasto, su franja de seguridad y por el peligro de reblandecimiento de la superficie, queda prohibida su utilización con lluvia o precipitaciones. El piloto al mando de la aeronave, deberá indicar en forma clara y precisa que está utilizando la PISTA 15 PASTO o PISTA 33 PASTO para aproximar o despegar. Las Aeronaves que ingresen a la pista de pasto desde el recinto del Club Aéreo deberán mantener una distancia de al menos 30 metros con respecto al eje de la misma. Se prohíbe el estacionamiento (PRKG) a todo tipo de aeronave en el acceso al Club Aéreo de Osorno. Se privilegiará los circuitos de tránsito ubicados al Oeste de la Pista de Pasto, es decir, circuito de tránsito izquierdo a Pista 33 Pasto y circuito de tránsito derecho a Pista 15 Pasto. Cada vez que se requiera el ingreso al recinto aeroportuario desde el sector del Club Aéreo de Osorno, se deberá coordinar previamente con la Jefatura del Aeródromo, a los siguientes correos: ad.osorno@dgac.gob.cl ; aro.osorno@dgac.gob.cl. 							
<ul style="list-style-type: none"> - CTN concentración de aves en THR 15 - CTN concentración de aves THR33 APRX 700M NE instrucciones: Osorno TWR - CTN cerco perimetral de 2,20 m HGT, señalizado, a 55.7 m NW THR 15. - CTN a 250 m al SE THR 33, debido a postes de tendido eléctrico 10 m de altura, sin luces de obstáculos. - CTN aeronaves deberán realizar virajes amplios sobre los umbrales, quedan prohibidos los virajes sobre el eje vertical de la aeronave en dichas zonas. Solo casos emergencia y/o debidamente calificados, maniobra será sugerida por TWR. - CTN RWY resbaladiza en condiciones de SFC mojada BTN 600 M y 850 M del THR33 y a 5 M del RCL, costado NE (valor MU=0,20) - CTN RWY 15/33 debido a desnivel de 200 x 40 m. y 1.8 m. profundidad, localizado a 70 m. al costado E RWY entre TWY ALFA y TWY BRAVO, instrucciones Osorno TWR. - Para ingreso ACFT APN Club Aéreo Osorno coordinar 2 HR BFR DEP a TEL 65-2232319 – 998019161 – 998693783 y consignarlo en casillero 18 de FPL. - VIS limitada desde TWR hacia base derecha RWY33, por árboles que no penetran en la superficie de transición. - Seguridad de Extremo de Pista (RESA) RWY 33 disponible de dimensiones: 90 x 90 m. Superficie de Tierra compactada. - Seguridad de Extremo de Pista (RESA) RWY 15 disponible de dimensiones: 90 x 90 m. Superficie de Tierra compactada. 																

AERODROMOS TERRESTRES/ Land Aerodromes																
CIUDAD/AD	COORD LOC	ELEV M	LDGA							LGT				SER	HR OPS	OPR USO OBS
		FT	T	RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	A P C H	O T R	R W Y			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
OVALLE/ AD El Tuqui SCOV	30 33 34 S 71 10 34 W 6 km NE de Ovalle	343 1125. 33	04 22	1150 x 23	NIL	NIL	0.85	ASPH	15.000 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	JET A-1 AVGAS 100/130	HJ	DGAC PUB CEL +56972124274 +56942880173 Email aro.serena@dgac.gob. cl Franja RWY 1270 x 60 m.
OVALLE/ AD El Tuqui - TWY ALFA Dimensiones 1080 x 15 m. - CTN canal de drenaje 1,5 WID 0,8 DPT costado Este y a 32 m RCL THR 22. - CTN quebrada costado Weste y a 26 m RCL y a 30 m THR 22. - Ubicada al W y a 115 m. LEN/WID 550 x 20 m SFC Tierra, STRIP RWY 610 x 45 m. - CTN APCH THR 04 por incursión de personas y vehículos en el SECT - CTN estructura metálica 6 m alto a 32 m al W THR 04. - CTN evolución de ACFT ULM en un RDO de 10 NM centrado en AD. GND a 4000 FT.									- CTN poyos de cemento 0.2 m x 0.2 m de 0.1 m HGT en franja RWY 04/22 - CTN postación 12 m. HGT paralelo a RCL RWY 04/22 WO SGL obstruye superficie de transición - ATTN Fuel VRNO MON-SUN 1200-2100 IVNO 1300-2200 coordinar 12 HR anticipación con Club Aéreo de Ovalle Tel +56532662000 o al email presidencia@ovalleaereo.cl. - LGT borde RWY restringido uso para operaciones de Emergencia, Contingencias Médicas. REDL Luces solares operando en FCIA 122.800 Mhz, Intensidades: 3 PTT Baja, 5 PTT Media y 7 PTT Alta. - CTN RWY 04/22 LGT no frangibles.							
OVALLE/ AD Estancia Los Loros SCOA	* 30 47 22 S 71 37 06 W En el km 355 de la Carretera Panamericana Norte	250 820	17 35	600 x 18	NIL	NIL	0.2	Tierra	5.700 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Felipe Ortiz R. PVT TEL (2) 6970013 Franja RWY 660 x 36 m
OVALLE/ AD Fray Jorge SCFJ	30 39 53 S 71 34 57 W 40 km W de Ovalle	125 410	04 22	450 x 15	NIL	NIL	2.2	Maicillo	1.400 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Daniel Munzenmayer PVT CLR uso vía TEL CEL +56968456708 +56994699358 gerencia@talinav.com Franja RWY 510 x30 m
OVALLE/ AD Fray Jorge - CTN RWY POSS incursión de animales y personas debido a AD WO cerco perimetral y camino que cruza RWY a 64.5 M THR 04 - CTN Cerros a 270 m. al SW de THR 04 con 5 % de pendiente sobre la rasante de la RWY. - CTN debido a quebrada localizada a 45 m. al SW de THR 04. - CTN debido a existencia de vientos fuertes predominantes del SW.																
OVALLE/ AD Huayanay SCOY	30 25 50 S 71 31 56 W 17 km S de la Bahía de Tongoy	50 164	15 33	890 x 20	NIL	NIL	0.8	Tierra Ripio	5.700 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Ernesto Reid U. PVT TEL(2) 22203159 Franja RWY 910 x 36 m
OVALLE/ AD Huayanay - CTN RWY 15/33 por posible incursión de animales en RWY - CTN Área de movimiento a 36 M. al S de THR 33, por comienzo de quebrada o depresión de terreno. - CTN Área de movimiento a 50 M. al N de THR 15, por comienzo de quebrada o depresión de terreno.																
OVALLE/ AD Santa Rosa de Tabalí SCOT	30 40 34 S 71 23 59 W 18 km SW de Ovalle	243 797	07 25	1300 x 23	NIL	NIL	- 0.12	ASPH	18 F/C/X/T	NIL	NIL	NIL	NIL	WDI	HJ	Juan Carlos Valenzuela PVT TEL(2) 24775540/5570 Cel +569 75197334 <u>valenzuela@ml.cl</u> Franja RWY 1420 x 36 m
OVALLE/ AD Santa Rosa de Tabalí - CTN tendido cables balizados, límite con superficie de aproximación THR 07. - CTN THR 07 tendido eléctrico balizados y árboles altos. - CTN THR 07 arboles 6 M HGT a 150 m SW - CTN Franja RWY 07/25 piedras sueltas									- CTN zanja 1 m DPT paralelo Franja RWY al W. - CTN árbol 15 m HGT a 50 m Este THR 07. - CTN antena 8 m HGT a 50 m NW THR 35. - CTN Obst.2 casetas metálicas de 0.7 a 0.8 M. HGT loc a 9 M. borde RWY ambos costados THR 25.							

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE
INTENTIONALLY LEFT BLANK

AERODROMOS TERRESTRES/ Land Aerodromes																
CIUDAD/AD	COORD LOC	ELEV M FT	LDGA							LGT				SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO	ADM USO OBS
		T	RWY	LEN/WID	SWY	CWY	RLS	SFC	RSTG	A P C H	T H R	R W Y	O T H			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
PADRE LAS CASAS/ AD Maquehue SCTC	38 46 01 S 72 38 14 W 5 km SW de la Ciudad de Temuco	92 301	06R 24L	600 x 18	NIL	NIL	0.3	pasto	2000 Kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Club Aéreo de Temuco José Espinoza c. AUHT solo ACFT Club Aéreo Temuco y Club Aéreo Lautaro Franja RWY 860x 60 m
PADRE LAS CASAS/ AD Maquehue **AUHT solo ACFT Club Aéreo Temuco y Club Aéreo Lautaro - TWR con visibilidad restringida hacia el sur, debido a presencia de arboles de gran altura, que no permiten mantener a la vista el tráfico en circuito izquierdo hacia RWY 24. - CTN superficie de aproximación no disponible por Cerros entre 4 y 2 NM al Este THR 24. - CTN árboles 1200m SW THR 06, sobrepasa pendiente de APCH DEP. - CTN por eventual actividad parapente días SAT/SUN/HOL a 4 NM norte del AD, en sector NW Cerro Nielol y Cerro María Luisa 384258S 72353W. GND/1000FT. Instrucciones Maquehue TWR. - CTN THR 24 OBST CERRO Coñunhueno - CTN RWY 06L/24R y RWY 06R/24L e inmediaciones peligro aviar moderado - CTN OBST Grúas y Edificios señalizados 60 m HGT ubicados en Ciudad de Temuco COOR GEO 384424,33S / 723541,73W RDO 500 ma 4 KM NE SCTC y 468 m SE HLP SHSS. - CTN OBST casa de 3M HGT LOC a 63M del extremo frontal W de franja de pista y a 249M al W de TRH 06 interfiere SAPCH.																
PAILLACO/ AD Calpulli SCPL	40 07 44 S 72 39 42 W 20 km E de Paillaco	230 755	17 35	670 x 18	NIL	NIL	0.7	Tierra	5.700 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	WDI	HJ	Jaime Paredes. PVT TEL (2) 23682012 Franja RWY 730 x 36 m
PAILLACO/AD Calpulli - CTN tendido eléctrico 8M HGT, cruza perpendicularmente la RWY y se emplaza a 215 M THR 17, SGL. - CTN RWY costado E, árboles en superficie de transición. - CTN tendido eléctrico 10 m HGT, no balizado, a 200 m al norte THR 12. - CTN árboles aproximadamente 26 m HGT, sector Este a 200 m THR 17 y a 65 m RCL, interfiriendo superficie de transición.									- CTN OBST árboles 10 m HGT a 200 m zona anterior THR 17, afecta SFC APCH. - CTN OBST árboles de 20 a 30 m HGT al costado derecho THR 17 entre 150 a 450 m de distancia, interfiere SFC de Transición. - CTN Franja RWY 17/35 debido a desnivel a 1 m ambos costados THR 17/35.							

AERODROMOS TERRESTRES/ Land Aerodromes																
CIUDAD/AD	COORD LOC	ELEV M FT	LDGA							LGT				SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO	ADM USO OBS
		T	RWY	LEN/WID	SWY	CWY	RLS	SFC	RSTG	A P C H	T H R	R W Y	O T H			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
PAINE/ AD Juan Enrique Bernstein SCAU	33 53 37 S 70 53 08 W 3 km S del Pueblo de Pintué	385 1263	18 36	593 x 15	NIL	NIL	1.2	Tierra	1.400 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	WDI	HJ	Juan Bernstein L. PVT TEL +56998186711 Franja RWY 653 x 30 m.
PAINE/AD Juan Enrique - AD esta emplazado dentro de la Zona SC-R60, por lo tanto deberán ajustarse a las restricciones que menciona la citada zona.																
PALENA/ AD Alto Palena SCAP	43 36 42 S 71 48 19 W 1 Km N de Palena	273 897	07 25	876 x 18	NIL	NIL	0,5	ASPH	PCN 27 F/A/Y/T	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	D.G.A.C. PUB WDI TEL(65)2486284 (65)2486286 Cámaras de Aeródromos (www.dgac.gob.cl) ad.palena@dgac.gob.cl Franja RWY 956 x 41 m
PALENA / AD Alto Palena - CTN Cerro en superficie de aproximación THR 25. CTN aves THR 25. - CTN Mástiles de Antenas HF a 60 m al S de eje RWY, HGT 18 m SGL. - CTN a 15 M borde RWY, árboles 1,5 m HGT largo de toda STRIP NW y SE afecta SFC transición. - CTN conjunto de arboles en promedio 27,5 M HGT ubicados a 44 M al S de borde RWY - CTN a 15 m borde RWY 07/25, canal de drenaje largo STRIP NW y SE. - CTN FM 210 m TIL 500 m FM THR 07, árboles 20 m HGT a 51 m borde RWY franja SE, afecta SFC transición. - CTN a 3 m borde franja THR 07, árboles de 5 m HGT nivel de RWY, orientación S, afecta SFC APCH. CTN a 280 m THR 07 franja NW a 15 m borde RWY, montículos 1,8 m HGT																
PANGUIPULLI/ AD Municipal de Panguipulli SCPG	39 39 19 S 72 21 30 W 2,6 km SW de Panguipulli	287 942	02 20	670 x 26	NIL	NIL	-0,5 RWY 02 +0,5 RWY 20	Pasto	5.500 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	WDI	HJ	Alejandro Figueroa Bittner Club Aéreo de Panguipulli PUB CEL. +56998863260 Email afigueroab8@hotmail. l.com Franja RWY 730 x 30 m.
PANGUIPULLI/ AD Municipal de Panguipulli - Calle de rodaje con superficie de pasto: de 21 m. de largo por 12 m. de ancho. - Plataforma con superficie de pasto: de 135 m. de largo por 20 m. de ancho. - CTN tendido costado W RWY, señalizado. - CTN RWY reblandecida por aguas lluvias. OPS REQ información con Administración del AD. - CTN conjunto de árboles de 38 m HGT costado Este THR 02 a 220 m RCL, afectando superficie de transición. - CTN árboles 40 m HGT a 180 m antes THR 02 y a 100 m SE RCL, afectando superficie de transición. - CTN OBST árboles de 6 m HGT a 60 m costado E THR 02 interfiriendo SFC APCH. - CTN árboles 40 m costado Este primeros 300 m THR 02 y a 130 RCL, afectando superficie de transición. - CTN RWY tránsito persona o animales en área de movimiento. - CTN árboles 12 m HGT, costado oeste THR 20 a 60 m THR 20, interfiriendo superficie de aproximación.																
PANGUIPULLI/ AD Pirihueico SCKN	40 01 38 S 71 43 15 W 22,5 km N al sur- este Puerto Fuy	642 2106	18 36	500 x 15	NIL	NIL	1.0	Pasto- Tierra	1.400 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Klaus Knop P. PVT CEL +569 81591320 Franja RWY 560 x 30 m
PANGUIPULLI/ Ad Pirihueico - CTN OBST árboles 10 m HGT a 25 m borde RWY ambos costados, afectando SFC de Transición. - CTN OBST árboles de 15 m HGT a 100 m THR 36, interfiriendo SFC de APCH.																

AERODROMOS TERRESTRES/ Land Aerodromes																
CIUDAD/AD	COORD LOC	ELEV M	LDGA							LGT				SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO	ADM USO OBS
		FT	T	RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	A P C H	T H R	R W Y			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
PAREDONES/ AD Rucalonco SCRW	34 32 55 S 72 02 43 W 11 km N de Bucalemu	73 240	03 21	900 x 15	NIL	NIL	1.8	Tierra	5.500 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Nibaldo Sepúlveda PVT CLR vía TEL o FAX. TEL (2) 5406284 FAX (2) 6724097. CEL 09-4453911 Franja RWY 960 x 30 m
PAREDONES/ AD Rucalonco - Se autoriza solo operación ACFT CC-PKV.								- CTN franja RWY, árbol ambos costados. CTN árbol 7 m HGT a 5m ambos borde RWY. - CTN árboles 2.5 m HGT, interfieren SFC transición, a lo largo de RWY ambos costados.								
PARRAL/ AD El Salto SCEO	36 07 49 S 71 51 27 W 3 km W de Parral	172 564	03 21	600 x 16	NIL	NIL	1.0	Tierra	5.500 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	AVGAS 100/130 WDI	HJ	Germán Casas F. PVT CLR vía TEL TEL (73) 1972718 CEL 09-3202066 Franja RWY 660 x 36 m.
PARRAL/ AD Villa Baviera SCVB	36 23 51 S 71 33 56 W 37 km SE de Parral	317 1040	12 30	700 x 20	NIL	NIL	0.5 RWY 30	Tierra/ Pasto	5.500 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	WDI borde y extremo RWY	HJ	Alfred Gerlach Schritt. PVT TEL +56422432460/461 CEL +56989819892 alfredgerlach@yahoo.com Franja RWY 760 x 36 m.
PARRAL/ AD Villa Baviera - CTN antena 30 M HGT en cerro APRX 5 KM al NE THR 30 WO SGL																
PELLUHUE/ AD Piedra Negra SCKE	35 51 16 S 72 38 45 W 1 km SW de Curanipe	50 164	04 22	635 x 18	NIL	NIL	0.6	Tierra	5.700 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Guido Hernández V. PUB TEL (73) 2556018 TEL/FAX (73) 2556025 CEL 9-3690958 Franja RWY 695 x 36 m
PELLUHUE/AD Piedra Negra: - CTN terraplén HGT 1.50 m, costado Sur RCL, fuera de la franja. - CTN Bosque de Pinos HGT 17 m, alrededor del AD.																

AERODROMOS TERRESTRES/ Land Aerodromes																
CIUDAD/AD	COORD LOC	ELEV M FT	LDGA							LGT				SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO	AMD USO OBS
		T	RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	A P C H	T H R	R W Y	O T H			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
PENCAHUE/ AD La Peña SCUE	35 15 59 S 71 45 47 W 14 km N de Pencahue	68 223	01 19	500 x 15	NIL	NIL	0,16 -0,16	Maicillo	1.400	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Armando Correa Y. PVT CLR uso vía TEL TEL 2-28172831 ó CEL 86897144.
PERALILLO/ AD Viña Sutil SCSV	34 26 56 S 71 23 09 W 9 km NE de Peralillo	130 427	16 34	632 x 18	NIL	NIL	0.2	Maicillo compactado	5.700 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Viña Sutil S.A PVT CLR uso vía TEL TEL (2) 23631929 FAX (2) 22356866 TEL SATELITAL 26579995/26579996/ 26579997 FAX 6579998 dgarcia@sutil.cl Franja RWY 730 x 36 m
PERALILLO/AD Viñasutil - AD esta a 7 NM al Weste de la Zona SC-R6. Los usuarios deberán ajustarse a los procedimientos que determine el ATC. - AD cuenta con un estacionamiento de helicópteros, ubicado al Este de la RWY y a 28 m del RCL, demarcado con un círculo de 8 m de diámetro																
PETORCA/ AD El Sobrante SCSP	32 13 25 S 70 48 00 W	780 2559	11 29	600 x 18	NIL	NIL	3.0	Tierra compacta	2.500 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Ignacio Alamos J. PVT CLR uso vía CEL CEL 09-95421739 FAX (33) 2716003 Franja RWY 730 x 30 m
PETORCA/ AD El Sobrante - CTN árboles, ambos costados superficie de transición. - OBST arboles de 12 M HGT LOC a 12 M FM borde RWY hacia SE RWY BTN los 154 M y los 180 M medidos FM THR 29 afectan SFC transición - OBST arboles de 8M HGT ubicados a 6 M al N borde RWY y a 8M al S borde RWY afectan SFC transición - OBST arboles de 15M HGT ubicados a 100 M hacia SW desde borde RWY de THR 11 afectan SFC transición - OBST árbol de 8M HGT ubicado a 142 M hacia NW de THR11 afecta SFC transición - OBST arboles de 8M HGT ubicados a 123 M al E THR 29 afecta SAPCH - OBST arboles de 15M HGT ubicados a 23 M al SE THR 29 afecta SAPCH																
PEULLA/ AD Peulla SCPU	41 03 25 S 72 00 48 W 3.5 km al N de Peulla	214 702	03 21	600 x 18	NIL	NIL	-0.4 RWY 03 +0.4 RWY 21	Asfalto	6.600 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	D.G.A.C. PUB Franja RWY 660 x 54 m.
- PEULLA/ AD Peulla - CTN árboles a 150 m cada lado RWY. - CTN posible ingreso de animales. - CTN RWY 03/21 ambos costados A 21M borde RWY DUE TO zanjas de drenaje 1M DPT extendiéndose a lo largo RWY. - CTN THR 21 árboles 20M HGT 180M BFR THR, costado N y NE, afectando SAPCH. - CTN RWY 03/21 árboles 25M HGT, 50M costado E borde RWY, a 28M al N THR 03, afectando SFC transición - CTN OBST Hangar emplazado al costado S de la APN.																
PEUMO/ AD Peumo SCPW	34 24 32 S 71 10 08 W 2 km SE de Peumo	170 557	10 28	560 x 18	NIL	NIL	0.4	Tierra	5.500 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	José Ortega A. PVT CLR uso vía TEL. TEL/FAX (72) 2561598 Franja RWY 670 x 26 m.
PEUMO/ AD Peumo - CTN árboles 6 m HGT ambos costados franja RWY, afectando superficie de transición. - CTN posible cruce de vehículos, personas o animales en RWY.																

AERODROMOS TERRESTRES/ Land Aerodromes																
CIUDAD/AD	COORD LOC	ELEV M FT	LDGA							LGT				SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO	ADM USO OBS
			RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	A P C H	T H R	R W Y	O T H			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
PICA/ AD Coposa SCKP	20 45 06 S 68 40 49 W 7 km S del Salar de Coposa	3800 12468	17 35	3200 x 30	NIL	NIL	0.9 RWY 35	ASPH Road Salt	PCN 28 F/A/Y/T	⊞	RTHL	REDL	TEDL	ABN O/R WDI **	HJ	Ricardo Nicolas Kitsing. PVT CLR uso vía TEL TEL (57) 2516683 Cel +56962080468 Email rkizing@collahuasi.cl Franja RWY 17/35 3320 x 120 m
PICA/ AD Coposa ⊞ SSALF O/R RWY 17, - PAPI 3.0° O/R RWY 17 MEHT 57 FT./ PAPI 3.6° O/R RWY 35 MEHT 48 FT. - Aproximaciones sólo posterior cruce de cerros localizados a 4 NM al sur THR 35. - LGT borde APN - ** Se incluye Servicios de Aeródromo, Terrestre e Información útil al Vuelo, los que son proporcionados por la Administración del AD.																
PICHIDANGUI/ AD Pichidangui SCDI	32 08 46 S 71 30 28 W 2.5 km SE de Pichidangui	30 98	04 22	600 x 18	NIL	NIL	1.4 - 1.4	Base granular con imprimación reforzada	5.500 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	D.G.A.C. PUB TEL +56972124274 +56942880173 Email aro.serena@dgac.gob.cl Franja RWY 660 x 40 m. WDI SGL
PICHIDANGUI/AD Pichidangui - CTN por eventuales cortes de cerco perimetral del AD que pueden permitir el ingreso de personas y/o animales a RWY 04/22. - CTN tendido eléctrico y torres alta tensión sin balizaje en superficie de aproximación THR 22. - CTN quebrada a 17,6 m al Weste RCL, cercanías THR 22. - CTN quebrada a 30 m al Norte THR 22. - CTN canal de drenaje a 26,4 m al Este RCL de 1,5 m WID y 0,6 m DPT a lo largo RCL desde THR 22 hasta plataforma. - CTN concentración de aves, preferentemente primer tercio RWY 22. - CTN RWY 04/22 debido a posible incursión de personas o animales. - CTN zanja en Franja RWY norte THR 22. - CTN montículo natural 20M HGT ubicado a 300M al S THR04. - CTN postes de iluminación que afectan superficie de aproximación a RWY 04 localizados a 276 m. al S de THR 04.																

AERODROMOS TERRESTRES/ Land Aerodromes																
CIUDAD/AD	COORD LOC	ELEV M FT	LDGA							LGT				SER	HOARIO FUNCIONAMIENTO	ADM USO OBS
			RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	APCH	THR	RWY	OTH			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
PICHIDEGUA/ AD Almahue SCHG	34 23 55 S 71 22 16 W 9 km SW de Pichidegua	128 420	10 28	600 x 18	NIL	NIL	0.4	Tierra	5.700 KG	NIL	NIL	NIL	NIL	WDI SGL	HJ	Juan Lyon L. PVT CLR uso via TEL TEL(2) 6231961 FAX (2) 6239739. Franja RWY 660 x 30 m.
PICHIDEGUA / AD Almahue - CTN arboleda 20 m HGT localizada al SW.																
PICHILEMU/ AD Monaco SCMN	34 15 49 S 71 58 03 W 15 Km al NW Pichilemu	145 476	21 03	500 x 18	NIL	NIL	-2 +2	Tierra	1.400 Kg.	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Francisco Pérez J. PVT CLR uso via TEL TEL (09) 3376618 Franja RWY 540x30
PICHILEMU/ AD Panilonco SCMU	34 17 07 S 71 56 57 W 11 km N de Pichilemu	175 574	05 23	750 x 18	NIL	NIL	+ 2.4 - 2.4	Maicillo Compacto	5.700 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Nibaldo Sepúlveda M PVT CLR uso via TEL. TEL (2) 5406284 FAX (2) 6724097 CEL 09-4453911 Franja RWY 810 x 36 m.
PICHILEMU/AD Panilonco - CTN ladera de cerro de 25 m HGT a 100 m NE THR 23, afectando la superficie de transición. - CTN cruce de personas en RWY. - CTN OBST SW RWY. APCH RWY 05 DEP RWY 23. - CTN franja costado RWY en algunos sectores debido a desniveles. - CLR OPS sólo ACFE CC-PKV.																
PICHILEMU/ AD Pichilemu SCPM	34 23 45 S 72 01 11 W 1.5 km SW de Pichilemu	25 82	04 22	591 x 18	NIL	NIL	+1.6 RWY 22 -1.6 RWY 04	ASPH	5.700 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Club Aéreo de Pichilemu ADM Nelson Leiva Ahumada PUB CEL +56994035738 Email nelsonleivaahumada@g mail.com Franja RWY 651 x 60 m
PICHILEMU/AD Pichilemu - CTN zanja drenaje de 3,80 de ancho x 1 m de profundidad a 7.50 m borde costado Este de RWY. - CTN tendido eléctrico de 7 m HGT a 200m THR 22, señalizado con balizas. - CTN cruce de personas en RWY. - CTN RWY cordones de tierra de 5 cm HGT, paralelo a ambos costados RWY a 2.4 m del borde RWY. - CTN THR 22 zanja APROX 0,50 m FST 500 m costado E. - CTN RWY ingreso de animales. - CTN poste 5.50 m HGT a 110 m prolongación THR 22, afecta SAPCH. - CTN hilera arboles a 51 m Este RCL. Afecta SFC Transición. - CTN terraplén APROX 1 m HGT, borde Franja y 490 m largo, medidos FM cerco perimetral norte, afecta SFC transición. - CTN postes tendido eléctrico 11 m HGT sin balizar a 180 m al SE de THR 04. - CTN por casas ubicadas a 92 m al NE de THR 22 de 7 m HGT, afecta SFC APCH. - CTN RWY 04/22, en APCH, por fuerte viento descendente en Final Corto, considerar APCH estabilizada. - CTN RWY 04/22, cerco perimetral 2.8 m. HGT a 147 m. THR 04 y a 70 m. THR 22 no señalizado.									Distancias Declaradas: RWY 04 TORA 688 M TODA 688 M ASDA 688 M LDA 593 M RWY 22 TORA 593 M TODA 593 M ASDA 688 M LDA 593 M							

AERODROMOS TERRESTRES/ Land Aerodromes																
CIUDAD/AD	COORD LOC	ELEV M FT	LDGA							LGT				SER	HR OPS	OPR USO OBS
			RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	A P C H	T H R	R W Y	O T H			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
PIRQUE / AD El Principal SCEP	33 43 30 S 70 30 37 W 14 Km SE de Puente Alto	790 2.592	07 25	530 x 18	NIL	NIL	3.0	Tierra	1.400 Kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Jorge Fontaine Cox PVT CEL +56993384757 WDI y señales de pista de Tierra. Franja RWY 610 x 30 m.
PIRQUE / AD El Principal - Las APCH deberán efectuarse por la pista 07 y las DEP por la RWY 25.																
PIRQUE/ AD Estero Seco SCZE	33 44 42 S 70 32 58 W 13 kmn Sur de Puente Alto	750 2461	16 34	655 x 18	NIL	NIL	2.4	Maicillo Compacto	5.700 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Renán Colvin T. PVT CLR uso vía TEL TEL (2) 26981154. Franja RWY 715 x 36 m.
PIRQUE/ AD Estero Seco - AD ubicado bajo la zona SC-D11. Las aeronaves deberán mantener escucha e irradiar posición en 118.7 MHz, al ingresar como al abandonar la zona. - CTN arboles (especies nativas) ambos costados RWY. Afectan superficie de transición.																
PORVENIR/ AD Capitán Fuentes Martínez SCFM	53 15 13 S 70 19 09 W 5 Km NE de Porvenir	32 104	09 27 03 21	2500x30 960 x 30	NIL NIL	NIL NIL	0.3 0.4	ASPH ASPH	PCN 12 F/Y/C/U 20.000 kg	NIL NIL	x NIL	x NIL	ABN PAPI 2.6 ° RWY 09 PAPI 3.4 ° RWY 27 REIL TWY RWY 09/27	NIL	HJ	D.G.A.C. PUB TEL/FAX (61) 2745500 (61) 2745501 (TWR) Jefatura (61) 2745502/2745504 CEL ARO +56942886303 Casilla 65 ad.porvenir@dgaac.bo Franja RWY 09/27 2620 x 90 m. Franja RWY 03/21 1080 x 80 m. Cámara WEB de apoyo MET.
PORVENIR/ AD Capitán Fuentes Martínez - CTN guanacos inmediaciones del AD, Instrucciones Porvenir Información 126.7 MHz. - CTN aves área de movimiento y en las inmediaciones del AD, Instrucciones Porvenir Información 126.7 MHz. - CTN franja RWY 03/21 y 09/27 reblandecimiento del terreno, REQ información en 126.7 MHz. - CTN obstáculo natural- Cerro 40 m HGT al NE THR 27, afecta SAPCH. - Área prueba de motores máxima potencia: THR 27 (zona de viraje).																
PRIMAVERA/ AD Franco Bianco SCSB	52 44 11.82 S 69 20 01.425 W 5 km al NW de Cerro Sombrero	35 114 32 104	08 26 02 20	1500 x 40 1000 x 30	NIL NIL	NIL NIL	0.0 0.25	Capa Lechada Asfáltica Tierra	33.000 kg 33.000 kg	NIL NIL	NIL NIL	NIL NIL	NIL NIL	NIL	HJ HJ	D.G.A.C. PUB
PRIMAVERA/ AD Franco Bianco - Franja RWY 08/26: 1620 x 60 m. Franja RWY 02/20: 1120 x 80 m. - Otras Instalaciones: a) Plataforma: 50 m x 100 m b) Calle de Rodaje (Salida Rápida) RWY 08/26: 325 m x 18 m c) Calle de Rodaje (Perpendicular a pista) RWY 08/26: 110 m x 18 m - CTN OBST antena de 9.5 m. HGT localizada en franja RWY a la derecha a 105 m. RCL RWY 26 señalizada. - CTN OBST cerco de 1.4 m. HGT localizada a 67 m. al E de THR 26, no señalizado, interfiere superficie de aproximación / despegue.																

AERODROMOS TERRESTRES/ Land Aerodromes																
CIUDAD/AD	COORD LOC	ELEV M FT	LDGA							LGT				SER	HR OPS	OPR USO OBS
			RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	A P C H	T H R	R W Y	O T H			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
PUCON/ AD Curimanque SCKQ	39 19 37 S 72 01 38 W 5 km SW de Pucón	450 1476	09 27	620 x 18	NIL	NIL	0.5	Pasto	1.400 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	WDI	HJ	Álvaro Sandoval T. PVT TEL (45) 2295555 Franja RWY 680 x 36 m
PUCON/ AD Curimanque - CTN con corte de terreno al lado norte por el borde y largo de la franja de pista, igualmente con terraplén que tiene una altura aproximada de 2 m, en los primeros 100m del THR 27, lado Sur. - CTN árboles a 25 m. al S THR 27 15 m. HGT, afecta SFC Transición.																
PUCON/ AD Pucón SCPC	39 17 29 S 71 55 15 W 5 km E de Pucón	268 879	10 28	1700 x 30	NIL	NIL	1.7	ASPH	PCN 30 F/A/X/T	NIL	NIL	NIL	NIL	WDI	HJ	D.G.A.C. PUB Franja RWY 1820 x 150 m TWY/RAMP SFC ASPH. Ver VAC / RET
PUCON/AD Pucón: - Por obstáculos en las inmediaciones del AD las ACFT categorías B y C operación VMC visibilidad mayor de 5 km y techo superior a 2.500 FT. - THR 10 MOV 203M / THR 28 MOV 465M por arboles que afectan las SFC de APCH, DEP y transición. - Distancias Declaradas: RWY 10 TORA 1235 m TODA 1235 m ASDA 1700 m LDA 1497 m RWY 28 TORA 1497 m TODA 1497 m ASDA 1700 m LDA 1235 m. - RAMP ASPH restringida a una ACFT comercial itinerante tipo B737 y hasta 4 ACFT menores al costado Este de RAMP. Resto de ACFT estacionamiento sector suroeste de hangares, acceso vía TWY ASPH paralela a RWY. - Para asistencia de acceso a recinto y apertura de portones en evacuaciones aeromédicas o de catástrofe natural, se deberá contactar al Sr. Rodrigo Inostroza al fono 56998788914. - Todas las Operaciones deben ser coordinadas con ARO Temuco en su HR SVC vía fono al 452554926. 01 HR antes de DEP. - Para asistencia sanitaria y evacuaciones aeromédicas se deberá coordinar con Sra. Cecilia Troncoso, coordinadora emergencias y desastres de Seremi de Salud La Araucanía al CEL +56995534760. - Para casos de catástrofes naturales decretadas por el Gobierno, se debe coordinar con Loreto Uribe al CEL +56 992272917																
PUERTO AYSÉN/ AD Cabo 1° Juan Román SCAS	45 23 57 S 72 40 11 W 500 m E de Puerto Aysén	10 32	07 25	1300 x 23	NIL	NIL	0.0	ASPH	PCN 25 F/A/Y/U	NIL	x	x	ABN REDL TEDL REIL RWY 25	WDI	HJ	D.G.A.C. PUB TEL (67) 2332599 CEL TWR AFIS +56942884444 Franja RWY 1420 x 80 m. Cámara WEB de apoyo Meteorológico www.dgac.gob.cl. aro.aysen@dgac.gob.cl
PUERTO AYSÉN/ AD Cabo 1° Juan Román - CTN arboles 25M HGT LOC a 150M al SW THR07, afecta SAPCH/TKOF y SFC de transición. - CTN zanja drenaje 1000M LEN, 0.5M DPT LOC a 18.5M al NW del THR25. - CTN RWY25, caja eléctrica no frangible, costado R y 12M borde de THR25. - CTN RWY07, cerco perimetral WO SGL, HGT 2.2M, DIST 105M W THR07, afecta SAPCH/TKOF - CTN Intersección APN y TWY ALFA, debido a acumulación de agua en períodos de alta pluviosidad. - Fuera de HR SER coordinar apertura de portones al Cel +56942884444, 4 HR BFR FLT MEDEVAC, HUM, STS y EMERG, otras OPS 24 HR BFR. - CTN TWY ALFA, BRAVO y CHARLIE debido a zanjas y obras de arte recolección de aguas lluvias a 5m borde TWY.																

AERODROMOS TERRESTRES/ Land Aerodromes																
CIUDAD/AD	COORD LOC	ELEV M FT	LDGA							LGT				SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO	ADM USO OBS
			RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	A P C H	T H R	R W Y	O T H			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
PUERTO MARIN BALMACEDA/ AD Puerto Marín Balmaceda SCMA	43 47 15 S 72 57 04 W 3 km S de Puerto Marín Balmaceda	3 10	08 26	700 x 18	NIL	NIL	0.1	Adocreto	5.500 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	WDI	HJ	D.G.A.C. PUB Franja RWY 728 x 40 m Cámaras de Aeródromos (www.dgac.gob.cl)
PUERTO MARIN BALMACEDA/ AD Puerto Marín Balmaceda - CTN reblandecimiento RWY durante lluvias persistentes. - CTN árboles interfiriendo superficie de aproximación y despegue RWY 26. - CTN RWY posible presencia de animales.																
PUERTO MONTT/ AP EL Tepual SCTE	Ver AD 2.7.1 aro.eltepual@dgac.gob.cl															
PUERTO MONTT/ AD Marcel Marchant B. SCPF	41 27 16 S 72 55 04 W 2.6 km NE de Puerto Montt	112 367	02 20	1005 x 19	NIL	NIL		Desde THR 02 primeros 145x10 m. Asfalto siguientes 600 x10 m. Hormigón Últimos 260 x 10 m. Asfalto Ripio 4.5 m. ancho a cada lado de faja central	6.600 kg 10 m. centrales RWY	NIL	NIL	NIL	NIL	AVGAS 100 LL JET A1 WDI	HJ	Club Aéreo de Puerto Montt Enzo Molina España +56652252182 presidente@capm.cl Of. Operaciones CAPM +56962183493 PUB TEL DGAC +56652486296 Ver VAC/RET aro.lapaloma@ dgac.gob.cl Franja RWY 1125 x 60 m
PUERTO MONTT/ AD Marcel Marchant B. - Todo tráfico que opere desde y hacia este Aeródromo o sobrevuele sus inmediaciones dentro de las 5 NM centradas en el mismo lugar, deberán contactar en los horarios de prestación del servicio con frecuencia 127. 3 MHz La Paloma Información, y en otros horarios aplicar procedimiento TIBA. - RWY/TWY/RAMP Pit combustible de uso público. - Horario de atención AVGAS 100LL y JP 1: IVNO 1200 - 30MIN BFR FCCV, VRNO 1100 - 30MIN BFR FCCV. - RAMP estacionamientos uso restringido, solo ACFT Clubes Aéreos y visitas en tránsito previa coordinación y autorización ADM AD. - Prohibido Embarque / Desembarque de pasajeros en el área de abastecimiento de AVGAS - ACFT no basadas en AD que cargan AVGAS 100LL y JET A1, posterior a maniobra de carguío, estacionar en RAMP ubicada al NE de TWR. - Se prohíbe en el AD el carguío de COMB de ACFT y HEL en puntos no autorizados por la ADM del Club Aéreo de Puerto Montt. - Taxeo aéreo prohibido sobre TWY ALFA, HEL procederán a puntos de posada vía RWY 02/20. instrucciones La Paloma Información 127.3MHZ - Lugares designados para pruebas de mantenimiento de motores TWY ALFA extremo N, TWY DELTA y APN Hangar 3. - ACFT y vehículos deben contactar con: La Paloma Informaciones 127.3MHZ BFR de rodar a TWY, PRKG y PIT de combustible - Se prohíbe en AD practicas de autorrotación de HEL. - Se prohíben las pruebas de motores entre los siguientes horarios: VRNO 23:30-10:30 IVNO 00:30-11:30. - Presentación de Planes de Vuelo solo vía IFIS, TEL ARO +56652486296 o email aro.lapaloma@dgac.gob.cl. - CTN tendido eléctrico 8 m HGT y a 195 m, sin balizar, que cruza perpendicular zona anterior THR 20. - CTN a 120 m anterior THR 20, desnivel por zanja 5 m WID y 5 m DPT. - CTN cable televisión APROX 10 m HGT, tendido de Este a Weste, ubicado APROX a 200 m al Norte THR 20, afecta superficie de transición. - CTN postes tendido eléctrico 12 m HGT costado Este y a 70 m RCL, afecta superficie de transición.																

AERODROMOS TERRESTRES/ Land Aerodromes																
CIUDAD/AD	COORD LOC	ELEV M FT	LDGA							LGT				SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO	ADM USO OBS
			RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	A P C H	T H R	R W Y	O T H			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
PUERTO OCTAY/ AD Las Araucarias SCOC	40 59 35 S 72 39 35 W 18 km E de Puerto Octay	183 600	17 35	600 x 18	NIL	NIL	0.04	Pasto	5.700 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	WDI	HJ	José Recondo B. PVT TEL (65) 2523798/2253491 Franja RWY 660 x 36 m.
PUERTO SANCHEZ/ AD Puerto Sánchez SCSZ	* 46 35 31 S 72 35 12 W 1 km W de Puerto Sánchez	207 680	12 30	650 x 18	NIL	NIL	0.6	Ripio	5.500 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Empresa Minera de Aysén PUB Franja RWY 710 x 36 m
PUERTO SANCHEZ/ AD Puerto Sánchez - CTN desnivel del terreno de 1 m desde THR 12, costado izquierdo. - CTN posible ingreso personas animales.																
PUERTO VARAS/ AD Don Dobri SCDD	41 14 05 S 72 30 54 W 2.5 km S de Ensenada	69 226	15 33	590 x 15	NIL	NIL	0.5	Tierra	5.700 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Alex Ziller B. PVT CEL +56 982948243 Franja RWY 630 x 30 m.
PUERTO VARAS/AD Don Dobri - CTN árboles 18 m HGT a 110 m SE THR 33. - CTN árboles y arbustos 10 m HGT, ambos costados RWY, a 19 m borde RWY. Afecta superficie de transición. - CTN depresión 100 m BFR THR 33. - CTN barrera metálica 0,50 m HGT a 95 BFR THR 33. - CTN RWY posible ingreso de animales. - CTN arboles 25M HGT A 100M BFR TH 15 costado derecho, afecta SFC transición																
PUERTO VARAS AD El Arrayán SCRY	41 24 10 S 72 56 36 W 7 km N de Puerto Montt	105 344	16 34	1200 x 18	NIL	NIL	+0.16 -0.16	Tierra/ Ripio	5.700 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Luis Andrade P. PVT CLR uso vía TEL TEL 065-2267242 ó CEL 09-6435117 Franja RWY 1260 x 36 m
PUERTO VARAS/ AD El Mirador SCPV	41 20 58 S 72 56 48 W	130 427	15 33	780 x 18	NIL	NIL	0.6	Riego asfáltico	5.700 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Rino Caiozzi C. PUB CEL +56 98873538 Franja RWY 840 x 35 m.
PUERTO VARAS/ AD El Mirador - Se establece Freq. 122.1 Mhz. Para uso de procedimiento TIBA de aeronaves en un RDO de 1.5 NM centrado en AD, GND-2000FT AMSL. - CTN zanjas drenaje a 15 m costado RCL. - CTN aves en el AD e inmediaciones. - CTN depresión del terreno a 12 m BFR THR 15. - CTN RWY sector NE a 9 m borde RWY, montículos del terreno en zona central RWY. - CTN tendido eléctrico – luminarias alumbrado público – 12 m HGT, balizado, a 300 m FM THR 15 hacia el norte. - CTN zanja drenaje 1 m DPT x 0.60 WID costado E THR 33 a 18 m borde RWY - CTN desnivel por canal de drenaje costado W THR 33 a 18 m borde RWY de 2 m DPT x 0.60 60 m WID. - CTN árboles 20 m HGT a 300 m BFR THR 15, afecta superficie de aproximación. - WDI a 660 m THR 19 y a 145 m RCL y a 30 m W plataforma iluminado. - CTN excavación profunda 15 m DPT costado RWY 33, se prolonga longitudinalmente desde los 70 m hasta los 430 m., distancia oscila entre los 50 y 60 m RCL. - CTN Franja RWY 33 costado izquierdo debido a sobrenivel de terreno 3.5 m HGT, localizado entre los primeros 190 m desde THR 33 a 30 m RCL. Afecta SFC de Transición. - CTN RWY 15/33 por posible ingreso de animales.																

AERODROMOS TERRESTRES/ Land Aerodromes																
CIUDAD/AD	COORD LOC	ELEV M FT	LDGA							LGT				SER	HR OPS	OPR USO OBS
			NR	LEN/WID	SWY	CWY	RLS	SFC	RSTG	A P C H	T H R	R W Y	O T H			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
PUERTO WILLIAMS/ AD Guardiamarina Zañartu SCGZ	54 55 52 S 67 37 34 W	27 88	08 26	1440x 29	NIL	NIL	- 1.5	ASPH	PCN 33 F/A/X/T	NIL	x	x	*	♣ ABN WDI	HJ	D.G.A.C. PUB TEL 56-612745513 JEF 56-612745514 ARO 56-612745512 TWR Anexos JEF 5513 ARO 5514 aro.williams@dgac.gob.cl TWR APP 5512 Ad.williams@dgac.gob.cl SSEI 5416 Franja RWY 1460 x 58 m. Cámara de Aeródromo (www.dgac.cl) Ver VAC/RET
PUERTO WILLIAMS/AD Guardiamarina Zañartu ♣ SEI CAT 5 O/R con 10 días antelación BFR dentro HR AD * APAPI doble 2.8° RWY 26 TCH 13 m. TWY luces de borde. REDL/REIL RWY 26. Guías de superficie RCL, ID THR, ID RWY, Borde RWY, TDZ y Curva de Enlace. - WDI a 210 m THR 08. WDI instalado, localizado a 154 M. al SW de THR 26 y a 52 M. al W eje TWY. - AD sólo se permiten OPS con servicio ARO/MET/TWR/APP. - Prohibase toque y despegue en RWY ACFT reactores, excepto previa coordinación. - PRKG limitado a 4 vuelos regulares con ACFT RJ85/RJ1H, otras ACFT no regulares O/R de acuerdo a capacidad disponible en APN, coordinar 78 Hrs. antes con ARO vía fono o email aro.williams@dgac.gob.cl . - CTN hondonada THR 08 a 940 m lado derecho THR 26 y a 29 m E RCL. - CTN hondonada a 7 m antes THR 08 y a 4 m antes THR 26 - CTN por instalación a 40 m Sur THR 26. Cobertizo MET, Hangar, SEI y TWR ELEV máxima 90 FT AMSL HGT 12,75 m AGL. - CTN franja RWY por reblandecimiento y desnivel. - CTN antena 10 m HGT a 80 m Sur RCL y a 20 m Weste THR 26, señalización diurna y nocturna. - RAMP sin señalización, Estacionamientos sin guía de entrada y salida. - Área prueba de motores: THR 08 y THR 26, sujeto a condiciones de tráfico aéreo. - CTN área de movimiento y proximidades del AD debido a presencia de aves. - CTN antena 135 m HGT, color blanco, con señalización diurna/nocturna a 0,3 NM THR 26. - CTN PERM debido a POSS embarcaciones con mástiles WO LGT en FNA THR 26.																
PUNITAQUI/ AD Bellavista de Punitaqui SCUN	31 00 31 S 71 21 06 W 53 km SW de Ovalle	391 1283	09 27	794 x 18	NIL	NIL	-1,5 +1.5	Maicillo	5.700 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Jorge Calderón F. PVT CLR uso vía CEL CEL 9-64677641 CEL 9-85951137 Franja RWY 845 x 36 m
PUNITAQUI/AD Bellavista de Punitaqui - CTN Posible ingreso de animales a RWY 09/27.																
PUNTA ARENAS/ AP Pdte. Carlos Ibañez del Campo SCCI	Ver AD 2.8.1 aro.arenas@dgac.gob.cl															
PUNTA ARENAS/ AD Marco Davison Bascur SCID	* 52 52 48,7 S 70 44 57,8 W 16 Km N del AP Pdte. Carlos Ibañez del Campo	9 30	05 23	690 x 30	NIL	NIL	0.2	Ripio Compacto	7.500 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Milton Davison PVT TEL (56-61) 2262107 CEL 9-6404541 Franja RWY 750 x 50 m.
PUNTA ARENAS/ AD Marco Davison Bascur - ACFT que DEP del AD deberá contactar antes de la salida con Punta Arenas TWR 118.7 MHz. - ACFT que ARR al AD deberá contactar antes del ingreso al CTR con el ACC Punta Arenas 128.1 MHz y/o TWR 118.7 MHz.																

AMDT NR 59

AIS-CHILE

AERODROMOS TERRESTRES/ Land Aerodromes																
CIUDAD/AD	COORD LOC	ELEV M FT	AREA LDG							LGT				SER	HR OPS	OPR USO OBS
			RWY	LEN/WID	SWY	CWY	RLS	SFC	RSTG	A P C H	T H R	R W Y	O T H			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
PURRANQUE/ AD Corte Alto SCPR	40 56 36 S 73 10 12 W 1 km W de Corte Alto	126.5 415.6	01 19	600 x 26	NIL	NIL	0.6	Pasto	5.700 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Club Aéreo de Purranque PUB TEL (64) 2351396 Franja RWY 660x60m
PURRANQUE/ AD Corte Alto: - CTN Cerco 1 M. HGT al E THR 01 y a 25 M. borde RWY.																
PUYEHUE/ AD Licán SCYL	40 38 12.27 S 72 24 47.88 W 16,5 km NE de Puyehue	191 625	17 35	600 x 25	NIL	NIL	0.5	Pasto	5.500 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Patricio Fernández I. PVT TEL 2236153 Franja RWY 660x60m.
PUYEHUE/ AD Licán - CTN RWY 17 no disponible para LDG, árbol costado Este THR 17. - CTN árbol 15 m HGT APRX a 17, Este THR 17, afecta superficie transición. - CTN árbol 10 m HGT APRX a 250 m Norte THR 17, afecta superficie de aproximación. - CTN árboles 20 m HGT a 15 m NW THR 17 y a 250 m THR 17, afecta SAPCH.																
PUYEHUE/ AD Refugio del Lago SCOL	40 41 22 S 72 20 44 W 2 km N de Termas de Puyehue	206 676	11 29	500 x 18	NIL	NIL	- 1.4	Tierra Pasto	3.600 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Roberto Gothe L. PVT CLR uso vía TEL TEL (2) 22936000 FAX (2) 22831010 Franja RWY 560x36 RAMP 20 x 50 m.
PUYEHUE/AD Refugio del Lago - OPS en un solo sentido. Las aproximaciones a RWY 11 (NW a SE). Despegue sentido contrario desde RWY 29, debido a presencia de Cerro costado SE de RWY. Plataforma para estacionamientos de tierra de 50 x 35 m. - CTN OBST cerco 1.5 m. HGT a 19 m. al S de borde RWY 11/29 en toda su extensión.																
PUYUHUAPI/ AD Puyuhuapi SCPH	44 23 00 S 72 35 37 W 6 km S de Puyuhuapi	14 45	18 36	1030 x 23	NIL	NIL	0.16	ASPH Doble tratamiento asfáltico	20.000 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	DGAC PUB Franja RWY 1090 x 80 m. RAMP 20 x 50m
PUYUHUAPI/AD Puyuhuapi - Plataforma: 45 x 60 m - Calle de acceso a Plataforma: 28,5 x 11 m - CTN depresión del terreno de 1,8m de profundidad 33m antes de THR 36. - CTN THR 18 costado izquierdo árboles 12 m HGT, afecta superficie de transición. - CTN debido a posible presencia de animales. - CTN RWY 11/29 por árboles 20 m HGT ambos costados franja RWY a 25 m borde RWY.									- CTN arboles de 16m HGT, LOC a 90m SE THR 36, afecta SFC de APCH/DEP. - CTN arboles de 16m HGT, LOC a 90m SW THR 36, afecta SFC de APCH/DEP - CTN arboles de 12m HGT, LOC a 84m BFR THR 36, afecta SFC de APCH/DEP - CTN arboles de 14m HGT, LOC a 29m del borde de RWY a ambos costados de la RWY y en toda su extensión, afecta SFC de APCH/DEP - CTN STRIP reducida a un ancho de 30M, debido a montículos de tierra, pozas de agua, depresión del terreno, estacas de madera de 30 CM HGT, cunetas de concreto, pastó y malezas altas							

AERODROMOS TERRESTRES/ Land Aerodromes																
CIUDAD/AD	COORD LOC	ELEV M	AREA LDG							LGT				SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO	ADM USO OBS
		FT	T	RWY	LEN/WID	SWY	CWY	RLS	SFC	RSTG	A P C H	T H R	R W Y			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
QUEBRADA LAS TACAS/ AD Las Tacas SCQT	30 05 49 S 71 21 45 W Al costado poniente Carretera Panamericana 5 Norte y a 200 m S de Quebrada Las Tacas	46 140	17 35	1094 x 20	NIL	NIL	0.75	ASPH	8.000 KG	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Hernán Witker E. PVT CEL +569 96381542 Franja RWY 1214 x 80 m.
QUEBRADA LAS TACAS/AD Las Tacas - Plataforma Norte cerrada - CTN tendido de cables balizados en límite de superficie de aproximación RWY 17. - CTN postación eléctrica de 7 m HGT a 150 m al Sur THR 35, señalizado. - CTN tendido eléctrico a 194 m al Sur THR 35, señalizado. - CTN OBST tendido eléctrico 11 m. HGT distante a 60 m al E THR 35, afecta superficie de transición. - CTN cerco perimetral a 32 m. al W eje de RWY 17/35, afecta superficie de transición.									- CTN DUE TO torre medición de viento 50 M HGT LOC ON GEO COORD 29 02 52S, 70 40 59 W en cerro las campanas a 53 KM NW FM AD TRES QUEBRADAS (SCTQ) - Distancias Declaradas RWY 17 TORA 900 m TODA 900 m ASDA 1094 m LDA 1094 m RWY 35 TORA 1094 m TODA 1094 m ASDA 1094 m LDA 900 m.							
QUEILEN/ AD Quelén SCQX	42 53 38 S 73 28 26 W 500 M SE Quelén	18 60	02 20	600 x 18	NIL	NIL	-0.16 RWY 02 +0.16 RWY 20	ASPH	5.500 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	WDI en ambos THR	HJ	D.G.A.C. PUB Franja RWY 660 x 36 m.
QUEILEN/AD Quelén - APN LEN 67M X 38M WID SFC ASPH y TWY de 37M x 22M WID. - CTN debido a POSS ingreso de personas y animales - CTN mástil 30 m HGT a 250 m al NW del AD, afectando superficie de aproximación RWY 02.									- CTN árbol 25 m HGT ubicado a 100 m costado derecho THR 02 afecta SFC de transición - CTN THR 20 postes tendido eléctrico a 211 m anterior THR, sin señalizar. - CTN costado W RWY, postes tendido eléctrico, sin señalizar.							
QUELLÓN/ AD Inio SCQU	43 21 06 S 74 06 57 W	8 26	16 34	600 X 18	NIL	NIL	+0,2 -0,2	Arena / Gravilla compactada	5.700 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Alan Bannister H. PVT CLR uso vía TEL TEL (065) 2633805 Franja RWY 660 x 36 m
QUELLON/ AD Inio coordinación.visitantes@parquetantauco.cl - Grupo de árboles de 20 M. HGT a 20 M. del borde de RWY, afecta SFC de transición, CTN los primeros 100 M. al W RWY 16. - Grupo de árboles de 15 M. HGT a 50 M. del borde de RWY, afecta SFC de transición, CTN entre los 200 M. y 250 M. RWY 16, costado E.																
QUELLÓN/ AD Quellón SCON	43 08 07 S 73 38 04 W 2 km SW de Quellón	13 42	04 22	1200 x 24	NIL	NIL	+0,8 RWY 22 -0,8 RWY 04	ASPH	PCN 15 F/C/Y/T	NIL	RTHL	REDL	TEDL	WDI	HJ	D.G.A.C. PUB TEL +56652486293 CEL +56997882712 Franja RWY 1320 x 80 m. Cámaras de Aeródromos (www.dgac.gob.cl)
QUELLÓN/ AD Quellón - TWY ASPH LEN/WID 85 x 18m. - APN ASPH LEN/WID 58m, además bermas de 3m a cada lado x 60m bermas 3m. - Fuera horario de servicio, coordinar apertura de portones 2 Hr. antes al CEL +56962317620. - CTN SFC transición por casas de 6.50 m HGT, en ladera cerro a 104 m Este RCL, sector central AD. - CTN THR 22 a 120 m norte en proyección RCL, obstáculos móviles en camino público. - CTN FST 200 m RWY 22 no visibles FM TWR (AFIS). OPS en esa zona a discreción. - CTN estructura 15 m HGT OBST móvil (barco) a 50 m THR 04, afecta superficie de aproximación y despegue. - CTN 32M NNW THR 22 poste eléctrico 12M HGT afecta SFC de transición.									- CTN RWY concentración de aves. - CTN árboles 5 m HGT a 130 m. zona anterior THR 04, afecta superficie de aproximación y despegue. - CTN THR a 120 m SW debido a antena 15 m HGT. - CTN a 120 m SW THR 04, antena 15 m HGT. - CTN con montículos de tierra de 2M HGT LOC A 25M del borde de RWY 22 y a 150M del THR 22 - CTN OBST arboles 17 M HGT LOC a 83 M W del borde de RWY. - CTN OBST arboles 21 M HGT LOC a 103 M E del borde de RWY							

AERODROMOS TERRESTRES/ Land Aerodromes																
CIUDAD/AD	COORD LOC	ELEV M FT	AREA LDG							LGT				SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO	ADM USO OBS
			RWY	LEN/WID	SWY	CWY	RLS	SFC	RSTG	A P C H	T H R	R W Y	O T H			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
QUEMCHI/ AD Quemchi SCQW	* 42 09 10 S 73 31 01 W 4 km W de Quemchi	120 393	18 36	600 x 18	NIL	NIL	1.0	Asfalto	1.400 kg monomotores, excepto ACFT STOL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	D.G.A.C. PUB Franja RWY 630 x 36 m.
<p>QUEMCHI / AD Quemchi</p> <ul style="list-style-type: none"> - CTN zanjas drenaje a 25 m del borde RWY 18/36 en ambos costados. - CTN RWY costado E, depresión del terreno con acumulación de agua, a 203 M THR 36 y a 10 M Borde RWY. - CTN árboles 12 M HGT a 180 M costado W THR 36 y a 30 M borde RWY, afecta SFC transición. - CTN postes tendido eléctrico 12 m HGT, a 445 m zona anterior THR 18 WO SGL - CTN RWY 18/36 posible ingreso animales, vehículos o personas. <p>- CTN RWY debido a árboles que penetran la superficie de aproximación. APCH solo de S a N. DEP solo de N a S.</p> <p>- CTN árboles 30 M HGT a 50 m anterior al THR 18, afecta superficie de Aproximación.</p> <p>- CTN árboles de 30 m. HGT al E RWY 18/36, a 32 m. borde de RWY, afecta superficie de transición.</p> <p>- Tránsito, arribo y despegue contactar con Chiloé TWR FREQ 118.4 MHz dentro del HR SER AD SCPQ y contactar con Puerto Montt ACC FRQ 121.3 MHz ó 128.3 MHz fuera HR SER AD SCPQ.</p> <p>- Características de Plataforma: 40 x 25 m. Superficie Asfalto.</p>																
QUILLOTA/ AD El Boco SCQL	32 51 04 S 71 14 47 W 3 km N de Quillota	140 459	01 19	500 x 20	NIL	NIL	0.1	Pasto	5.500 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Club Aéreo de Quillota Club Aéreo Universitario Santa María PUB TEL (032) 22976828 2671179 / 22687930 CEL 08-4095623 Franja RWY 560 x 40 m
<p>QUILLOTA/ AD El Boco.</p> <ul style="list-style-type: none"> - CTN RWY 01/19 presencia animales - CTN RWY 01/19 zanja drenaje a 20M W borde RWY 150CM WID y 60CM DPT - CTN STRIP RWY sector E por desniveles, montículos y piedras de variado tamaño. - CTN hilera de árboles 8 m. HGT a 40 m. al NW de THR 19, afectan SFC de Transición. - CTN árboles 8 m. HGT a 100 m. desde THR 19 al N. interfieren SFC APCH. 																
QUINTERO/ AD Quintero SCER	32 47 25 S 71 31 18 W 1 km E de Quintero	4 12	02 20	1200 x 40	NIL	NIL	0.0	Concreto	22.000 kg AUW/1 45.450 kg AUW/2	NIL	NIL	NIL	NIL	SEI CAT 5	IVNO MON-FRI 1200-2100 SAT/SUN/HOL WO ATTN VRNO MON-FRI 1100-2000 SAT/SUN/HOL WO ATTN	FACH MIL TEL (032) 2269444 TWR TEL (032) 2269442 ARO TEL (32) 223293319 MET OPS PPR IIª Brigada Aérea con 24 HR BFR vía TEL.
<p>QUINTERO/AD Quintero:</p> <ul style="list-style-type: none"> - CTN bermas costado RWY desnivelados 10 cm. APN de ASPH LTD sólo uso TAX y no PRKG. - CTN OPS VFR/IFR concentración de aves en área de maniobras e inmediaciones. - CTN OBST 6 Torres de tendido eléctrico aprox 25 m. HGT a 3.8 Km al E THR 20, con señalización diurna. (Pintura en torres y balizas en cableado). 																
QUINTA DE TILCOCO / AD Los Paltos SCPO	34 19 41 S 70 57 51 W 2 KM al N de Quinta de Tilcoco	265 869	02 20	500 x 15	NIL	NIL	0.8	Tierra	1.400 Kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	David Feldman Matarasso PVT TEL: (2) 26950102 Franja RWY 560 x 30 m.
<p>QUINTA DE TILCOCO / AD Los Paltos:</p> <ul style="list-style-type: none"> - CTN tendido eléctrico distanciado a 85 m al Sur del Umbral 02, altura 5 m señalizado. - CTN hangar 4 m HGT a 27.5 M RCL RWY 02 y a 57 M THR 02, sector Este. Afecta superficie de transición. 																

AERODROMOS TERRESTRES/ Land Aerodromes																
CIUDAD/AD	COORD LOC	ELEV M FT	AREA LDG							LGT				SER	HR OPS	OPR USO OBS
			RWY	LEN/WID	SWY	CWY	RLS	SFC	RSTG	A P C H	T H R	R W Y	O T H			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
RANCAGUA/ AD La Independencia SCRG	34 10 23.59 S 70 46 32.50 W 3 km W de Rancagua	491 1610	03 21	1603x23	NIL	NIL	0.21	ASPH	AUW/1 22.727 kg.	NIL	NIL	REDL	ABN	AVGAS 100/130/JET A1 Previa COOR Club Aéreo	✧ HJ	DGAC PUB TEL (2)24363133 Franja RWY 1723x80 m
RANCAGUA/AD La Independencia:										<ul style="list-style-type: none"> - CTN TWY ALFA costados N y S debido a montículos de 0.9 m. HGT. - CTN VRNO BTN FCCV-1130, IVNO BTN FCCV-1230 OPR ACFT Ejército de Chile. - CTN Árboles 8 a 12 m. HGT a 75 m. al W y a lo largo de RWY 03/21. - CTN Árboles 8 a 10 m. HGT a 75 m. al E y a lo largo de RWY 03/21. - CTN Árboles y arbustos 5 a 10 m. HGT a 60 m. al N THR 21. - CTN PIT de combustible 1.5 m. HGT a 15 m. W RWY y a 1060 m. FM THR 21. - CTN sector combustible debido a cable eléctrico 10 m HGT a 1 m al E del borde inicio TWY BRAVO - CTN sector combustible, ingreso solo tractado y motor apagado para cualquier ACFT de ala rotatoria. - CTN BLDG 8 m. HGT a 40 m. al W RWY y a 945 m. FM THR 21. - CTN por cruce animales en RWY 03/21. - CTN Toda ACFT previo a encendido de motores debe contactar TWR y GNDC cuando exista PJE vertical AD. 						
RAPEL/ AD La Estrella SCRL	34 12 04 S 71 28 54 W A 22 km E de La Estrella	130 397	17 35	600 x 18	NIL	NIL	NIL	Pasto	5.500 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Ricardo Balocchi H. PVT CEL 09-93099177 AD PVT CLR uso via TEL/FAX. rbalocchi@progesta .cl Franja RWY 640x50 m
RAPEL/ AD La Estrella -CTN tendido eléctrico sector oeste RWY. -CTN árboles sector N. CLR APCH RWY 35 DEP RWY 17. -CTN árboles 12 m HGT ubicados entre los 40 m y 50 m al N THR 17 en sector NE y NW respectivamente.																
RAPEL/ AD Las Águilas SCGL	* 34 10 09 S 71 31 52 W	137 450	18 36	800 x 30	NIL	NIL	NIL	Ripio compacto	5.700 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Ejército de Chile MIL OPS sólo FF.AA. Sobrevuelo PPR y coordinación con la Brigada de Aviación del Ejército. TEL/FAX (72) 2203153 - 2203152.

AERODROMOS TERRESTRES/ Land Aerodromes																
CIUDAD/AD	COORD LOC	ELEV M FT	AREA LDG						LGT				SER	HR OPS6	OPR USO OBS	
			RWY	LEN/WID	SWY	CWY	RLS	SFC	RSTG	A P C H	T H R	R W Y				O T H
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
RAPEL/ AD Las Aguilas Oriente SCMR	34 09 12 S 71 30 53 W 3 km S del Lago Rapel	183 600	18 36	800 x 15	NIL	NIL	0.6	Maicillo compacto	5.700 kg	NIL	NIL	NIL	NI	NIL	HJ	Ejército de Chile Brigada de Aviación MIL CLR uso vía TEL. TEL (072) 203100
RAPEL/AD Las Aguilas Oriente - CTN vehiculos, personas y animales en las inmediaciones del AD. - CTN camino costado oriente a 19 m RCL, sin cerco.																
RECINTO/ AD Atacalco SCAK	36 55 10 S 71 34 39 W 11 km SE de Recinto	720 2362	13 31	650 x 25	NIL	NIL	1.5	Pasto	5.500 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Ismael Riquelme Erika Barends CEL: 995432784, Sigurd Braun PVT Franja RWY 710x40 m
RENGO/ AD Los Gomereros SCGM	*34 21 40 S 70 52 55 W 5 km NW de Rengo	315 1034	02 20	565 x 15	NIL	NIL	1.0	Tierra	5700 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Carlos Labbé P. PVT CLR vía TEL TEL (72) 521757 CEL 09-7996031 Franja RWY 625x30m.
RENGO/AD Los Gomereros ; - CTN tendido eléctrico 12 m HGT a 245 m norte THR 20. - CTN arboleda 18 m HGT, sector NW.																
REÑIHUE/ AD Reñihue SCRH	42 35 08 S 72 29 40 W 10 km E de Caleta Gonzalo	5 16	15 33	500 x 15	NIL	NIL	0.2	Tierra	1.400 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Juan Carlos Muñoz Soto. PVT CLR vía TEL TEL +56996345280 +56979462470 jcarlos_1@hotmail.es Franja RWY 630x30 m
REÑIHUE/ AD Reñihue - CTN árboles nativos 19 m HGT a 20 m ambos costados THR 33. - CTN árboles nativos 12 m HGT a 25 m zona anterior THR 15. CTN árboles nativos 19 m HGT a 20 m ambos costados THR 33. CTN árboles nativos 7 m HGT a 10 m borde Weste RWY. CTN árboles nativos 19 m HGT a 120 m zona anterior THR 33.																
RETIRO/ AD Bureo SCBU	35 52 18 S 71 49 55 W 21 km W Linares	113 371	16 34	500 x 18	NI	NIL	- 1.3 + 1.3	Tierra	1.400 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Jorge Tocornal PVT CLR vía TEL TEL (02) 3659357
RETIRO/ AD Copihue SCHP	36 04 39 S 71 46 47 W 3 km SW de Retiro	168 551	03 21	985 x 18	NIL	NIL	0.1	Pasto	5.700 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Jaime Ulloa B. PVT TEL 462846 Parral FAX 461783 Franja RWY 1045x36 m

AERODROMOS TERRESTRES/ Land Aerodromes																
CIUDAD/AD	COORD LOC	ELEV M FT	AREA LDG							LGT				SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO	ADM USO OBS
			RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	A P C H	T H R	R W Y	O T H			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
RETIRO/ AD Los Maitenes SCYR	36 01 54 S 71 44 28 W 4 Km N de Retiro	164 538	03 21	700 x 15	NIL	NIL	+ 0.7 - 0.6	Pasto	5.700 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Pedro Hiribarren E. PVT AD PVT CLR uso vía CE 09-92243700L. Franja RWY 760 x 28 m CTN franja seguridad obstruida por manzanos pequeños, a ambos costados RWY.
RETIRO/ AD San Andrés SCDS	36 00 20 S 71 46 00 W 4 Km N de Retiro	175 574	05 23	500 x 16	NIL	NIL	- 0.5	Tierra	5.500 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Luis Morales Acuña PVT CLR uso vía TEL. CEL +5679860406 Email moralessehijotida@hotmail.com
RETIRO/ AD San Andrés - OPS limitada sólo ACFT CC-PFA - CTN tendido eléctrico balizado, a 77 m THR 23 en superficie de aproximación y despegue. - Arboles a 130 m THR 05, obstruyendo superficie de aproximación.																
RETIRO/ AD San Guillermo SCGI	36 00 00 S 71 49 43 W 8 Km NW de Retiro	151 495	17 35	700 x 30	NIL	NIL	0.5	Tierra Maicillo compacto	5.500 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Carlos Marín Correa PVT TEL +56224119800 +56223354533 CEL +56992333600 Email cjmc@nevasa.cl cjmc2@me.com Franja RWY 760 x 36 m
RIÑIHUE/ AD El Vergel SCVG	39 49 46 S 72 29 18 W 4 Km O de Riñihué	250 820	06 24	650 x 18	NIL	NIL	- 1.75	Pasto	1.650 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Mauricio González. PVT CLR uso vía TEL TEL (2) 2189515 FAX (2) 2195779 Franja RWY 710 x 36 m.
RIÑIHUE/ AD El Vergel - CTN tendido eléctrico 7 M HGT a 160 M W THR 06, señalizado. - CTN tendido eléctrico 9 M HGT, señalizado, costado NE RWY 06 a 60 m RCL. - CTN RWY tránsito animales o personas en área de movimiento. - CTN THR 06 árboles 24 m HGT A 45 m SE RCL, con una extensión de 450 m FM THR 06, afecta superficie de transición. - CTN árboles 15 m HGT a 70 m THR 24, interfiriendo superficie de transición. - CTN árboles 15 m HGT a 70 m THR 24 interfiriendo superficie de transición. - CTN árboles 20 m HGT a 300 m RCL. Costado norte THR 24, en toda su extensión interfiriendo superficie de transición. - CTN tendido eléctrico, balizado, a 110 m THR 24 y a 88 m RCL. - CTN OBST árboles 20 m HGT al costado derecho RWY 24 interfiere SFC de Transición en toda la extensión de RWY.																

AERODROMOS TERRESTRES/ Land Aerodromes																
CIUDAD/AD	COORD LOC	ELEV M FT	AREA LDG							LGT				SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO	ADM USO OBS
			RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	A P C H	T H R	R W Y	O T H			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
RIO BUENO/ AD Cotreumo SCBN	40 24 02 S 72 39 41 W 4.5 Km E de la localidad del Trapi	185 607	17 35	600 x 18	NIL	NIL	0.7	Pasto	5.500 Kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Martin Weil K. PVT TEL(64) 234878 Franja RWY 660x36 m
RIO BUENO / AD Cotreumo CTN montículos e irregularidades natural del terreno de la franja a ambos costados RWY. CTN árboles 50 m HGT a 88 m costado Este RCL y a 150 m THR 17, afectando superficie de transición. CTN RWY 20 debido a descenso de cota a 33 m THR 20.																
RIO BUENO/ AD El Cardal SCKD	40 28 03 S 72 41 05 W 7 Km E de Filuco	160 525	07 25	1260 x 18	NIL	NIL	- 3.0 - .02	ASPH	10.000 Kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Víctor M. Vivanco K. PVT CLR vía TEL o FAX TEL (64) 1975884 FAX (64) 1976372. Franja RWY 1320x36 m
RIO BUENO / AD El Cardal - CTN obstáculos, silos metálicos sin señalización de 35 m de HGT en la APCH a RWY 25, a 1000 m del THR. - CTN árboles de 35 m HGT a 50 m al SE del THR 25. - CTN arbustos de 8 m HGT a 18 m al SW del THR 07. - CTN tendido eléctrico al norte RWY y a 68 m borde RWY.																
RIO BUENO/ AD Fundo Cuincahuin SCUH	40 24 48 S 72 45 35 W 18 km SE de Río Bueno	115 377	06 24	875x18 m ARR 1000x18 m DEP	NIL	NIL	0.6	12 m centrales ASPH 6m tierra pasto	5.700 kg	NIO	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	José Urrutia R. PVT CLR vía TEL TEL (2) 4995909 Franja RWY 1060x36 m
RIO BUENO/AD Fundo Cuincahuin - CTN Árboles 12 a 40 m HGT ambos costados RWY 06/24 interfiriendo SFC de Transición. - CTN Árboles 15 m HGT localizados a 90 m zona anterior THR 24 afectando SFC APCH.																
RIO BUENO/ AD Purrahuin SCRR	40 21 55 S 72 46 36 W 16 km SW de Río Bueno	105 345	15 33	600 x 18	NIL	NIL	0.2	Pasto	5.700 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Erika Lufer H. PVT CLR vía TEL TEL (64) 2310721 Franja RWY 660 x 36 m.
RIO BUENO/AD Purrahuin - CTN zanja a 8.5 m costado E RWY en toda su extensión. - CTN OBST árboles 31 m HGT a 58 M prolongación eje RWY 33 y 101 m NW THR 15, afecta superficie de transición. - CTN OBST árboles 4 m HGT localizados a 150 y 300 m costado izquierdo THR 33 interfiriendo SFC de Transición. - CTN OBST árboles 20 m HGT localizados a 100 m costado derecho THR 15 interfiriendo SFC de Transición. - CTN OBST árboles 12 m HGT localizados a 130 m THR 15, interfiriendo SFC de Transición. - CTN OBST árboles 24 m HGT localizados a 100 m THR 15, interfiriendo SFC de Transición. - CTN OBST árboles 14 m HGT localizados a 150 m costado izquierdo THR 33 interfiriendo SFC de Transición. - CTN OBST árboles 15 a 20 m HGT localizados costado derecho THR 33 interfiriendo SFC de Transición. - CTN OBST árboles 25 m HGT localizados a 22 m costado izquierdo THR 15 interfiriendo SFC APCH.																
RIO CISNES/ AD Estancia Río Cisnes SCRE	* 44 30 00 S 71 19 18 W 200 m S de Estancia Río Cisnes	655 2150	05 23	800 x 18	NIL	NIL	1.7	Ripio	13.000 Kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	D.G.A.C. PUB Franja RWY 860x40 m
RIO CISNES/AD Estancia Río Cisnes CTN zanjas ambos costados RWY. CTN THR 23 costado derecho árboles 23 m HGT. CTN posible presencia de animales.																
RIO CISNES/ AD Villa Tapera SCRC	44 38 25 S 71 39 53 W 1 Km E de Villa Tapera	500 1640	06 24	900 x 18	NIL	NIL	0.2	Ripio	5.700 Kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	D.G.A.C. PUB Franja RWY 960x36 m
RIO CISNES/ AD Villa Tapera CTN RWY reblandecida. CTN franja ambos costados desnivel 40 cm CTN ATZ norte, edificio 9 m HGT APROX a 46 m borde RWY. CTN Construcción HGT 9 m zona transición a 46 m borde RWY. CTN RWY posible ingreso de animales																

AERODROMOS TERRESTRES/ Land Aerodromes

CIUDAD/AD	COORD LOC	ELEV M FT	AREA LDG						LGT				SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO	ADM USO OBS	
			RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	A P C H	T H R	R W Y				O T H
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
RIO CLARO/ AD Bellavista SCBV	35 11 23 S 71 17 48 W 8.5 km S de Molina	270 885	18 36	650 x 18	NIL	NIL	0.2	Carpeta ASPH 650x18 m resto Tierra Pasto	5.500 Kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Edmundo Allen PVT Franja RWY 710 x 36 m
RIO CLARO / AD Bellavista - CTN zanja regadío a 70 m anterior THR 36. - CTN canal de regadío primeros 300 m costado oeste THR 18, señalizado.								CTN arboleda 25 m HGT aproximadamente costado oeste RWY. CTN zanja 1 m de profundidad ubicada en franja a una distancia de 12 m del borde RWY.								
RÍO CLARO AD La Obra SCUM	35 18 02 S 71 19 49 W 6 km SW de Cumpeo	205 673	03 21	700 x 18	NIL	NIL	0.4	Pasto	1.400 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Pablo Scagliotti B. PVT TEL (2) 2286943 (2)26681731 Franja RWY 810 x 36 m
Río Claro/AD La Obra - CTN árboles 30 m HGT afectando superficie de aproximación RWY 03. - CTN árboles 18 m HGT anterior THR 03. - CTN zanjas a 3 m costado derecho a lo largo de la RWY ancho 30 cm, profundidad 30 cm.								- CTN árboles 20 m HGT aproximadamente afectando superficie transición RWY 21. - CTN antena 15 m HGT aproximadamente ubicada en la superficie de transición RWY 21. - CTN tendido eléctrico, señalizado, paralelo a la superficie de aproximación, costado izquierdo THR 21. - Procedimiento Aproximación/DEP RWY 03 y RWY 21 de acuerdo a procedimiento establecido. - CTN SFC RWY 03/21 reblandecida durante los meses de invierno.								
RIO FRIO/ AD Río Frío SCRI	41 44 23 S 71 54 42 W 20 km N de Llanada Grande	305 1000	12 30	561 x 20	NIL	NIL	1.2	Ripio	5.500 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	D.G.A.C. PUB Franja RWY 600 x 36 m
RIO FRIO/ AD Río Frío - CTN árboles de 25 m de altura aproximada-mente, costado izquierdo THR 25, afectando superficie de transición. - CTN árboles de 25 m de altura aproximada-mente, costado izquierdo THR 25, afectando superficie de transición - CTN 70 m anterior THR 12, árboles 15 m HGT, afecta superficie de aproximación. - CTN costado sur RWY, desnivel pronunciado, terreno en ascenso 2,5 m HGT desde THR extendiéndose a lo largo de RWY a 8 m borde RWY. - CTN 25 m anterior THR 30, árboles 12 m HGT, afecta superficie de aproximación. - CTN Caseta ubicada al NW instalada al borde de APN no señalizada.																
RIO IBAÑEZ/ AD Río Murta SCRU	46 27 24 S 72 40 37 W 300 m W Villorrio Río Murta	183 600	17 35	600 x 21	NIL	NIL	1.0	Ripio	5.500 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	D.G.A.C. PUB Franja RWY 700 x 36 m
RIO IBAÑEZ/ AD Río Murta - CTN fosa drenaje, ambos costados TWY acceso a Plataforma. - CTN árboles 20 m HGT costado Oeste RWY 36, sector medio a 20 m borde de RWY. - CTN RWY debido a posible presencia de animales. - CTN RWY debido a depresión de 0,25 cm de profundidad, a lo largo de la franja, ambos costados, - CTN desnivel del terreno de 300 x 25 m costado Este THR 35.																
RIO IBAÑEZ/ AD Puerto Ingeniero Ibañez SCII	46 17 38 S 71 56 59 W 944 m al W Plaza de Armas Ingeniero Ibañez	250 820	15 33	630 x 20	NIL	NIL	0.1	Ripio Compacta- do	5.500 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	WDI	HJ	D.G.A.C. PUB Franja RWY 780 x 60 m
RIO IBAÑEZ/AD Puerto Ingeniero Ibañez - CTN RWY debido a depresión suave de terreno de 0,30 cm bajo el nivel de la RWY, a ambos costados franja y a 21 m del borde de RWY, afecta superficie de transición. - CTN debido a árboles 18 m HGT a 40 m del borde de RWY y a 300 m THR 33, afecta superficie de transición. - CTN OBST árboles 18 m HGT a 40 m al E RWY 15/33, afecta SFC Transición. - CTN OBST tendido eléctrico 120 m HGT a 200 m al E THR 33 no balizado. - CTN OBST cerco 1.6 m HGT a 36 m de THR 15 afecta SFC APCH/DEP. - CTN RWY 15/33 se aconseja precaución debido a acumulación de agua en Franja RWY en períodos de alta pluviosidad.																

AERODROMOS TERRESTRES/ Land Aerodromes																
CIUDAD/AD	COORD LOC	ELEV M FT	AREA LDG							LGT				SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO	ADM USO OBS
			RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	A P C H	T H R	R W Y	O T H			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
RIO IBAÑEZ/ AD Villa Cerro Castillo SCNL	46 07 48 S 72 08 47 W A 1,1 Km al sur- este localidad de Villa Cerro Castillo	312 1024	08 26	750x 18	NIL	NIL	0.6	Tierra	5.700 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	D.G.A.C. PUB Franja RWY 810 x 36 m
ROMERAL/ AD Santa Bárbara SCRO	34 57 32 S 71 01 58 W 7 km E de Romerál	430 1420	09 27	600 x 18	NIL	NIL	- 2.3	Tierra	2.500 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Jaime Paredes M. PVT TEL (75) 2431296 Franja RWY 660 x 36 m

AERODROMOS TERRESTRES/ Land Aerodromes																
CIUDAD/AD	COORD LOC	ELEV M FT	LDGA							LGT				SER	HR OPS	OPR USO OBS
		T	RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	A P C H	T H R	R W Y	O T H			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
SAGRADA FAMILIA/ AD Los Cedros SCED	35 09 18 S 71 35 07 W 7 km S de Villa Prat	93 305	08 26	850 x 18	NIL	NIL	0.6	Maicillo	5.700 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Miguel Ángel Sfeir Y. PVT CLR uso vía TEL TEL 2-22187333 masy@racimec.cl Franja RWY 08/26 910 x 36 m Franja RWY 01/19 910 x 36 m
	35 09 28 S 71 36 22 W 7 km S de Villa Prat	93 305	01 19	850 x 18	NIL	NIL	0.4	Maicillo	5.700 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	
SAGRADA FAMILIA/AD Los Cedros - CTN canales de drenaje en el borde y a lo largo de las franjas de ambas pistas, con terraplén natural de una altura aproximada de 2 m en los primeros 200 m del THR 26, lado norte. - CTN hangar ubicado a 80 m al oeste del eje de pista 01/19 y a 74 m al norte del eje de la pista 08/26. Plataforma de estacionamiento de asfalto de 40 x 35 m.																
SALAMANCA/ AD Las Brujas SCXB	31 47 10 S 71 00 48 W 5 km W de Salamanca	452 1483	09 27	800 x 20	NIL	NIL	1.0	Tierra c/tratamiento superficial Slurry Seal	5.700 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Carlos Carrasco Medina Ilustre Municipalidad de Salamanca PUB TEL 532448573 CEL 975798242 ccarrasco@salamanca.cl Franja RWY 860 x 36 m.
SALAMANCA/ AD Las Brujas - CTN THR 09 debido a postaciones ambos costados de berma. - CTN árboles 8 m HGT a 11 m , ambos costados THR 09. - CTN árboles 15 m HGT a 141 m al W THR 09, afecta SFC APCH. - CTN línea de matorrales 2 a 3 m HGT a 10 m al S RWY 09/27, en una extensión de 300 m FM THR 27, afecta SFC de Transición. - CTN posible incursión de animales en AD. - CTN árboles de 15 m. HGT a 300 m. al E de THR 27. - CTN zanja de drenaje de 20 a 30 cms de profundidad ubicada a 8 m. del borde RWY 09/27.																
SAN PEDRO DE ATACAMA/ AD El Salar SCSL	23 38 42 S 68 18 11 W 10 km SE de AD Minsal	2300 7546	09 27	2200 x 25	NIL	NIL	0.0	Grava compactada con sal	5.500 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Iván Contador PVT CLR uso vía TEL TEL (55) 2351246 CEL (09)82321772
SAN PEDRO DE ATACAMA/ AD Minsal SCSM	23 35 04 S 68 22 58 W 58 km SW de Toconao	2300 7547	10 28	2800 x 19	NIL	NIL	0.01	Grava compacta con bichufita de alta resistencia	7.484 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Ricardo Ramos R. PVT CLR uso vía TEL TEL +56552412986 ricardo.ramos@sqm.com Franja RWY 2920 x 40 m
SAN PEDRO DE ATACAMA/ AD Minsal - CTN RWY 10/28 a 1.800 M THR 10 costado sur franja lateral a 20 M del borde, poste de APROX 4 M de HGT																
SAN CARLOS/ AD Santa Marta SCKA	36 29 35 S 71 53 49 W 8 km SE de San Carlos	176 577	06 24	570 x 18	NIL	NIL	-0.27	Tierra Pasto	1.370 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Rolando Spaarwater G. PVT CLR uso vía TEL TEL (45) 2568009 Franja RWY 613 x 36 m.
SAN CARLOS/ AD Santa Marta - Toda OPS aérea que se realice desde o hacia el AD, deberá previamente ser coordinada con el AD Gral. Bernardo O'Higgins/Chillán, a fin de proporcionar información de tráfico pertinente. - CTN tendido eléctrico de alta tensión de 30 M a 32 M HGT aproximadamente a 850 M al NW THR 06, no apantallado ni balizado.																



AMDT NR 61

AIS-CHILE

AERODROMOS TERRESTRES/ Land Aerodromes																
CIUDAD/AD1	COORD LOC	ELEV M	LDGA							LGT				SER	HR OPS	OPR USO OBS
		FT	RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	A P C H	T H R	R W Y	O T H			
		T														
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
SAN CARLOS/ AD Ranchillo SCHI	36 25 07 S 72 01 59 W La Ballica- Fundo Ranchillo	165 541	02 20	600 x 18	NIL	NIL	-05 RWY 02 0.5 RWY 20	Maicillo	5.700 Kg	NIL	NIL	NIL	NIL	WDI	HJ	Cristóbal Huidobro Cortés PVT TEL +56998941433 Email cristobal.huidobro@ andeslogistics.cl Franja RWY 660 x 36 m. m.
SAN CLEMENTE AD Colorado SCSK	35 39 47 S 71 18 13 W 1 km N del Lago Colbún	410 1410	17 35	700 x 18	NIL	NIL	- 2.5	Pasto	1.400 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Francisco Pinochet D. PVT Franja RWY 800 x 40 m.
SAN FELIPE/ AD Víctor Lafón SCSF	32 44 43 S 70 42 18 W 2 km E Plaza Armas de San Felipe	659 2162	16 34	1020 x 30	NIL	NIL	+0.99 RWY 16 -0.99 RWY 34	ASPH	7.500 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	ADM DGAC PUB zonalcentral@dgac.gob.cl Miraflores S/N San Felipe Circuito DER RWY 16 Circuito IZQ RWY 34 Franja RWY 1080 x 60 m
<p>SAN FELIPE/AD Víctor Lafón</p> <ul style="list-style-type: none"> - Plataforma de Asfalto de dimensiones laterales 39 x 22 x 35 x 44 x 25 m. - 2 TWY Asfalto sin identificación de dimensiones 80 x 10 m y 149 x 10 m. - 1 TWY Tierra localizada al S RWY de 227 x 10.5 m. - TEL contacto para coordinaciones operacionales +56971513644 +56995185141 AVBL 24 Hrs. Perteneciente al Club Aéreo de San Felipe - En caso de requerir PRKG para coordinaciones operativas, contactar TEL +56971513644, a excepción de combate de incendios. - CTN árboles entre 14 y 30 m HGT costado Este RWY, afectando superficie de transición. - CTN RWY 16 primeros 300 m costado Este, zanja de regadío. - CTN antena 45 m HGT costado Sur THR 34. - CTN RWY desniveles leves del terreno. - CTN primer tercio RWY 34, costado derecho no posee franja, debido a la presencia de montículos de tierra y desniveles. 									<ul style="list-style-type: none"> - CTN árboles 30 m HGT en superficie de transición, costado derecho RWY 34. - CTN ingreso de personas y animales en RWY, debido a cerco perimetral en regular estado. - CTN montículo 70 cm HGT y desniveles en franja sector Oeste. - CTN a 150 m THR 34 árbol 30 m HGT y a 51 M Este RCL. - CTN BTN 100/200 m THR 34 árbol 30 m HGT Oeste RWY. - CTN BTN 550/700 m THR 16 árbol 30 m HGT a 41 m Este RCL. - CTN tendido eléctrico 10 m HGT a 51 Este RCL. - CTN OBST postes y tendido eléctrico WO SGL LOC a 51 M al E RCL - CTN OBST arboles a 300M N THR 16. - CTN OBST arboles de 20 M y 30 M HGT ubicados APRX THR 34 afectan SFC APCH - CTN OBST arboles de 15 M HGT en franja RWY 16 SECT NE THR. - CTN APN con canal de regadío de 50 CM de profundidad a 60 M THR 16 cruza perpendicular franja N RWY - CTN Franja RWY 16 primeros 400 m. reducida a 40 m. de ancho, debido a presencia de pequeños montículos de tierra y desniveles del terreno. 							
SAN FERNANDO/ AD San Fernando SCSD	34 33 57 S 70 58 06 W 2 km N de San Fernando. km 135 Longitudinal Sur	329 1079	02 20	950 x 18	NIL	NIL	0.66	Tierra 10 m centrales ASPH	5.700 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	AVGAS 100/LL JP1/BENCINA 95 WDI	HJ	Raúl Hayden C. PVT TEL (72) 2714455 AD PVT CLR uso vía TEL. Franja RWY 1010 x 36 m Ver VAC / #
<p>SAN FERNANDO/AD San Fernando</p> <ul style="list-style-type: none"> - CTN árboles costado W RWY 02/20 afectando superficie de transición. - CTN arboleda al SW 25 m HGT. - CTN arboleda 20 m HGT a 250 m THR 02 costado izquierdo. - CTN antena 22 m HGT al Oeste RCL y antena 19 m HGT a 61 m Oeste RCL, ambos costados THR 02. - CTN antena 41 m HGT a 232 m THR 20. 									<ul style="list-style-type: none"> - CTN Torre/Antena 9 m HGT a 15 m Oeste THR 02. - CTN Tendido eléctrico de 11.4 m. HGT y a 54 m. del borde NW de THR 20, afectan SFC APCH. - CTN por construcciones de 5 m. HGT a 70 m. al SW de THR 02 afectan SFC APCH. - CTN OBST árbol vulnera SFC APCH en 8 m ubicado a 435 m al S de THR 02. - CTN OBST árboles ubicados en SFC APCH entre los 230 m y 380 m al N de THR 20. 							

AERODROMOS TERRESTRES/ Land Aerodromes																
CIUDAD/AD 1	COORD LOC	ELEV M FT	LDGA							LGT				SER	HR OPS	OPR USO OBS
			RWY	LEN/WID	SWY	CWY	RLS	SFC	RSTG	A P C H	T H R	R W Y	O T H			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
SAN GREGORIO/ AD Tres Chorrillos SCTH	52 31 31 S 70 43 26 W	98 322	05 23	785 x 18	NIL	NIL	- 0.3	Pasto	5.700 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	WDI	HJ	Jaime Marín A. PVT TEL (56-61) 2226416 FAX (56-61) 2211332 AD PVT CLR via TEL ó FAX. Franja RWY 845 x 36 m
SAN GREGORIO/ AD Tres Chorrillos AD ubicado dentro jurisdicción AP Pdte. Carlos Ibáñez del Campo, los pilotos deberán mantener contacto en 128.1 MHz para información de tráfico. AD se encuentra en la Zona SC-R46. Uso FACH. Activación zona por NOTAM.																
SAN GREGORIO/ AD Predio Militar Santa María SCMI	52 31 29 S 70 03 35 W 4.8 Km al N Estancia San Gregorio	45 150	08 26	500 x 12	NIL	NIL	0.9	Tierra Compacta	7.500 Kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Ejército de Chile MIL Fono +56-612201800 Anexo 33258 Cel. +56950307943 Franja RWY 650x30 m.
SAN JAVIER/ AD San Javier SCSJ	35 37 35,6 S 71 41 59,8 W 2.5 km SE de San Javier	110 361	17 35	572 x 12	NIL	NIL	0.14	ASPH	5.500 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Club Aéreo de Loncomilla PVT Franja RWY 632x30m Ver VAC / #
<ul style="list-style-type: none"> - CTN Árboles 10 m. HGT al SE de THR 35, desde 15 m. del THR extendiéndose por 100 m. hacia el S, afecta SFC Aproximación. - CTN Tendido eléctrico de 11 m. HGT, no señalado a 140 m. al N THR 17. - CTN Árboles 20 m. HGT a 145 m. al NW de THR 17 y árboles de 10 m. HGT a 145 m. al N de THR 17, afectan SFC aproximación RWY 17. - CTN Árboles 10 m. HGT a 150 m. al SE de THR 35, afectan SFC de Transición. 																
SAN JAVIER/ AD Santa María de Mingre SCMG	35 34 14 S 72 00 14 W 30 km W de San Javier	175 574	18 36	815 x 20	NIL	NIL	0.5	Pasto	5.700 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Julio Bouchón S. PVT TEL (2) 2512244 FAX (2) 2469707 Franja RWY 875 x 35m
SAN NICOLAS/ AD Santa Eugenia SCNI	36 26 04 S 72 09 25 W 9 km NE de San Nicolás	125 410	02 20	650 x 20	NIL	NIL	0.04	Pasto	5.700 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	WDI	HJ	Jaime Jerez A. PVT TEL (2) 6336318 - 6330466 - 6333966 Franja RWY 710x36 m

AERODROMOS TERRESTRES/ Land Aerodromes																
CIUDAD/AD1	COORD LOC	ELEV M FT	LDGA							LGT				SER	HR OPS	OPR USO OBS
			RWY	LEN/WID	SWY	CWY	RLS	SFC	RSTG	A P C H	T H R	R W Y	O T H			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
SAN PEDRO DE ATACAMA/ AD San Pedro de Atacama SCPE	22 55 18 S 68 09 30 W 3 km SE de San Pedro de Atacama	2426 7960	14 32	2000 x 23	NIL	NIL	0.3	ASPH	PCN 25F/A/X/T	NIL	NIL	NIL	NIL	WDI	HJ	D.G.A.C. PUB Franja RWY 2120 x 60 m
SAN PEDRO DE ATACAMA/ AD San Pedro de Atacama - APN 60 x 45 (2700 m cuadrados) - TWY ALFA 10 m WID - TFC que despegue de AD con FPL Z (Zulu), deberá mantener VFR a la espera de autorización IFR y contactar en orden de FREQ por cobertura radial a Calama TWR, Antofagasta RDR y/o Iquique RDR. - Toda ACFT que despegue del Ad. San Pedro de Atacama, con destino al Ad. El Loa deberá contactar a CALAMA TWR 20 NM al E del Ad. (GND – 11500FT) - Tráfico que despegue del AD con plan de vuelo (Zulu) deberá contactar previo al rodaje con supervisor ACC Iquique al Tel. +56572461327 para obtener autorización IFR inicial, Instrucciones e información de tránsito. - CTN RWY 14/32 por bases fijas empotradas para iluminación en borde RWY y Barra de Ala en THR 14 y THR 32, 30 cms. HGT. - CTN Montículo de tierra 1.4 M HGT localizado BTN 48 y 108 M al NE de THR 14, afecta SFC APCH RWY 14.																
SAN SEBASTIAN/ AD San Sebastián SCSS	53 18 57 S 68 39 28 W 1 km N de San Sebastián	15 50	08 26	1100 x 24	NIL	NIL	0.0	Ripio con Tratamiento Asfáltico	5.500 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	D.G.A.C. PUB Franja RWY 1200x74 m
SAN SEBASTIAN/ AD San Sebastián - CTN Debido a posible ingreso de animales.																

AERODROMOS TERRESTRES/ Land Aerodromes																
CIUDAD/AD 1	COORD LOC	ELEV M FT	LDGA							LGT				SER	HORARIO FUNCIONAMIENT O	ADM USO OBS
			RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	A P C H	T H R	R W Y	O T H			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
SANTA CRUZ/ AD Aerosantacruz SCUZ	34 38 57 S 71 23 10 W 2 km SW de Santa Cruz	153 502	13 31	655 x 17	NIL	NIL	0.01	Maicillo	5.700 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Victor González H. PVT TEL (72) 823100 Franja RWY 715x31m
SANTA CRUZ/AD Aerosantacruz - Por obstáculos sector Norte APCH solo RWY 31 y DEP RWY 13.									- CTN hangar 8 m HGT a 18 m borde sur THR 13. - CTN zanjas ancho 3.5 M, ambos costado RWY, a 6 M borde RWY, costado SW y a 5 m del borde RWY costado SW y a 5 M del borde RWY costado NE.							
SANTA CRUZ/ AD El Boldal SCBD	34 40 50 S 71 17 14 W 9 km E de Santa Cruz	175 574	12 30	780 x 18	NIL	NIL	+ 0.5	Tierra compacta	5.700 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	WDI	HJ	Rodrigo Cardoen C. PVT CEL +56999797721 CLR uso vía TEL TEL (02) 4102502. Franja RWY 840 x 34m.
SANTA CRUZ/ AD El Boldal - CTN plantación de duraznos 4m HGT ambos costados RWY interfiriendo superficie de transición. - CTN plantación parronales 3 M HGT a 44 M al E THR 30 con un 6% de pendiente sobre rasante, afecta SFC APCH.									- CTN terreno reblandecido en RWY y franjas de seguridad. - CTN poste 12 m HGT a 70 m SE THR 29. - CTN RWY 12/30 debido a canal de regadío a 19 M al N RCL. - CTN RWY 12/30 debido a canal de regadío a 17 M al S RCL en toda su extensión.							
SANTA CRUZ/ AD La Puerta SCPT	34 36 47 S 71 22 33W 3 km N de Santa Cruz	155 509	17 35	670 x 18	NIL	NIL	0.2	Maicillo	5.700 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	WDI	HJ	Luis Vidal A. PVT CLR uso vía TEL TEL (072) 824500 Franja RWY 730 x 36 m.
SANTA CRUZ/ AD La Puerta - CTN Obstáculos árboles (Eucaliptos, Álamos) y tendido eléctrico al Norte THR 17 sector callejón La Puerta, las aproximaciones deberán ser directas a RWY 35 (FM S TO N) y los DEP en el sentido contrario desde RWY 17 (FM THR 17 TO S).									- CTN OBST Casa ubicadas a 27M al NW de Franja THR 17/35. - CTN OBST Palmera 6 M HGT al N THR 35 y a 28M de borde de RWY 17/35. - CTN OBST Canal de regadío de 1M WID por 0.8M DPT localizado a9M al W de borde RWY 17/35. - CTN OBST Caseta bomba de agua localizado a 20M al E de borde RWY 17/35 y a 40M THR 17.							
SANTIAGO/ AP Arturo Merino Benítez SCEL	Ver AD 2.9.1 operaciones_amb@dgac.gob.cl															
SANTIAGO/ AD El Bosque SCBQ	33 33 34 S 70 41 09 W 15 km SW Santiago	562 1844	03 21	1836 x 40	NIL NIL	360 340	0.6	Concreto	PCN 32 R/B/W/T	NIL	X	X	PAPI 3.0° RWY 21 REDL REIL RWY 21 TWY	SSEI ABN	IVNO VRNO	FACH MIL TEL (2) TWR 29761162 TEL COA 229761164 FAX (2) 29761165 ea.operbase@fach.mil.cl
SANTIAGO/AD El Bosque - Horario atención AD. VRNO MON-THU 1030-1930 FRI 1030-1830. IVNO MON-THU 1130-2030 FRI 1130-1930. - AD OPS sólo FACH, otras ACFT requieren permiso previo a la División de Educación TEL +56229760705. - HR ATTN SSEI CAT 5: VRNO MON-THU 1030-1930 FRI 1030-1830. IVNO MON-THU 1130-2030 FRI 1130-1930. CAT 1: SAT-SUN. - Calle de Rodaje PCN 33 R/B/W/T - Plataformas (escuela de Aviación y ENAER) PCN 30 R/B/W/T.									- CTN concentración de aves RWY, THR y TWY. - Luces TWY ALFA, BRAVO, CHARLIE y DELTA no utilizables. - CTN OBST, Edificio 52 m. HGT a 0.3 NM SE THR 03, afecta APCH RWY 03. - CTN Torres de antenas ubicadas en Cerro Chena COORD GEO: 333543S / 704352W sin señalización nocturna, afectan Plano de Protección del AD. - CTN OBST grúa de 20 m. de HGT ubicada a 430 m. al S del THR 03 en las Coord. Geo. 333416S / 0704150W.							

AERODROMOS TERRESTRES/ Land Aerodromes																															
CIUDAD/AD	COORD LOC	ELEV M	LDGA							LGT				SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO	ADM USO OBS															
		FT	T	RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	A P C H	T H R	R W Y				O T H														
		3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14				15	16	17												
SANTIAGO/ AD Eulogio Sánchez SCTB	33 27 25 S 70 32 49 W 10 km E del centro de la Ciudad de Santiago	649 2129	01 19	966x30	NIL NIL	NIL NIL	NIL - 1.7	ASPH	5.700 kg	APAPI RWY19	x	REDL REIL RWY 19	x	ABN WDI *AVGAS 100/130 JET A1 AVOIL 80/100/ EE100 S5 WDI	IVNO MON-FRI 1230-FCCV SAT/SUN/HOL 1300-FCCV VRNO MON-FRI 1130-FCCV SAT/SUN/HOL 1200-FCCV OPS fuera del horario establecido, deberán ser coordinadas y autorizadas en primera instancia por la Administración del AD y luego por la DGAC.	Jorge Narbona Lemus PUB Club Aéreo Santiago TEL +56223530201 +56223530222 +56223530223 CEL +56992995927 DGAC ARO TEL +56223716817 +56223716818 +56224392151 Cámaras de Aeródromos (www.dgac.gob.cl) Franja RWY 1120 x 80 m Ver VAC/RET aro.tobalaba@dgac.gob.cl															
<p>SANTIAGO/AD Eulogio Sánchez E. Propiedad Club Aéreo de Santiago / Club Aéreo del personal de Carabineros.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Las ACFT que aterricen en el AD, solo podrán operar exclusivamente por las áreas públicas (RWY 19/01, TWY A, TWY B, TWY C, TWY D y TWY K). A las áreas PVT, solo podrán ingresar aquellas ACFT que cuentan con autorización de los propietarios, Club Aéreo de Santiago o Club Aéreo Personal de Carabineros. Cualquier otra ACFT que desee ingresar a las áreas PVT del AD (hangares, centro mantenimiento aeronáutico) deberá efectuar una solicitud con 48 Hrs. de antelación vía email a autorizaciones@aerodromotobalaba.cl y ser autorizadas por el ADM del AD. Instrucciones: Tobalaba TWR y/o Control Terrestre. <p>DISPOSICIONES OPERACIONALES</p> <ul style="list-style-type: none"> - PROHIBICIONES, RESTRICCIONES Ver VAC - OPERACIÓN DE HELICOPTEROS Ver VAC <p>ESTACIONAMIENTOS:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Estacionamiento al N de TWR es de uso restringido, previa coordinación y autorización por escrito del Administrador del AD, solicitándolo con 24 horas de anticipación. - Se elimina estacionamiento frente a ARO ubicado en la franja de pasto entre TWY ALFA y TWY ECHO. - Prohibido estacionamiento de ACFT costado E de TWY ALFA entre TWY CHARLIE y DELTA, sin previa autorización del administrador del AD. Quien informará a la TWR. - PRKG de uso público para HEL no AVBL. <p>OTRA INFORMACIÓN</p> <ul style="list-style-type: none"> - Todos los pilotos al mando de aeronaves multimotores que operen en el Ad Eulogio Sánchez, Tobalaba, deberán presentar antes del despegue, copia de los cálculos de peso y balance como también el cálculo de distancia de aceleración y parada (ASDA) exigidos en el manual (POH) para cada aeronave al inspector de operaciones de turno, en papel o al correo electrónico asda.pyb@dgac.gob.cl, o en su defecto a la oficina ARO respectiva. Será responsabilidad del usuario verificar que la información haya sido recibida correctamente y en el caso de los vuelos locales deberá mencionar a la TWR que remitió la información solicitada. Lo anterior, ya que se efectuará fiscalización aleatoria a dichas operaciones. - Cuenta con grupo electrógeno de energía auxiliar. - Distancias declaradas: <table border="1"> <tr> <td></td> <td>TORA</td> <td>TODA</td> <td>ASDA</td> <td>LDA</td> </tr> <tr> <td>RWY 19</td> <td>1120M</td> <td>1120M</td> <td>1120M</td> <td>966M</td> </tr> <tr> <td>RWY 01</td> <td>N/U</td> <td>N/U</td> <td>N/U</td> <td>966M (N/U: No utilizable debido a que no están permitidos los despegues desde pista 01).</td> </tr> </table> <ul style="list-style-type: none"> - Todo tráfico FPL Z que despegue desde AD. Eulogio Sánchez para práctica IFR en TMA Santiago, deberá proceder vía ruta visual de salida publicada. - Las CLR para Circuitos de Tránsito son sólo para las ACFT encaminadas por las rutas visuales de llegada. - APAPI RWY 19 ángulo nominal 4.5 °, utilización restringida a 5.0° a cada lado del eje de RWY. - TWR posee visibilidad limitada hacia TWY DELTA y S de ALFA - Establece área de maniobras RWY 19/01 y TWY ALFA, TWY BRAVO, TWY CHARLIE, TWY DELTA, TWY KILO. - Cerco costado N, estructura metálica para deflectar el chorro de las ACFT que despegan, 3m HGT x 20m WID WO señalización nocturna. - Presencia de aves en todo el perímetro de la RWY - * HR ATTN AVGAS 100/130 y JET A1 VRNO BTN 1100-2200 IVNO BTN 1200 y 30 MIN BFR FCCV. Abastecimiento de combustible a ACFT Bimotores JET A1 debe solicitarse al Hangar al TEL +56977205554. - TWY ALFA con prohibición de cruce en rodaje aéreo, excepto ACFT POL, MIL y HOSP. - CTN TWY FOXTROT, TWY GOLF, TWY WHISKEY, TWY LIMA DUE TO arboles en toda su extensión. - CTN sector PRKG N TWR, rodaje con precaución, terreno con desniveles. - CTN Franja RWY 01/19, desnivelada con elementos sueltos. - CTN Estructura Vertical (Monumento de ACFT estática) 8.3 m. HGT a 223 m. al NW THR 19 desplazado, en un RDO de 20 m. centrado en COORD GEO 33 27 03 S / 070 32 45 W. - CTN Mástil de 10 m. HGT a 112 m. al S TDZ RWY 19 y a 61 m. al W de RCL. - CTN árboles de 15 m. HGT localizados a 220 m. al N RWY 19 RDO 50 m. centrado en GEO COORD. 332700S / 0703241W. - CTN luminarias de 11 m. HGT localizadas a 310 m. al S RWY 01 RDO 60 m. GEO COORD. 332750S / 0703256W. 																		TORA	TODA	ASDA	LDA	RWY 19	1120M	1120M	1120M	966M	RWY 01	N/U	N/U	N/U	966M (N/U: No utilizable debido a que no están permitidos los despegues desde pista 01).
	TORA	TODA	ASDA	LDA																											
RWY 19	1120M	1120M	1120M	966M																											
RWY 01	N/U	N/U	N/U	966M (N/U: No utilizable debido a que no están permitidos los despegues desde pista 01).																											

AERODROMOS TERRESTRES/ Land Aerodromes																
CIUDAD/AD	COORD LOC	ELEV M FT	LDGA							LGT				SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO	ADM USO OBS
		T	RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	A P C H	T H R	R W Y	O T H			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
SANTO DOMINGO/ AD Santo Domingo SCSN	33 39 24 S 71 36 57 W 1.5 km SE del Balneario Rocas de Santo Domingo	75 246	05 23	800 x 18	NIL	NIL	0,5 -0,5	ASPH	5.700	NIL	NIL	HIRL RENL	TEDL APN	AVGAS 100/130 TUE-SAT 1300- 1500 1630- 2100 ATTN CEL 999777527	HJ	D.G.A.C. PUB TEL ARO (02) 224363842 aro.stodomingo@dgac.gob.cl Cámaras de Aeródromos (www.dgac.gob.cl) Franja RWY 920 x 80 m.*
<p>SANTO DOMINGO/ AD Santo Domingo</p> <ul style="list-style-type: none"> • VER VAC - Se establece TA 10.000FT 10NM RDO centrado AD. - CTN árboles de 30 M. HGT a 100 M. desde borde RWY 05 al SE, afectan SFC de Aproximación. - CTN árboles de 20 M. HGT al W prolongación THR 05 y a 160 M. longitudinalmente desde borde THR 05, afectan SFC de Aproximación. - CTN árboles de 15 M. HGT al S prolongación THR 05 y a 190 M. longitudinalmente desde borde THR 05, afectan SFC de Aproximación. - CTN árboles de 25 M. HGT al NE a 500 M. desde borde RWY 23, afectan SFC de Aproximación. - Visibilidad de TWR limitada por árboles hacia el SE trayectoria Final RWY 05 y hacia el N Base a RWY 23. - CTN Franja RWY 05/23 en toda su extensión por desniveles de terreno. - CTN debido a posible ingreso de animales al AD. - * Franja RWY 05/23 reducida a 36 M por desniveles de terreno. 																
SEGUNDO CORRAL/ AD Segundo Corral Alto SCSR	* 42 05 00 S 71 51 50 W 500 m S de Segundo Corral	366 1200	07 25	740 x 18	NIL	NIL	1.3	Ripio	5.500 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	WDI	HJ	D.G.A.C. PUB Franja RWY 800 x 36 m.
<p>SEGUNDO CORRAL/AD Segundo Corral Alto</p> <ul style="list-style-type: none"> - CTN RWY rípijo suelto. - CTN 145 m anterior THR 25, árboles 15 m HGT, afecta superficie de aproximación. - CTN ambos costados franja RWY debido a sobre nivel del terreno de 0,50 cm HGT, afecta superficie de transición. - CTN por POSS ingreso animales. - CTN OBST cerco 1.6 m HGT a 36 m THR 15 afecta SFC APCH/DEP. - CTN OBST RWY 07/25 árboles 20 a 30 m HGT ambos costados RWY afecta SFC Transición. - CTN OBST árboles 15 m HGT a 145 m antes de THR 25 afecta SFC APCH. 																
SIERRA GORDA/ AD Algorta SCOR	23 07 06 S 69 52 40 W 67 km NE del AP Andrés Sabella - Antofagasta	1290 432	02 20	1340 x 18	NIL	NIL	-0,8 +0,8	Tierra	5.700 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Jorge Hildebrandt PVT CLR uso vía TEL/CEL. (02) 27833900 552354300 552354307 CEL 996306457 Franja RWY 1400 x 36 m.
<p>SIERRA GORDA/ AD Algorta AD emplazado en una zona restringida (SC-R25 –FIR Antofagasta) por los cual las aeronaves que soliciten sobrevolar la zona los deben hacer de acuerdo a las condiciones expuestas en la AIP Volumen I ENR.</p>																

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE
INTENTIONALLY LEFT BLANK

AERODROMOS TERRESTRES/ Land Aerodromes																
CIUDAD/AD	COORD LOC	ELEV M FT	LDGA							LGT				SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO	ADM USO OBS
			RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	A P C H	T H R	R W Y	O T H			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
TALAGANTE/ AD Entre Ríos SCOS	33 43 06 S 70 59 45 W 5 km SE de Talagante	260 853	09 27	500 x 15	NIL	NIL	+ 0.5 RWY 09 -0.5 RWY 27	Tierra compacta	1.500 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	WDI	HJ	Armando Correa Y. PVT TEL -5628172831 CEL +56986897144 correaa1@hotmail.com AD uso exclusivo ACFT ultraliviano y experimental. Franja RWY 560 x 36 m
<u>Procedimientos de Operación</u>										<u>Procedimiento de Operación común entre pista AD Entre Ríos (SCOS) y AD Grupo Tamarena (SCAD):</u>						
<u>DESPEGUES:</u> a) Aplicando el procedimiento TIBA, luego de efectuar la puesta en marcha de la aeronave, el piloto al mando radiará al aire, en frecuencia 118.2Mhz, que se encuentra en "Procedimiento de puesta en marcha" y notificará cuando se inicie el rodaje hasta umbral 27 de SCOS. b) De igual forma, antes de iniciar carrera de despegue, el piloto al mando radiará en frecuencia que está "iniciando carrera de despegue pista 27 Entre Ríos". c) Luego del despegue, se efectuará mantendrá rumbo de eje de pista hasta alcanzar los 1.000 pies AGL (1.900 pies indicados aproximadamente). Alcanzada esa altitud, virará 90° por su izquierda y con ese nuevo rumbo, radiará en frecuencia las intenciones siguientes. <u>ATERRIZAJES:</u> a) Para aterrizar en la pista 27 del aeródromo SCOS, deberán adoptar siempre tramo con el viento izquierdo, irradiando al aire "Ingresando a Tramo con el Viento izquierdo a pista 27 de Entre Ríos". b) Para aterrizar, solo se podrá efectuar finales largos, es decir, iniciando no antes de 2 NM del umbral de pista 27. c) No se podrán efectuar aterrizajes a pista 09 bajo ninguna condición, aunque exista viento de componente Este. En tal caso, no se podrá aterrizar en esa pista. d) Al iniciar final largo, se notificará de ello en frecuencia informando "final largo a pista 27". e) En caso de tener que pasar de largo o efectuar rehusada de aterrizaje, se deberá mantener el rumbo eje de pista hasta alcanzar los 1000 pies AGL, virando posterior por la izquierda para incorporarse a "tramo con el viento" izquierdo a pista 27, lo que deberá ser notificado tan pronto como sea posible.										1. Solo se despegará hacia el Oeste en ambas pistas, es decir desde la pista 26 en SCAD y desde la pista 27 en SCOS. 2. Para los aterrizajes, operará de la misma forma, es decir sólo se aterrizará hacia el Oeste en ambas pistas. No estarán autorizados a aterrizar hacia el Este en ambas pistas. 3. La frecuencia para usar en ambas pistas será 118.2Mhz, debiendo aplicar el procedimiento TIBA en todo momento. 4. Las aeronaves deberán comunicar al aire la siguiente información, cuando se proceda al aterrizaje: Identificación de la Aeronave, posición, Altitud, intenciones e ingreso al circuito de tránsito del aeródromo, cuando este en tramo base y en final. 5. En caso de existir viento desde el Este, no se podrá aterrizar a la pista 09 (SCOS) o a la pista 08 (SCAD). 6. En caso de requerir sobrevolar la pista para reconocer condiciones de viento y otras, se deberá operar de la misma forma que cuando se pasa de largo. 7. Quedan prohibidas las actividades de instrucción de cualquier índole, pudiendo solo realizar operaciones que se relacionan con la mantención de eficiencia de los Administradores de cada pista, como así mismo, están prohibidos la realización de cualquier evento aeronáutico.						
TALAGANTE/ AD Grupo Tamarena SCAD	33 42 59,39S 70 58 34,35W A 225 m al N Río Maipo y 1430 m al O AD Entre Ríos	267 876	08 26	800 x 18	NIL	NIL	+ 1% RWY08 -1% RWY26	Maicillo compactado	5.700 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	WDI	HJ	Marcos Tamayo M. PVT TEL +56971382168 marcostamayo@tamarena.com Franja RWY 860 x 36 m
<u>Procedimientos de Operación</u>										<u>Procedimiento de Operación común entre pista AD Grupo Tamarena (SCAD) y AD Entre Ríos (SCOS) :</u>						
<u>DESPEGUES:</u> a) Aplicando el procedimiento TIBA, luego de la puesta en marcha de la aeronave, el piloto al mando radiará al aire, en frecuencia 118.2Mhz, que se encuentra en "Procedimiento de puesta en marcha" y cuando se inicie el rodaje hasta umbral de pista 26 de SCAD. b) De igual forma, antes de iniciar la carrera de despegue, el piloto al mando radiará en frecuencia que está "iniciando carrera de despegue pista 26 SCAD". c) Luego del despegue, deberá adoptar rumbo 270° con el objeto de mantener a la vista el aeródromo Entre Ríos (SCOS) por la izquierda, y tener a la vista alguna aeronave operando en ese aeródromo. d) Mantendrá esa dirección de despegue hasta alcanzar los 1.000 pies AGL (1.900 pies indicados aproximadamente). Alcanzada esa altitud, virará 90° por su derecha y con ese nuevo rumbo, radiará en frecuencia las intenciones siguientes. <u>ATERRIZAJES:</u> a) Para aterrizar en la pista 26 del aeródromo SCAD, deberán adoptar siempre tramo con el viento derecho, irradiando al aire "Ingresando a Tramo con el Viento derecho a pista 26 de Tamarena". b) Para aterrizar, solo se podrá efectuar finales largos, es decir, iniciando no antes de 2 NM del umbral 26. c) No se podrán efectuar aterrizajes a pista 08 bajo ninguna condición, aunque exista viento de componente Este. En tal caso, no se podrá aterrizar en esa pista. d) Al iniciar final largo, se notificará de ello en frecuencia, informando "final largo a pista 26". e) En caso de tener que pasar de largo o efectuar rehusada de aterrizaje, encontrándose sobre la pista, deberá adoptar rumbo 270° y continuar con el procedimiento de despegue descrito anteriormente de tal manera que pueda mantener contacto visual con la otra pista (SCOS) por la izquierda lo antes posible, manteniendo el mismo rumbo hasta alcanzar los 1000 pies AGL, virando posterior por la derecha para incorporarse a "tramo con el viento" derecho a pista 26, notificando en frecuencia lo antes posible de lo anterior.										1. Solo se despegará hacia el Oeste en ambas pistas, es decir desde la pista 26 en SCAD y desde la pista 27 en SCOS. 2. Para los aterrizajes, operará de la misma forma, es decir sólo se aterrizará hacia el Oeste en ambas pistas. No estarán autorizados a aterrizar hacia el Este en ambas pistas. 3. La frecuencia para usar en ambas pistas será 118.2Mhz, debiendo aplicar el procedimiento TIBA en todo momento. 4. Las aeronaves deberán comunicar al aire la siguiente información, cuando se proceda al aterrizaje: Identificación de la Aeronave, posición, Altitud, intenciones e ingreso al circuito de tránsito del aeródromo, cuando este en tramo base y en final. 5. En caso de existir viento desde el Este, no se podrá aterrizar a la pista 09 (SCOS) o a la pista 08 (SCAD). 6. En caso de requerir sobrevolar la pista para reconocer condiciones de viento y otras, se deberá operar de la misma forma que cuando se pasa de largo. 7. Quedan prohibidas las actividades de instrucción de cualquier índole, pudiendo solo realizar operaciones que se relacionan con la mantención de eficiencia de los Administradores de cada pista, como así mismo, están prohibidos la realización de cualquier evento aeronáutico.						

AMDT NR 60

AIS-CHILE

AERODROMOS TERRESTRES/ Land Aerodromes																
CIUDAD/AD	COORD LOC	ELEV M FT	LDGA							LGT				SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO	OPR USO OBS
			RWY	LEN/WI D (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	A P C H	T H R	R W Y	O T H			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
TALAGANTE/ AD El Corte SCEG	33 42 36 S 70 54 47 W 5 km S de Talagante	312 1024	11 29	500 x 16	NIL	NIL	0,5	Maicillo	1.400 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Sergio Barros R. PVT CLR uso vía TEL TEL (2) 25571034 / 28154368 Fax 25388431 Franja RWY 560x36 m.
TALCA/ AD Panguilemo SCTL	35 22 40 S 71 36 05 W 7 km N de Talca	112.2 368	03 21	1120x23	NIL	NIL	- 0.2	ASPH	12.227 kg	NIL	NIL	REDL	NIL	AVGAS 100 LL JP1	HJ	Gastón Christen A. PUB TEL (71) 2233266 Franja RWY 1210 x 80 m.
<p>TALCA/ AD Panguilemo</p> <ul style="list-style-type: none"> - ACFT que arriben al AD. Deberán registrarse en Oficina de Operaciones del Club Aéreo. - Para Operación Nocturna coordinar encendido de luces, previamente con a lo menos 12 Hrs. al Tel +56956470641. - Horario atención AVGAS VRNO 09:00-20:00 Hora Local, IVNO 09:00-16:00 Hora Local. Otro Horario coordinar al Tel. +56956470641 - CTN árboles 24 m HGT a 150 m al norte THR 21. - CTN THR 03 construcciones 6 m HGT promedio, paralelas RWY costado izquierdo, a 59,5 m RCL y a 240 m THR 03, que afectan superficie de transición. - CTN zanja 1,30 m WID 0,9 m DPT a 85 m antes del THR 21, después del cerco perimetral. - CTN 58 m THR 03, cerco perimetral de 1,80 m HGT, señalizado. - CTN SFC RWY gravilla suelta, ambos costados. - CTN punto de espera acceso a RWY a 30 m W RCL. - CTN hilera de árboles en APCH al THR 03 10 m. HGT y a 163 M hacia el S THR 03. - CTN OBST en SFC transición casa habitación 6 m. HGT LOC costado E STRIP a la altura de THR 03 y a 42 m. del borde de RWY en dirección E. 																
TALTAL/ AD Guanaco SCUA	25 05 48 S 69 30 36 W 105 km NE de Tal-Tal	2760 9056	04 22	1518x18	NIL	NIL	3.0	Tierra/Sal (Bischofita)	5.700 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Rodrigo Ramírez Z. Stabro Kasaneva L. PVT CLR uso vía TEL TEL (055)2440304 /2892241/2892245 Franja RWY 1628 x 36 m
<p>TALTAL/ AD Guanaco</p> <ul style="list-style-type: none"> - AD emplazado dentro de la SC-R25, asignada a la FACH, por lo cual, las operaciones que se realicen deberán ajustarse a lo indicado en la AIP Volumen I para esta zona. ARR RWY 04 LEN 706 M. DEP RWY 22 LEN 381 M, considerando una temperatura de 30 grados Celsius. Para DEP se sugiere utilizar RWY 22 con un largo de pista de 381 M, considerando una temperatura de 20 grados Celsius. Por la elevación del terreno y la pendiente se sugiere ARR por RWY 04. - CTN por depresión de terreno de 1.8M APRX a una distancia de 50M anteriores al THR22 - CTN por montículos a ambos costados de las STRIP en los primeros 500M de THR22 																
TALTAL/ AD Las Breas SCTT	25 33 50 S 70 22 36 W 22 km SE de Taltal	786 2580	15 33	1230x 20	NIL	NIL	1.50	ASPH	5.700 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	D.G.A.C. PUB Franja RWY 1350 x 80 m.

AERODROMOS TERRESTRES/ Land Aerodromes																
CIUDAD/AD	COORD LOC	ELEV M FT	LDGA							LGT				SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO	OPR USO OBS
			RWY	LEN/WI D (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	A P C H	T H R	R W Y	O T H			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
TIL TIL/ AD Rungue Dr. Carlos Barria B. SCSA	33 01 42.3 S 70 52 48 W km 52 Ruta 5 Norte	715 2346	17 35	356 x 15	NIL	NIL	0.9	Maicillo	800 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Hernán Barria B. PVT CLR uso vía CEL ADM +5698223469 o Cuidador +56945770464 Franja RWY 416 x 35 m
TIL TIL/ AD Rungue Dr. Cariso Barria B. (hernan.barria@inversionespa.cl) - AD destinado exclusivamente a la operación de aeronaves ultralivianas y experimentales, con peso inferior a 800 kg. - Cualquier OPS ACFT COOR vía TEL.									- CTN obstáculos móviles (camiones) de 5M HGT promedio circulan camino PVT ubicado a 77 m. al S RWY 35 camino bidireccional orientación este al oeste y viceversa afecta SAPCH y DEP. - CTN árbol de 6.6 m. HGT al S THR 35 afecta SAPCH. - CTN debido a terraplen de 1.75 m. HGT a 21 m. al NME THR 17.							
TIMAUKEL/ AD Azopardo SCAZ	54 28 47 S 68 56 12 W 2 km E de Caleta María	18 59	10 28	500 x 15	NIL	NIL	0.25	Pasto	5.700 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Julio Contreras PVT CLR uso vía TEL TEL (61) 247783 Franja RWY 560 x 30 m..
TIRUA/ AD Lequecahue SCQK	38 21 45 S 73 29 24 W 2 km S de Tirua	152 499	18 36	728 x 18	NIL	NIL	2.0	ASPH	27.000 KG	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	PUB CTN AD no controlado por DGAC, BFR OPR constatar estado de RWY Franja RWY 788 x 30 m
TIRUA/AD Lequecahue - CTN SECT RWY animales, peatones, jinetes y vehículos especialmente fines de semana. - CTN árboles en promedio 12 m HGT ubicados longitudinalmente a 50 m E/W RCL, afectan SFC transición. - CTN grupo de árboles 8-10 m HGT distante 80 m N THR 18, sobrepasa superficie de aproximación y despegue. - CTN THR 18 a una distancia de 60 M DUE TO circulación de camiones en camino perpendicular al THR - CTN RWY 18/36 resbaladiza en condiciones de lluvia o mojada - Operaciones desde/hacia AD SCQK deberán presentar FPL a las dependencias de tránsito aéreo de Concepción o Temuco conforme a lo dispuesto en la DAN 91 o a través de IFIS																

AERODROMOS TERRESTRES/ Land Aerodromes																
CIUDAD/AD	COORD LOC	ELEV M FT	LDGA							LGT				SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO	ADM USO OBS
			RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	A P C H	T H R	R W Y	O T H			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
TOCOPILLA/ AD Barriles SCBE	22 08 27 S 70 03 45 W 15 km E de Tocopilla	1075 3527	14 32	1634 x 30	NIL	NIL	+2.57 RWY 14 -2.57 RWY 32	ASPH	PCN 91/F/A/Y/T	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	D.G.A.C. PUB Franja RWY 1754 x 60 m.
TORRES DEL PAINE AD Cerro Guido / Günther Pluschow SCGD	50 58 12 S 72 25 10 W	121 397	07 25	1170 x 30	NIL	NIL	0.2 -0.2	Tierra	6.500 kg	NIL		NIL	NIL	NIL	HJ	DGAC PUB Franja RWY 1290 x 80 m
TORRES DEL PAINE /AD Cerro Guido Günther Pluschow - CTN Debido a posible ingreso de animales.																
TORTEL/ AD Enrique Meyer S. SCCR	47 47 12 S 73 31 57 W 1 km N de Caleta Tortel	1 4	04 22	600 x 18	NIL	NIL	0.6	Ripio estabilizado	13.000 k AUW/1	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	D.G.A.C. PUB .Franja RWY 660 x 40 m.
TORTEL/ AD Enrique Meyer S. - CTN sector THR 22 sin franja - CTN con barcos próximos THR 04, afecta SFC APCH/TKOF - CTN PRKG área ACFT, reducida por presencia de acopio de maderas y leña.																
TORTEL/ AD Río Bravo SCRB	* 47 59 25 S 73 08 33 W 35 km SE de Caleta Tortel	11 37	10 28	700 x 18	NIL	NIL	0,2	Ripio	6.500 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	WDI	HJ	D.G.A.C. PUB Franja RWY 760 x 36 m.
TORTEL/ AD Río Bravo - CTN árboles 15 m HGT APRX, interfiriendo SFC transición, ambos costados RWY. - CTN posible presencia de animales o personas en RWY.																
TORTEL/ AD Río Pascua SCTP	48 13 44 S 73 17 58 W 20 km SW de Puerto Buzeta	60 197	12 30	700 x 18	NIL	NIL	0.1	Ripio	5.500 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	WDI	HJ	D.G.A.C. PUB Franja RWY 760 x 36 m.
TRAIGUÉN/ AD Chufquen SCHF	38 21 35 S 72 41 05 W	236 774	01 19	700 x 18	NIL	NIL	0.4 -04	Tierra	5.700 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Jorge Widmer F. PVT CLR via TEL/CEL TEL (45) 861940 CEL 8-5022096 Franja RWY 760 x 36 m
TRAIGEN/ AD La Colmena SCQC	38 20 02 S 72 35 13 W 9 km W de Quino	251 823	03 21	700 x 18	NIL	NIL	- 0.2	Pasto	5.500 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	WDI	HJ	Brian Blackburn C. PVT TEL 98834937 Franja RWY 760 x 36 m.
TRAIGUEN/ AD La Colmena. - CTN arboles al Sur THR 03, afecta SFC APCH/TKOF al Este RWY afecta SFC transición.																
TRAIGUÉN/ AD Traiguén SCTR	38 16 17 S 72 39 45 W 3 km SE de Traiguén	248 814	18 36	800 x 18	NIL	NIL	0.1	ASPH	PCN 5/F/B/Z/T	NIL	NIL	NIL	NIL	WDI	HJ	DGAC PUB Franja RWY 840 x 36 m.
TRAIGUEN/ AD Traiguén - CTN RWY depresión a 5 m a lo largo RWY sector Este y montículos de 0,50 cm a 5 m a lo largo RWY sector Weste. - CTN antena a 30 m THR 18 y a 50 m RCL. - Para asistencia de acceso a recinto y apertura de portones en evacuaciones Aeromédicas o de catástrofe natural, se deberá contactar a la Sra. Raquel Bahamondez al fono +56965718101 o Sr. Luis Dadilet al fono +56986851877. - Todas las Operaciones deben ser coordinadas con ARO Temuco en su HR SVC vía fono al 452554926. 01 HR antes de DEP. - Para asistencia sanitaria y evacuaciones aeromédicas se deberá coordinar con Sra. Cecilia Troncoso coordinadora emergencias y desastres de Seremi de Salud La Araucanía al CEL +56995534760. - Para casos de catástrofe natural decretadas por el Gobierno se deberá coordinar con Sra. Loreto Uribe al CEL +56992272917.																

AERODROMOS TERRESTRES/ Land Aerodromes																
CIUDAD/AD	COORD LOC	ELEV M FT	LDGA					LGT				SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO	ADM USO OBS		
			RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	A P C H	T H R				R W Y	O T H
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
VALDIVIA/ AD Las Marías SCVL	39 47 45 S 73 14 29 W 2 km N de Valdivia	4 13	18 36	1150 x 45	NIL NIL	NIL NIL	+0.2 RWY 18 -0.2 RWY 36	Concreto 16.5 m. centrales, restantes 28.5 m. Imprimación ASPH	24.000 kg	NIL	NIL	**	**	WDI AVGAS 100/130	HJ	Patricio Hormazabal N. (Club Aéreo de Valdivia) PUB TEL (63) 2216273 Franja RWY 17/35 1400 x 150 m. Ver VAC / RET
<p>VALDIVIA/ AD Las Marías</p> <ul style="list-style-type: none"> - OPS/DEP/ARR CIRCUITO DE TRÁNSITO CTC TIBA 118.2 MHZ. OTHR CTC Valdivia TWR para instrucciones y/o información de tránsito. OTHR distinto funcionamiento AD Pichoy, reporte posición e intenciones. - RAMP ubicada al costado Este de caseta combustible militar es de uso privado, disponibilidad debe ser autorizada por la autoridad que administra el AD. - Se prohíbe la utilización como punto de posada para HEL el sector de Prados, frente a Hangares del Club Aéreo. - PRKG SECT frente a edificio terminal y hangares AVBL solo para ACFT en tránsito.CTN RWY y THR 18 debido a concentración de aves. - ACFT particulares que pernecten en AD, deberán coordinar antes con Club Aéreo de Valdivia, PRKG sujeto a cobro, TEL 632216273 - CEL. 982172022. - APN E de estanque combustible Ejército, reservada solo MEDEVAC. - Luces solares con activación tierra o aire FREQ 122.8 MHZ; 3 PTT intensidad baja, 5 PTT intensidad media, 7 PTT intensidad máxima. Previa operación contactar a club Aéreo de Valdivia al TEL 63-2216273 / +56965972903. ** ABN, Luces solares de emergencia en borde RWY, TWY, letrero de indicación orientación RWY, punto de parada, la activación de las luces por PTT en frecuencia 122.8Mhz - APN LEN 70 m. WID 66 m., SFC concreto, RSTG 24.000 Kg. AUW/1, RLS 0.1 %, Torre de iluminación activada por PTT Freq. 122.8 MHZ. 								<ul style="list-style-type: none"> - TWY ALFA 1300 x 26 m. Superficie: Asfalto, Resistencia 5.700 Kg. - CTN tendido eléctrico 6.30 m HGT y a 160 m antes THR 36, balizados y poste de señalización, afectando superficie de aproximación. - CTN árboles 4 m HGT aproximadamente a 52.5 m costado W RWY. - CTN IVNO 0000-0100 / 1200-2359 VRNO 1100-0000 ACT aeromodelismo y radio control ubicado a 300 m al Este del AD a menos de 45 m HGT, realizadas con un máximo de 3 aeronaves en FREQ 72 MHZ de modulación por posición de pulso (PPM) y modulación por código de pulso (PCM). - CTN arboles a 120 M de THR 18, con una pendiente de 11.9 por ciento sobre la rasante - CTN cerco perimetral y arbustos que sobrepasan el 3.3 por ciento de pendiente, en la prolongación de STRIP RWY18. - CTN línea de árboles, con una pendiente de 11 por ciento en APRX a THR 36, interfiriendo SAPCH - CTN antena 380 m HGT W RCL sobrepasa 1.5 m altura superficie de transición. - CTN Obstáculo STP RWY 18/36, LGT de RWY/TWY sobrepasan 0.6 m. AGL. - CTN grúa 40.64 m HGT, RDO de brazo grúa 35 m ubicada a 1274 m al sur de Franja de THR 36 COORD GEO: 39 48 51,27 S / 073 14 37,63 W. - CTN OBST Edificio 40.32 m. HGT ubicado a 1254 m. al S THR 36. 								
VALDIVIA/ AD Pichoy SCVD	39 38 58 S 73 05 11 W 32 km NE de Valdivia	18 59	17 35	2100 x 45	NIL NIL	60	0.07	ASPH	PCR 620 F/C/X/T	ALSF-1 RWY 35	REIL RWY 17	REDL TEDL	PAPI 3.0° RWY 17/35 TWY PRKG ABN	⊙ SSEE CAT 7 * AVSEC ⊙ JET A1 WDI	HJ	D.G.A.C. PUB Casilla 830 TEL (63) 2314302 Anexos ARO: 4306/4307 FAX (63) 2314316 Cámaras de Aeródromos (www.dgac.gob.cl) Franja RWY 2220 x 150 m. aro.pichoy@dgac.gob.cl
<p>VALDIVIA/ AD Pichoy</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aeronaves peso superior a 5.700 kg realizarán giro 180° sólo en áreas de giro ubicadas en ambos THR. - Presencia de aves en las inmediaciones RWY. - Dispositivos de dispersión de aves: <ul style="list-style-type: none"> ✓ Tronadores a gas con emplazamiento periódicos y variables. ✓ Espantapájaros Eólico. ✓ Vehículo SSEI, que cuenta con lo siguiente: <ul style="list-style-type: none"> ❖ Dispositivo sonoro: ruidos agónicos y sirena; ❖ Cartuchos de explosivos y de ruido; ❖ Escopeta con munición de ruido y de caza. ⊙ HR ATTN SSEI: VRNO 1200-2200 / IVNO 1300-2300. * HR ATTN AVSEC: VRNO1200-2200 / IVNO 1300-2300. ⊙ JET A1 en horario de AD OTHR O/R 2 HR BFR. CTC CEL +56975013157 / +56993993126 - Prueba de motores máxima potencia en RWY, INT TWY ALFA o TWY BRAVO previa COOR con Valdivia Torre 118.3 MHz y sujeta a tráfico existente. - COORD GEO: THR 17 : 39°38'25,24"S 73°05'11,91"W THR 35 : 39°39'33,44"S 73°05'09,30"W - TWY CHARLIE (letrero no disponible) acceso a plataforma: <ul style="list-style-type: none"> ✓ SFC : ASPH ✓ LEN/WID : 120 x 23 m ✓ Franja : 7 m. 								<ul style="list-style-type: none"> - Con operaciones simultaneas en Estacionamiento 1 y 2, se autoriza carguío de combustible únicamente en: <ul style="list-style-type: none"> ✓ Estacionamiento 1. ✓ Estacionamiento 2 prohibido para ACFT tipo B737. - Se establece intervalo de 45 minutos entre vuelos comerciales itinerantes, debido a capacidad de edificio terminal y para mitigar la congestión de pasajeros. Se exime a las ACFT cuya capacidad sea menor o igual a 19 pasajeros. - CTN ACFT AUW superior 5.700 kg prohibido efectuar giro de 180 DEG en Plataforma sobre su propio eje. Instrucciones Valdivia Control Terrestre 121.8 MHz. - CTN franja de RWY con SFC irregular. - CTN zanja de drenaje de 1.5M DPT a 120 M oeste THR 17 - CTN estructura concreto de 5 X 2 M, sobresaliente 15 CM HGT SECT RESA THR 17 - CTN árboles 30 m HGT paralelo RWY a 215 m RCL - CTN árboles 9 m HGT, en crecimiento, a 300 m Norte THR 17. - CTN OBST Árbol 22M HGT a 230M SE THR 17 con pendiente de 18 PCT afecta SFC transición. - CTN OBST arbustos 2,4M HGT al E RWY35 a 60M de franja de pista con pendiente de 4 PCT afecta SAPCH. - CTN OBST árboles y arbustos 3.4M HGT al E RWY35 a 19M de franja con pendiente de 18 PCT afecta SFC transición. - CTN OBST árboles 6M HGT al E RWY35 a 60M de franja de pista con pendiente de 10 PCT afecta SAPCH. - CTN OBST árboles 20M HGT al W RWY17 a 120M de franja de pista con pendiente de 17 PCT afecta SFC transición. - CTN OBST malezas y árboles 4,2M HGT al SE THR35 a 73M de franja de pista con pendiente de 5.58 PCT afecta SAPCH. 								

AMDT NR 62

AIS-CHILE

AERODROMOS TERRESTRES/ Land Aerodromes																
CIUDAD/AD	COORD LOC	ELEV M FT	LDGA							LGT				SER	HORARIO FUNCIONAMIENT O	ADM USO OBS
		T	RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	A P C H	T H R	R W Y	O T H			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
VALLENAR/ AD Vallenar SCLL	28 35 46 S 70 45 19 W 3 km S de Vallenar	536 1758	10 28	1377 x 30	30 60	NIL	+ 1.27 RWY 10 -1.27 RWY 28	ASPH	PCN 25 F/A/X/U	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	D.G.A.C. PUB Franja RWY 1557 x 150 m Margen RWY 7.5 m a cada lado borde RWY ARO CEL +56942884269 Cámaras de Aeródromo
VALLENAR / AD Vallenar - AD OPR WO AUX PWR - CTN antena 42 m HGT a 5 Km NNE de Vallenar - CTN Posible tránsito de personas y animales en RWY 10/28. - AD. con perímetro y accesos cerrados fuera HR ATTN, para apertura portones fuera de HR ATTN SAT/SUN/HOL, coordinar 24 HR BFR, except MEDEVAC/HOSP coordinar 3 HR BFR al CEL +56942884269.									- Existen 2 Plataformas unidas de dimensiones distintas: N° 1 de 55 x 42 m. y N° 2 de 98 x 20 m., con acceso a 3 Calles de Rodaje de las siguientes dimensiones: 1002 x 24 m., 340 x 18 m. y 93 x 10 m. - AD. Cuenta con LGT de emergencia disponible solo MEDEVAC o catástrofes decretadas por el Gobierno, para consular estado operativo del sistema de iluminación, contactar a Club Aéreo de Vallenar TEL +56993452764 +56989028212 +56512617554.							
VALPARAÍSO/ AD Rodelillo SCRD	33 04 06 S 71 33 27 W 6 km E de Valparaíso	335 1100	01 19	850 x 20	NIL	NIL	+1.0 RWY 01 -1.0 RWY 19	ASPH	10.000 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	AVGAS 100LL JET A-1 AVOIL 80/10	HJ	Edwin Alegría F. PUB TEL +56322611677 CEL +56995440569 TEL AVGAS (32) 22611677 DGAC TEL 224363586 TWR AFIS/ARO CEL +56942883086 CEL JEFE/COOR EXAMENES TEORICOS +56999011519 Franja RWY 970 x 80 m. <small>aro_rodellilo@dgac.pob.cl</small>
VALPARAÍSO/AD Rodelillo - Se establecen siguientes puntos de notificación para ACFT que vuelen VFR hacia el AD Rodelillo y deberán solicitar instrucciones a Valparaíso Información 126.7 MHz.: Norte - Noreste: Estero Marga-Marga. Este: Quilpué. Sureste: Lago Peñuelas. Sur: Embalse La Luz (al Sur de Placilla) Surweste: Laguna Verde. - Coordinaciones para PRKG y Combustible CEL +933782065 +56995440569 email operaciones@cavv.cl clubaereovalparaiso@cavv.cl - SKED ATTN SER AVGAS 100LL AND JET A-1. HR VRNO: MON-FRI 1130-FCCV SAT-SUN/HOL: 1230-FCCV. HR INVO: MON-FRI 1230-FCCV SAT-SUN/HOL: 1330-FCCV. - ACFT COMM con intenciones de operar en Ad. deberán coordinar BFR con Administrador del Ad., PRKG sujeto a cobro. Cel +56995440569. - THR 01 primeros 90 m. sin ancho de Franja de RWY debido a quebrada. - THR 19 primeros 350 m. ancho de Franja de RWY reducida a 40 m. debido a cercanía Ruta 66 Agua Santa al E y Zanja al W.									- ACFT Particulares con intenciones de PRKG o pernoctar en Ad. deberán COOR BFR con Administrador del Ad, PRKG por menos de 1 HR exento de COOR y cobro. Cel +56995440569. - No se permiten FLT de instrucción, TGL, práctica de emergencia simulada o práctica de circuitos de tránsito, mientras se encuentren operando ACFT en extinción de incendios desde el AD o en sus inmediaciones. Instrucciones Valparaíso INFO. - AFIS visibilidad limitada hacia THR 19 por árboles. - CTN letreros publicitarios 6M HGT a 38M al E RWY 19/01 BTN THR 19 y TWY BRAVO, afectan SFC Transición. - CTN superficie todas las TWY con desniveles y gravilla suelta. - CTN a 21M al NE THR 19 desnivel de pavimento rejilla de cámara de 4x2M. - CTN Franja RWY y THR 01/19 con desniveles de terreno y material contaminante tipo maleza en la SFC. - CTN RWY 01/19 posible ingreso de personas y animales. - CTN postación eléctrica de 8 m HGT, sin señalizar a 30 m al Este de RWY. - CTN arboleda de 150 m de largo por 30 m HGT al SSE de la Torre de Control, que impide la visión del tramo base derecha y final a THR 01, afectando negativamente sensor de fuerza y dirección del viento. - CTN cartel publicitario a 175 m NE THR 19, sobrepasa 1.5m superficie de transición. - CTN antena VHF a 190 m NE THR 19, afecta superficie de transición.							
VICTORIA/ AD María Ester SCVO	38 13 48 S 72 28 49 W 13 km W de Victoria	298 978	06 24	650 x 20	NIL	NIL	0.3	Pasto	1.750 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	WDI	HJ	Juan Galilea F. PVT CLR vía TEL TEL (45) 2841071 CEL (09) 94432690 Casilla 243 Franja RWY 730 x 40 m..
VICTORIA/ AD María Ester - CTN OBST hilera de arboles 20 M HGT a 270 M al N del THR06																

AERODROMOS TERRESTRES/ Land Aerodromes																
CIUDAD/AD	COORD LOC	ELEV M FT	LDGA							LGT				SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO	ADM USO OBS
		T	RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	A P C H	T H R	R W Y	O T H			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
VICTORIA/ AD Victoria SCTO	38 14 44 S 72 20 55 W Costado SW de Victoria	350 1148	01 19	1060 x 18	NIL 300	NIL	0.5	ASPH 900 m Concreto 160 m	9/F/B/Z/T	NIL	NIL	NIL	NIL	AVOIL 100 sin detergente	HJ	D.G.A.C. PUB Franja RWY 1180 x 60 m.
<p>VICTORIA/ AD Victoria</p> <ul style="list-style-type: none"> - RAMP 170 m largo 35 m ancho concreto. - TWY 18 m de ancho. - RWY 01/19 efectuar virajes de 180° solo en THR, para prevenir deterioro de superficie asfáltica. - Para casos de catástrofe natural decretadas por el Gobierno, se deberá coordinar con Sra. Loreto Uribe al CEL +56992272917. 									<ul style="list-style-type: none"> - Para asistencia de acceso a recinto y apertura de portones en evacuaciones aeromédicas o de catástrofe natural, se deberá contactar vía fono con CONAF. TEL +56452456410 CEL +56958140185 o +56971418031. - Todas las Operaciones deben ser coordinadas con ARO Temuco en HR SVC vía fono al 452554926. Otras horas con Coordinador de Servicio al TEL +56961737783 01 HR antes DEP. - Para asistencia sanitaria y evacuaciones aeromédicas se deben coordinar con Sr. Gonzalo Infante, Jefe Depto. Salud Pública al CEL +56939552181. 							
VICHUQUEN AD Cuatro Pantanos SCVQ	34 50 14 S 72 03 54 W 2 km NE de Aquelarre	25 82	07 25	578 x 16	NIL	NIL	0.8	Pasto	5.000 kG	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Alexander Kaufmann PVT CLR uso vía TEL TEL (2) 2208625 TEL (2) 2196128 Oficina FAX (2) 2190664 Franja RWY 660 m sin ancho
<p>VICHUQUEN/AD Cuatro Pantanos</p> <ul style="list-style-type: none"> - DEP sólo RWY 07. ARR sólo RWY 25 - CTN costado norte RWY por cerros interfiriendo superficie de transición y por canales de drenaje a lo largo RWY, fuera de la franja. - CTN zona anterior al THR 07 por cerros y árboles interfiriendo superficie de aproximación. - CTN debido a la proximidad a aeródromos del sector, pilotos deberán utilizar TIBA 118.2 Mhz. - CTN tendido eléctrico no señalizado 12 m HGT a 250 m al w THR 07. 																
VICHUQUEN/ AD El Alamo SCVK	34 50 45.7 S 72 01 11.7 W 3 km NE de Vichuquén	10 33	14 32	770 x 18	NIL	NIL	NIL - 0.3	Tierra	5.700 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Juan Urrutia E. PVT CLR uso vía TEL TEL +56222332478 CEL +56991390401 Franja RWY 860 x 36 m.
<p>VICHUQUEN/ AD El Alamo</p> <ul style="list-style-type: none"> - CTN árboles 6 m HGT costados RWY y en la superficie de transición. - CTN árboles 300 m. al NW THR 14 HGT 25 m. en cerro. - CTN postes de tendido eléctrico señalizado 12 m. HGT a 140 m. de THR 14 hacia NNW y 12 m. HGT a 133 m. al WNW de THR 14, constituyen obstáculos para SFC APCH. - CTN montículo natural de terreno 1.5 m HGT a 30 m. al SSE de THR 32 afecta SFC APCH. - CTN árbol 10 m. HGT ubicado a 80 m. de THR 32 hacia el SE. 																
VICUÑA/ AD El Indio SCVC	29 50 04 S 70 02 46 W 3 km N del Campamento Canchas de Ski	3650 11975	03 21	900 x 18	NIL	NIL	- 2.6	Tierra compacta	5.700 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Alfredo Balada A. PVT CLR uso vía TEL TEL (51) 241007 242280 Franja RWY 1300 x 70 m.
<p>VICUÑA/ AD El Indio</p> <ul style="list-style-type: none"> - CTN posible incursión de animales o personas en RWY. AD sin cerco perimetral. 																

AERODROMOS TERRESTRES/ Land Aerodromes																
CIUDAD/AD	COORD LOC	ELEV M FT	LDGA							LGT				SER	HR OPS	OPR USO OBS
		T	RWY	LEN/WID	SWY	CWY	RLS	SFC	RSTG	A P C H	T H R	R W Y	O T H			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
VICUÑA/ AD Huancará SCVN	30 01 57 S 70 44 30 W 3 km W de Vicuña	600 1968	11 29	786 x 25	NIL	NIL	1.08	ASPH	5.700 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Sergio Ruiz T. PVT TEL (51) 2412032 CEL 968397733 Franja RWY 846 x 36 m.
VICUÑA/ AD Huancará - CTN THR 29, debido a matorrales y camino ubicado a 7 m. al E, constituye obstáculos fijos y móviles a la superficie de aproximación. - CTN Franja RWY 11/29 inexistente en sector E de THR 29. - CTN antena 35 y 40 m HGT a 800 m SW THR 10, señalizada con colores blanco y rojo. - CTN tendidos eléctricos de alta tensión y a distintas alturas que cruzan en varios sentidos la zona S de la ribera Embalse Puclaro 3.5 NM AD. - CTN Franja RWY 11/29 canal de regadío y arbustos a 3 M E THR 29. - CTN obstáculos móviles en camino a 7 M al E THR 29. - CTN canal de regadío y arbustos a 3 M al E THR 29 afecta SFC Aproximación. - CTN árboles y arbustos 2.5 M HGT a 10 M borde RWY 11/29 desde THR 11 extendiéndose 200 M al E THR 11. - CTN obstáculo natural (Cerro) 500 M al W THR 11, afecta SFC Aproximación. - CTN depresión de terreno al N THR 11 por 120 M localizada a 16 M desde borde RWY 11/29, 6 M de profundidad.																
VILCÚN/ AD Ainhoa SCNH	38 41 00 S 72 14 38 W 2 km SW de Vilcún	281 992	10 28	500 x 18	NIL	NIL	0.8	Pasto	2.500 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Juan Zañartu V. PVT CLR uso vía TEL TEL (02) 5987000 Franja RWY 560 x 36 m.
VILCÚN/AD Ainhoa - CTN RWY presencia de aves, tipo queltehue. - CTN arboles 27 m HGT Este THR 28, sobrepasa SFC APCH/TKOF y árbol 30 m HGT Norte RWY sobrepasa SFC transición - CTN debido a árbol 24M HGT al E THR28 sobrepasa SFC APCH/DEP y árbol 13M HGT al N RWY 10/28 cuya HGT sobrepasa SFC transición.																
VILLA O'HIGGINS/ AD Laguna Redonda SCIO	* 48 55 43 S 72 47 36 W 60 km SW de Villa O'Higgins	600 1970	04 22	600 x 18	NIL	NIL	2.1	Ripio	5.500 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	D.G.A.C. PUB Franja RWY 660 x 36 m.
VILLA O'HIGGINS/AD Laguna Redonda. - CTN AD posible presencia animales. - CTN AD debido a presencia de OBST naturales y ubicación en un valle entre montañas.																

AERODROMOS TERRESTRES/ Land Aerodromes

CIUDAD/AD	COORD LOC	ELEV M FT	LDGA							LGT				SER	HR OPS	OPR USO OBS
			RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	A P C H	T H R	R W Y	O T H			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
VILLARRICA/ AD Malloco SCMF	39 15 21 S 72 20 36 W 11 km W de Villarrica	285 935	06 24	730 x 20	NIL	NIL	1.5	Pasto	5.700 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	WDI	HJ	Nelson Magallón G. PVT TEL (45) 411918 Franja RWY 880 x 40 m.
<p>VILLARRICA/AD Malloco</p> <ul style="list-style-type: none"> - CTN DUE TO STRIP con pendiente negativa hacia el N desde los 58M THR 24 TIL THR06. - CTN DUE TO arboles LOC ambos costados RWY 06/24 CUYA HGT sobrepasan SFC transición. 																
VILLARRICA/ AD Villarrica SCVI	39 19 02 S 72 13 42 W 2.5 km S de Villarrica	295 967	15 33	1000 x 18	NIL	NIL	0.3	ASPH	7.500 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	AVGAS 100/130 AVOIL 100 EE 100 ⊙ JET A1 WDI	HJ	Eduardo Picasso PVT TEL (45) 2410321 Casilla 122 AD OPS sólo ACFT Clubes Aéreos y Militares. Otras ACFT coordinar CLR antes de operar Sr. Elías Sandoval TEL +56977177968. Franja RWY 1060 x 36 m.
<p>VILLARRICA/ AD Villarrica</p> <ul style="list-style-type: none"> - CTN árboles THR15/33 sobrepasan SFC APCH y DEP - CTN árboles de 37 m. HGT, localizados a 200 m. al ESE de THR 33. - ⊙ JET A1 AVBL previa Coordinación con Club Aéreo de Villarrica. HR ATTN VRNO 1200-FCCV / INVO 1300-FCCV 																

AERODROMOS TERRESTRES/ Land Aerodromes																
CIUDAD/AD	COORD LOC	ELEV M FT	LDGA							LGT				SER	HORARIO FUNCIONA- MIENTO	ADM USO OBS
			RWY	LEN/WID	SWY	CWY	RLS	SFC	RSTG	A P C H	T H R	R W Y	O T H			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
VIÑA DEL MAR/ AD Viña del Mar SCVM	32 56 59 S 71 28 43 W 15 km NE de Viña del Mar	140 461	05 23	1750 x 30	NIL	60 60	0.6	ASPH	PCN 30 F/B/X/T	NIL	x	x	PAPI 3.2° RWY 05 REDL SSALF RWY 05 REDL RWY 23	SEI CAT 5 proporcionado por la Armada. AD no cuenta con AVGAS.	H24	Armada de Chile PUB CEL ARO +56997901315 TEL 224392746 aro.vina@dgac.gob.cl Ver VAC /RET
<p>VIÑA DEL MAR/AD Viña del Mar</p> <ul style="list-style-type: none"> - Se establecen siguientes puntos de notificación para ACFT que vuelen VFR hacia el AD Viña del Mar solicitar Instrucciones Viña del Mar Torre 118.9 MHz. <ul style="list-style-type: none"> • Norte: Cerro Mauco • Norweste: Ritoque • Noreste: Embalse Los Aromos • Este: Limache • Sur: Quilpue • Surweste: Quintay - Uso Plataforma Comercial CDN Comandancia Aviación Naval. - Nuevo Punto de Espera intermedio, ubicado entre APN MIL y TWY ECO. - Sistema de iluminación solar disponible para TWY ECHO, TWY FOXTROT y APN MIL entre FCCV/CCCM - En APN MIL se establece control para ACFT de FFAA, distintivo de llamada: Control Albatros FREQ 135.3 MHz, Tel. +56322572412 en siguiente horario: IVNO MON-FRI 1230-2010 VRNO MON-FRI 1130-1910, SAT-SUN-HOL sin atención. - Capacidad MAX de PRKG en APN COMM, cuatro (4) ACFT. Toda aeronave que desee OPR en dicha APN, deberá verificar AVBL de PRKG con a lo menos 2 HR BFR a los NXT TEL 32 2572291 CEL +56991442509. Se CLR eventualmente el PRKG de una quinta ACFT, solamente y toda vez que estipule en su FPL la categoría HOSP/EVACAM o ACFT en emergencia. El aeródromo no presta servicio de entrega de combustible JET A-1, ni poder auxiliar. Instrucciones Viña del Mar TWR. - ACFT podrían experimentar demora, debido a operación de ACFT de extinción de incendios basados en este AD, entre los meses de Noviembre a Mayo. - CTN desplazamiento de aves hacia y desde el vertedero ubicado al SE del AD, afecta al DEP de RWY 23 y APCH RWY 05 - CTN concentración de aves en área de aproximación, RWY 05/23 e inmediaciones del AD. GND/1.000 FT. - CTN posible actividad de parapentes SECT costero BTN Ritoque y Reñaca GND/1000FT - CTN APN COMM WO LGT, AD no cuenta con FOLLOW ME, EXC para ACFT MEDEVAC - CTN TWY JULIET WO LGT, AD no cuenta con FOLLOW ME, EXC para ACFT MEDEVAC 									<ul style="list-style-type: none"> - Las Tasas Aeronáuticas que correspondan por el uso del aeródromo Viña Del Mar serán cobradas y percibidas por la Armada de Chile, de acuerdo a lo establecido en el Art. 5 de la ley 18.917 y el D.S. MINDEF. Nr. 127 de fecha 02/Mar/2022. - Valores tasas aeronáuticas, publicados en siguiente dirección web: www.armada.cl/tasas-y-derechos-aeronauticos. - ACFT de Clubes Aéreos Chilenos quedan exentas del cobro de tasas aeronáuticas en horario inhábil, se entenderá como horario hábil entre las 0800-1230 / 1430-1600 Hora Local, excepto SAT/SUN/HOL. - Toda operación que se realice de MON-FRI entre 1600-1730 Hora Local será obligatorio coordinar entre 0830-1200 Hora Local con Armada de Chile al Tel 32-2572356 o 32-2572460 24hr BFR para exención del cobro y de acuerdo a la siguiente asignación horaria: Bloque 1 entre 1600-1645 Hora Local, máximo 2 ACFT por hora. Bloque 2 entre 1645-1730 Hora Local, máximo 2 ACFT por hora. 							

AERODROMOS TERRESTRES/ Land Aerodromes																
CIUDAD/AD	COORD LOC	ELEV M	LDGA							LGT				SER	HORARIO FUNCIONAMIE TO	ADM USO OBS
		FT	RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	A P C H	T H R	R W Y	O T H			
		T														
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	132	14	15	16	17
VITACURA/ AD Municipal de Vitacura SCLC	33 22 50.6 S 70 34 56.1 W 12 km E del centro de la Ciudad de Santiago	686 2250	08 26	550 x 10	200 NIL	NIL 200	+1.5 RWY 08 - 1.5 RWY 26	ASPH	2.360 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	AVGAS 100/130 AVOIL 80/100 S2/S3/S4/ S5	VRNO MON-FRI 1100-FCCV SAT/SUN/HOL 1130-FCCV IVNO MON-FRI 1200-FCCV SAT/SUN/HOL 1230-FCCV	Arturo Diez Voigt PUB TEL 222420836 CEL 993375452 FAX (2) 2188171 email club@planeadore s.cl Franja RWY 810x36 m. AD PUB principalmente para actividades de vuelo a vela. Ver VAC / RET
<p>Vitacura/AD Municipal de Vitacura</p> <p>Restricciones Operacionales:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Se prohíbe la instrucción no relacionada con el vuelo a vela. - Se prohíben las maniobras de toque y despegue, pasadas bajas, aproximación frustrada, emergencias simuladas, vuelos rasantes y aproximaciones diferentes a las establecidas en los Procedimientos de Operación para Aeronaves en el AD - Excepto cuando sea necesario para aterrizajes o despegues, ninguna ACFT volará sobre áreas pobladas en la zona de tránsito del aeródromo, a menos de 3500 FT. - Para la atenuación del ruido, las aproximaciones frustradas se efectuarán sobre la pista en uso e iniciarán viraje para ingresar al circuito de tránsito una vez alcanzados los 3500 FT - Excepto cuando sea por condiciones de viento, quedan prohibidos los despegues por RWY 08. - Las aeronaves con alto índice de contaminación acústica (Cessna 206 o Cessna 210), realizarán cambios de potencia acordes con los fines de ese procedimiento. - Las aeronaves basadas y no basadas en el AD, sólo podrán aterrizar cuando tengan como destino final el AD SCLC, previa presentación de su Plan de Vuelo - No podrán operar helicópteros con un peso máximo de despegue superior a 9500 libras, excepto helicópteros militares y policiales. - SUN 1300 LMT y 1400 LMT se prohíben despegues de aeronaves por Política de la Administración, se exceptúan los vuelos Militares, Policiales y Vuelos Sanitarios - CTN antena 30m HGT a 200 m WSW THR 08, sin señalización de obstáculos. - CTN con árboles de 30 m HGT ubicados a 85 m del borde de RWY 08/26 costado N. - CTN grúa 27.3 m. HGT ubicada al N de THR 26 a 1750 m. Coordenadas geográficas 332152.64S / 0703454.33W 																

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE
INTENTIONALLY LEFT BLANK

AIS-CHILE

AMDT NR 61

AERODROMOS TERRESTRES/ Land Aerodromes																
CIUDAD/AD	COORD LOC	ELEV M FT	LDGA							LGT				SER	HR OPS	OPR USO OBS
		T	RWY	LEN/WID	SWY	CWY	RLS	SFC	RSTG	A P C H	T H R	R W Y	O T H			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
YUMBEL/ AD Trilahué SCYB	37 07 59.46 S 72 24 49.51 W 12 km S de Cruce Cabrero	130 390	18 36	810 x 18	NIL	NIL	-0.01 RWY 18 +0.01 RWY 36	ASPH	PCN 12/F/B/Z/T 7.500 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	WDI	HJ	Cristóbal Palazuelos Leiva PVT TEL +56432637470 CEL +56995996907 email cristobal.palazuelos @cmpc.cl Franja RWY 870 x 60
<p>YUMBEL/AD Trilahué</p> <ul style="list-style-type: none"> - Distancias declaradas: RWY 18 TORA 914 m. ASDA 914 m. TODA 914 m. LDA 807m. RWY 36 TORA 807 m. ASDA 914 m. TODA 807 m. LDA 914m. - CTN árboles de 7 m HGT ambos costados de franja RWY, que afectan superficie de transición. - CTN 2 Torres de medición de viento 142 m HGT, ubicadas a 10.2 Km al SW AD, en siguientes COORD GEO: 370257.59S / 722111.98W Y 370253.77S / 721910.10W. 																

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE
INTENTIONALLY LEFT BLANK

AERODROMOS TERRESTRES/ Land Aerodromes																	
CIUDAD/AD	COORD LOC	ELEV M	LDGA							LGT				SER	HR OPS	OPR USO OBS	
		FT	T	RWY	LEN/WID	SWY	CWY	RLS	SFC	RSTG	A P C H	T H R	R W Y				O T H
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	
ZAPALLAR/ AD Casas Viejas SCZC	* 32 35 43 S 71 20 50 W 8 km W de Catapilco	80 262	07 25	450 x 15	NIL	NIL	+1,5 RWY 07 -1,5 RWY 25	Tierra	1.370 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	WDI	HJ	ADM Cristián Ruiz Tagle Cox. PVT TEL +56992333419 cristian@cruiztagle. cl Franja RWY 510 x 30 m	
ZAPALLAR/ AD Casas Viejas - CTN sobre este AD se encuentra ubicada la Zona SC-R-1 La Ligua desde 3.000 FT hasta FL090, administrada por la Armada de Chile. A partir de los 3.000 FT ALT, deberá coordinar su operación con Viña del Mar Aproximación. - CLR ACFT Tipo Cessna 182 e inferiores. - CTN postación de tendido eléctrico señalizado 12 m. HGT aproximado, paralelo RWY 07/25 a 120 m aproximado borde RWY, SECT NW. Cables del tendido eléctrico sin balizaje. - CTN APN zanja drenaje WID 0.5 m DPT 0.6 m, ubicada a 9 m al S borde RWY, medido desde THR 25 hacia THR 07 y a 243 m hacia O. - CTN Desnivel y montículo de tierra de 1 m HGT a 8 m desde borde RWY 07/25 y a 180 m desde THR 25 hacia O.																	
ZAPALLAR/ AD Catapilco SCCP	32 33 49 S 71 17 16 W	94 308	08 26	600 x 18	NIL	NIL	1	PASTO TIERRA	5.700 Kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Patricio Bambach Ugarte PVT CEL 998224006 Franja RWY 660 x 36	

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE
INTENTIONALLY LEFT BLANK

RELACION DE HELIPUERTOS PUBLICOS, PRIVADOS, MILITARES			
LUGAR	HELIPUERTO	INDICADOR	PAGINA
REGIÓN DE ARICA Y PARINACOTA			
ARICA	Juan Noé Crevani	SHJN	AD 3.10-A.1
ARICA	Naval	SHHV	AD 3.10-A.1
REGIÓN DE TARAPACÁ			
ALTO HOSPICIO	Hospital Alto Hospicio	SHTO	AD 3.10-A.1
IQUIQUE	Cuartel General VI División Ejército	SHIQ	AD 3.10-I.1
REGIÓN DE ANTOFAGASTA			
ANTOFAGASTA	Cuartel General I División Ejército	SHEJ	AD 3.10-A.1
ANTOFAGASTA	Hospital de Antofagasta	SHHA	AD 3.10-A.1
CALAMA	Hospital Carlos Cisternas	SHCF	AD 3.10-C.1
TALTAL	Paranal	SHPA	AD 3.10-T.1
REGIÓN DE ATACAMA			
COPIAPÓ	Hospital San José del Carmen	SHSN	AD 3.10-C.3
COPIAPÓ	Holvoet	SHHO	AD 3.10-C.3
REGIÓN DE COQUIMBO			
LA SERENA	Publi-G	SHPG	AD 3.10-L.1
OVALLE	Hospital de Ovalle	SHAO	AD 3.10-O.1
REGIÓN DE VALPARAÍSO			
CACHAGUA	Cachagua	SHCG	AD 3.10-C.1
CASABLANCA	Lo Ovalle	SHOV	AD 3.10-C.1
LOS ANDES	Portillo	SHPT	AD 3.10-L.3
OLMUÉ	Santa Laura	SHOL	AD 3.10-O.1
PUCHUNCAVI	Aguas Blancas	SHAB	AD 3.10-P.2
QUILLOTA	Hosp. Biprovincial Quillota-Petorca	SHBI	AD 3.10-Q.1
SAN ANTONIO	Hospital Claudio Vicuña	SHCV	AD 3.10-S.10
VIÑA DEL MAR	Hospital Naval Almirante Nef	SHHN	AD 3.10-V.1
VIÑA DEL MAR	Reitz Dos	SHRZ	AD 3.10-V.1
VIÑA DEL MAR	Hospital Gustavo Fricke	SHGF	AD 3.10-V.1
ZAPALLAR	Alta Vista	SHAV	AD 3.10-Z.1
ZAPALLAR	San Cristóbal	SHCI	AD 3.10-Z.1
REGIÓN DEL LIBERTADOR GENERAL BERNARDO O'HIGGINS			
COLTAUCO	Santa Rosa	SHAU	AD 3.10-C.2
LAS CABRAS	Rapel	SHRP	AD 3.10-L.2
MACHALI	Helicopters	SHHE	AD 3.10-M.1
RANCAGUA	La Gonzalina	SHLG	AD 3.10-R.1
REQUINOA	Los Lirios	SHGO	AD 3.10-R.1
NAVIDAD	Matanzas	SHAD	AD 3.10-N.1
PEUMO	La Rosa Peumo	SHRO	AD 3.10-P.1
REGIÓN DEL MAULE			
CURICÓ	Hospital Provincial de Curicó	SHIC	AD 3.10-C.3
TALCA	Hospital Regional de Talca	SHHT	AD 3.10-T.1
TALCA	Aerofly	SHFY	AD 3.10-T.1
TENO	Santa Graciela	SHTE	AD 3.10-T.2
VICHUQUEN	Santa Carolina	SHAF	AD 3.10-V.1
YERBAS BUENAS	Esmeralda	SHEE	AD 3.10-Y.1
YERBAS BUENAS	San Esteban	SHET	AD 3.10-Y.1
REGIÓN DEL BÍO BÍO			
CONCEPCIÓN	Hospital Clínico Regional de Concepción	SHHC	AD 3.10-C.2
CONCEPCIÓN	Torre Ligure	SHTL	AD 3.10-C.2
LOS ÁNGELES	Hospital de los Ángeles, Dr. Victor Ríos Ruiz	SHLN	AD 3.10-L.3
LOS ÁNGELES	Edificio Corporativo CMPC	SHPC	AD 3.10-L.4
TALCAHUANO	Dinahue	SHUE	AD 3.10-T.1
REGIÓN DE LA ARAUCANÍA			
TEMUCO	Del Pacífico	SHDP	AD 3.10-T.1
TEMUCO	Hospital Regional de Temuco	SHSS	AD 3.10-T.2
VILLARRICA	Villarrica Park Lake	SHVI	AD 3.10-V.1

LUGAR	HELIPUERTO	INDICADOR	PAGINA
REGIÓN DE LOS LAGOS			
OSORNO	Hospital San José	SHSJ	AD 3.10-O.1
PUERTO MONTT	Pelluco	SHPE	AD 3.10-P.2
PUERTO MONTT	Hospital de Puerto Montt	SHLL	AD 3.10-P.2
REGIÓN DE AYSÉN DEL GENERAL CARLOS IBÁÑEZ DEL CAMPO			
CHILE CHICO	Terra Luna	SHLU	AD 3.10-C.1
COYHAIQUE	Hospital de Coyhaique	SHCY	AD 3.10-C.3
COYHAIQUE	Lago La Paloma	SHPM	AD 3.10-C.3
REGIÓN DE MAGALLANES Y DE LA ANTÁRTICA CHILENA			
MAGALLANES	Ángula 1	SHAG	AD 3.10-M.1
MAGALLANES	Daniel 1	SHDN	AD 3.10-M.1
PRIMAVERA	Cerro Sombrero	SHSB	AD 3.10-P.2
PRIMAVERA	Catalina Norte 1	SHNC	AD 3.10-P.1
PRIMAVERA	Catalina Norte 2	SHNO	AD 3.10-P.1
PRIMAVERA	Skua 1	SHSK	AD 3.10-P.1
PRIMAVERA	Skua 4	SHSU	AD 3.10-P.2
PRIMAVERA	Punta Catalina	SHPU	AD 3.10-P.1
PUERTO NATALES	Hospital Puerto Natales	SHNT	AD 3.10-P.3
PUNTA ARENAS	Carabineros de Chile	SHHR	AD 3.10-P.3
PUNTA ARENAS	DAP Helicópteros S.A.	SHDH	AD 3.10-P.3
PUNTA ARENAS	Hospital Clínico Punta Arenas	SHHP	AD 3.10-P.3
SAN GREGORIO	Batería Dúngenes 1	SHDG	AD 3.10-S.10
SAN GREGORIO	Posesión	SHSE	AD 3.10-S.10
SAN GREGORIO	Posesión 5	SHSI	AD 3.10-S.10
SAN GREGORIO	San Gregorio	SHSG	AD 3.10-S.10
REGIÓN METROPOLITANA DE SANTIAGO			
COLINA	Agroforestal	SHCH	AD 3.10-C.1
COLINA	Eagle Copters	SHBH	AD 3.10-C.2
COLINA	CLC- Chicureo	SHLI	AD 3.10-C.2
COLINA	Centro Médico Clínica Alemana de Chicureo	SHNA	AD 3.10-C.2
COLINA	RAC	SHEO	AD 3.10-C.2
COLINA	Santa María De Liray	SHSA	AD 3.10-C.2
FARELLONES	Valle Nevado	SHDO	AD 3.10-F.1
ISLA DE MAIPO	Los Paltos	SHAL	AD 3.10-I.1
LAS CONDES	Edificio Itaú	SHEC	AD 3.10-L.1
LAS CONDES	Edificio Huidobro	SHEH	AD 3.10-L.2
LAS CONDES	Clinica San Carlos de Apoquindo	SHUC	AD 3.10-L.1
LAS CONDES	Clinica Las Condes	SHCC	AD 3.10-L.2
LAS CONDES	Edificio CorpGroup	SHGR	AD 3.10-L.1
LAS CONDES	Isidora 3000	SHIS	AD 3.10-L.2
LAS CONDES	Isidora El Bosque	SHOR	AD 3.10-L.1
LO BARNECHEA	Alto Trapenses	SHTS	AD 3.10-L.2
LO BARNECHEA	Valle Escondido	SHVE	AD 3.10-L.3
LO BARNECHEA	Los Portones	SHLP	AD 3.10-L.2
LO BARNECHEA	Base Central	SHLB	AD 3.10-L.3
LO BARNECHEA	Base Olimpo	SHBO	AD 3.10-L.3
MAIPÚ	Clinica Indisa Maipú	SHIM	AD 3.10-M.1
PADRE HURTADO	Santa Teresa	SHPH	AD 3.10-P.1
PEÑALOLEN	Clinica Las Condes-Peñalolen	SHCL	AD 3.10-P.1
PIRQUE	Sumaya	SHYA	AD 3.10-P.1
PUDAHUEL	Aerosentrans	SHAS	AD 3.10-P.2
SAN PEDRO	La Cabaña	SHME	AD 3.10-S.10
SANTIAGO	Asistencia Pública Dr. Alejandro del Río	SHAP	AD 3.10-S.1
SANTIAGO	Edificio Exterior	SHBE	AD 3.10-S.1

LUGAR	HELIPUERTO	INDICADOR	PAGINA
REGIÓN METROPOLITANA DE SANTIAGO			
SANTIAGO	Moneda Bicentenario	SHSP	AD 3.10-S.1
SANTIAGO	Banco Santander	SHBS	AD 3.10-S.2
SANTIAGO	Clinica Indisa	SHIN	AD 3.10-S.2
SANTIAGO	Clinica Santa María	SHMA	AD 3.10-S.2
SANTIAGO	Corporativo Mutual	SHCM	AD 3.10-S.2
SANTIAGO	Edificio Corporativo CTC	SHTC	AD 3.10-S.3
SANTIAGO	Edificio Torre San Ramón	SHSR	AD 3.10-S.3
SANTIAGO	Ejército Bicentenario	SHEB	AD 3.10-S.4
SANTIAGO	El Mercurio	SHEM	AD 3.10-S.4
SANTIAGO	Escuela de Investigaciones Policiales	SHEI	AD 3.10-S.4
SANTIAGO	General Humberto Arriagada V.	SHGA	AD 3.10-S.4
SANTIAGO	Gertrudis Echeñique	SHGE	AD 3.10-S.4
SANTIAGO	Hospital DIPRECA	SHHI	AD 3.10-S.5
SANTIAGO	Hospital FACH	SHHF	AD 3.10-S.5
SANTIAGO	Hospital Felix Bulnes	SHFB	AD 3.10-S.7
SANTIAGO	Hospital Ramón Barros Luco	SHBL	AD 3.10-S.5
SANTIAGO	Hospital San José	SHJO	AD 3.10-S.5
SANTIAGO	Hospital Santiago Oriente	SHSO	AD 3.10-S.6
SANTIAGO	José Miguel Carrera	SHRE	AD 3.10-S.6
SANTIAGO	Kipreos	SHKI	AD 3.10-S.6
SANTIAGO	Las Américas	SHLA	AD 3.10-S.7
SANTIAGO	Los Cerrillos	SHFA	AD 3.10-S.7
SANTIAGO	Ministerio de Defensa Nacional	SHMD	AD 3.10-S.7
SANTIAGO	Hospital Clínico Mutual de Seguridad	SHMS	AD 3.10-S.8
SANTIAGO	Nueva de Lyon	SHNL	AD 3.10-S.8
SANTIAGO	Prefectura Aeropolicial de Carabineros	SHCA	AD 3.10-S.8
SANTIAGO	Santiago SPA	SHSH	AD 3.10-S.8
SANTIAGO	Sonda	SHSD	AD 3.10-S.9
SANTIAGO	Titanium	SHPD	AD 3.10-S.9
VITACURA	Clinica Alemana Santiago	SHCD	AD 3.10-V.1
VITACURA	Gildemeister	SHRA	AD 3.10-V.1
HELIPLATAFORMA	ATMOSPHERE	SHAT	AD 3.10-H.1
HELIPLATAFORMA	BETANZOS	SHBB	AD 3.10-H.1

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE
INTENTIONALLY LEFT BLANK

HELIPUERTOS									
NOMBRE	COORD	ELEV M FT	LEN/WID	SFC	RSTG	LGT	SER	HR OPS	OPR USO OBS
a	b	c	D	e	F	g	h	i	j
ALTO HOSPICIO/ Helipuerto Hospital Alto Hospicio SHTO	20 17 45.7 S 70 05 51.5 W	526 1726	TLOF Cuadrado 20 x 20 m. Punto Toma Contacto Cuadrado 10 x 10 m.	Hormigón Tipo: Elevado	5.000 kg	YES	WDI Equipo Mínimo SEI	H24	ADM Francisco Carpio Arias PUB con fines asistenciales TEL/CEL +56572539135 +56995962495 Email francisco.carpiohah@ redsalud.gov.cl
ALTO HOSPICIO / Helipuerto Hospital Alto Hospicio - Orientación Magnética 090° / 270° (09/27)									
ANTOFAGASTA/ Helipuerto Cuartel General de la I División de Ejército SHEJ	23 40 57 S 70 24 50 W Azotea Edificio Costanera, sector Sur Ciudad de Antofagasta	38 124	Punto Toma Contacto Círculo 8 m diámetro	CONC	50 por ciento dinámico	NIL	NIL	NIL	Comandante I División Ejército MIL TEL (055) 2200100 Helipuerto uso exclusivo Militar. CLR OPS vía TEL con Ayudantía Comandancia.
ANTOFAGASTA/ Helipuerto Hospital de Antofagasta SHHA	23 37 0.60 S 70 23 10 W	72 235	TLOF Cuadrado 18 x 18 m Punto Toma Contacto Círculo 8 m diámetro	Hormigón Tipo: Elevado	5.000 kg	YES	WDI	H24	Igor Protasowicki C. PUB TEL (+56) 55 2442521 CEL (+56) 957693513
ANTOFAGASTA/Helipuerto Hospital de Antofagasta - Orientación Magnética 200-020 grados									
ARICA/ Helipuerto Juan Noé C. SHJN	18 28 58 S 70 18 47 W 1 km SE de la Plaza Colón	57 187	TLOF Cuadrado 18 x 18 m Punto Toma Contacto Cuadrado 10 x 10	Hormigón Tipo: Elevado	11.000 kg	YES	WDI LGT	H24	Magdalena Gardilic F. PUB para fines asistenciales TEL (058) 2204159
ARICA/ Helipuerto Juan Noé Crevani Orientación magnética, despejado de obstáculos, arco entre los 080° a 260°. Pendiente longitudinal 1 por ciento. HEL se emplaza en un Entorno Hostil Congestionado.									
ARICA/ Helipuerto Naval SHHV	* 18 28 20 S 70 19 14 W	4 12	Cuadrado 15,10 x 15,10 m	CONC	7.500 kg	NIL	WDI	HJ	Armada MIL
ARICA/Helipuerto Naval. - OPS helipuerto restringido ACFT civiles. CLR vuelo PPR TEL (58) 232299 a la Comandancia Naval – Gobernación Marítima de Arica o canal 16 VHF-FM									

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE

HELIPUERTOS									
NOMBRE	COORD	ELEV M FT	LEN/WID	SFC	RSTG KG	LGT	SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO	ADM USO OBS
a	b	c	d	e	f	g	h	i	j
CACHAGUA/ Helipuerto Cachagua SHCG	32 34 46 S 71 27 17.6 W Al poniente de Cachagua	28 92	TLOF Pentágono 8.4 x 11.3 x 6.2 x 5.0 x 9.4 m. Punto de toma de contacto círculo 6 m diámetro	Hormigón Tipo: Elevado	3.000 kg	NIL	NIL	HJ	Ricardo Real Ibar. PVT TEL +56223777455 CEL +56998430028 ricardo.real@aerocardal.com Helipuerto PVT CLR uso vía TEL.
<p>CACHAGUA/ Helipuerto Cachagua</p> <p>- Orientación Magnética 220° -300°.</p> <p>- Aproximaciones y despegues 220°-300°. Prohibese sobrevuelo áreas residenciales. Procedimiento operacional, se deberá iniciar el tránsito sobre Islote ubicado al SSW de Cachagua para continuar al NNW descendiendo hasta 200 FT hacia la punta norte de la pequeña bahía que se encuentra en la playa, virando hacia la derecha en ese lugar que correspondería a un corto tramo base y a la vez descendiendo a 150 FT, para ingresar a final hacia el helipuerto. Si fuere necesario frustrar el aterrizaje, se virará hacia la derecha en un ángulo de 45° a 50°, lo que permite quedar totalmente libre de obstáculos.</p> <p>- El HLP se ubica en un entorno hostil congestionado, pero se define un eje de aproximación y un eje de despegue que permitiera una operación específica en un entorno hostil, pero en eje no congestionado. Conforme a lo anterior los HEL en categoría B solo podrán operar en dicho HLP para actividades privadas. Para operaciones aéreas comerciales, solamente podrán operar HEL categoría A, las operaciones deben mantenerse exclusivamente bajo VFR diurno. El eje de aproximación al HLP entre los 40° y 120° y el eje de despegue 220° y 300° debido a la existencia de una gran cantidad de obstáculos, algunos de ellos inamovibles, es necesario mantener la orientación del eje de aproximación y de despegue ya definida. Pese a esto, la ladera del cerro se encuentra extremadamente cercana al punto de toma de contacto, no cumpliendo con los mínimos definidos en la normativa. Los ejes de aproximación y de despegue no cuentan con áreas que permitan un aterrizaje forzoso seguro en caso de falla del motor crítico las tripulaciones deberán revisar y analizar la operación por cuanto el eje de aproximación coincidirá con el viento predominante de cola, pudiendo afectar las performances de la aeronave dependiendo de la intensidad de este.</p>									
CALAMA/ Helipuerto Hospital Carlos Cisternas SHCF	22 26 40 S 68 55 00 W 6.5 KM al NW Ad. El Lóa.	2282 7486	TLOF Cuadrado 16 x 16 m Punto Toma Contacto Cuadrado de 9x9 m	Hormigón Tipo: Elevado	2.000	YES APRON iluminada con LGT perimetrales	WDI Equipo mínimo SEI	H24	Milton Olave Escobar TEL +56552599586 CEL +56963065629 director.calama@redsalud.gob.cl PUB con Fines Asistenciales
<p>CALAMA/ Helipuerto Hospital Carlos Cisternas</p> <p>- El emplazamiento del HLP es considerado de "Entorno Hostil Congestionado" debido a que se encuentra ubicado en un área con alta densidad de construcciones a su alrededor, contiguo a estacionamientos de vehículos y cancha de fútbol. Además, la plataforma de concreto está elevada a tres metros sobre el nivel del terreno, se encuentra distante a 60 metros en dirección NE del edificio principal del Hospital. Así también, por edificaciones existentes en su entorno, y no existir en sus cercanías un lugar que reúna las condiciones para efectuar un aterrizaje de emergencia con seguridad para los pasajeros y tripulación, ya sea en la fase de aproximación o despegue.</p> <p>- Orientación Magnética 020° - 200°.</p> <p>- Consecuente con lo anterior, el helipuerto puede ser utilizado por helicópteros clase Performance 1 y 2, respetando los ejes de aproximación y despegue definidos y que operen dentro de las limitaciones operacionales de la aeronave según el Manual de Vuelo, así mismo su tripulación debe estar entrenada y capacitada para operar en HLP en altura en condiciones visuales sea de día o noche.</p> <p>- CTN Tendido eléctrico cercano a HLP localizado en la transición a 40M HGT de lado E y a 80M HGT de la APCH del lado S, debidamente señalizado.</p>									
CASABLANCA/ Helipuerto Lo Ovalle SHOV	* 33 15 03 S 71 22 06 W 8 km NE de Casablanca	280 919	TLOF Cuadrado 18 x 18 m Punto Toma Contacto Círculo 8 m diámetro	CONC Tipo: Superficie	4.000	NIL	WDI	HJ	Patricio Matamala S. PVT TEL (32) 2671594
<p>CASABLANCA/ Helipuerto Lo Ovalle</p> <p>HLP Se ubica dentro de Zona Restringida SC-R67 de entrenamiento de ACFT de la Armada de Chile. Operaciones desde y hacia HLP deberán contactar con Viña Del Mar APP, para ingreso e información de Tráfico. Operación posterior en HLP aplicar procedimiento TIBA o de acuerdo a instrucciones de GND a 5000 FT ALT.</p>									
CHILE CHICO Helipuerto Terra Luna SHLU	46 50 24.6 S 72 41 28.03 W KM 1.5 Camino a Mallín Grande	216 708.6	TLOF Círculo 18 m diámetro Punto Toma Contacto Círculo 9 m diámetro	Hormigón Tipo: Superficie	3.000	NIL	WDI	HJ	Philippe Reuter B. PVT CEL 998836285
<p>CHILE CHICO/Helipuerto Terra Luna</p> <p>Orientación magnética 270°, Tipo HLP Superficie.</p> <p>Restricciones Operacionales:</p> <p>- Las trayectorias para una aproximación con fines de aterrizaje o despegue deben ser entre los 170° y 320°, en el sentido de los punteros del reloj, debiéndose tener en cuenta que el terreno bajo estas áreas es agua, ante lo cual se debe considerar el uso de chalecos salvavidas para la tripulación y pasajeros.</p> <p>- El HLP ubicado en la hostería terra luna, esta emplazado en superficie, cuyo entorno presenta características de hostil congestionado, debido a obstáculos que solo permiten el vuelo estacionario a un metro de altura, motivo por el cual se debe establecer un punto de visada que permita trayectorias de aproximación final y despegue seguras.</p>									
COLINA/ Helipuerto Agroforestal SHCH	33 13 15,70 S 70 45 34,60 W 26 km NW Plaza de Armas de Santiago	516 1693	TLOF Círculo 22 m diámetro Punto Toma Contacto Círculo 10 m diámetro	Hormigón Tipo: Superficie	10.000	YES	WDI LGT	H24 VFR	Juan Marentis R. PVT CEL 07-9597400 HEL PVT PPR
<p>COLINA/ Helipuerto Agroforestal</p> <p>APCH/DEP FM 010° TO 190°.</p> <p>CTN Cerro de 70 m HGT ubicado a 195 m al NE HLP.</p> <p>Limitaciones Operacionales:</p> <p>a) Helipuerto emplazado en un Entorno No Hostil, por la baja presencia de obstáculos que están en las trayectorias mas probables de aproximación final y despegue inicial.</p> <p>b) El helipuerto se encuentra en el Espacio Aéreo Clase C por lo cual, las aeronaves que ahí operen deberán hacerlo en comunicación con el Centro de Control y con respondedor operativo.</p> <p>c) Los Helicópteros que operarán en una primera fase serán AS 350 B3, Bell 206 y Lama.</p> <p>d) Los Helicópteros deberán operar cumpliendo con lo estipulado en el Manual de Vuelo del fabricante, respetando las condiciones mínimas de meteorología para vuelo con referencia visuales.</p>									

HELIPUERTOS									
NOMBRE	COORD	ELEV M FT	LEN/WID	SFC	RSTG KG	LGT	SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO	ADM USO OBS
a	b	c	d	e	f	g	h	i	j
COLINA/ Helipuerto Eagle Copters SHBH	33 16 17 S 70 39 00 W 8 km S de Colina	575 1887	TLOF Cuadrado 20 x 20 m Punto Toma Contacto Circulo 10 m diámetro	Hormigón Tipo: Superficie	6.000	YES	WDI	HJ	Martin Busquets S. PVT TEL (2) 29483200 FAX (2) 2478290 EMAIL info@eaglecopters.cl
COLINA/Helipuerto Eagle Copters: - Las OPS FM/TO Helipuerto deberá ser acuerdo a la Resolución Exenta N° 01988 de fecha 18/Dic/2009.					- DEP BTN 070-250 DEG.				
COLINA/ Helipuerto CLC-Chicureo SHLI	33 16 57,80 S 70 39 02,80 W 8 Km S de Colina	563 1847	TLOF Cuadrado 18 x 18 m Punto Toma Contacto Cuadrado 10 x 10 m	ASPH Tipo: Superficie	10.000	NIL	WDI Equipo mínimo SEI	HJ	Christian Quirsch Somoza PUB con fines Asistenciales TEL 226108627 CEL +56998875801 cquirsch@clinicalascondes.cl
COLINA/Helipuerto CLC-Chicureo - Orientación Magnética 090-270 - El HLP se ubica a 1,3 Km al sur del Aeródromo Chicureo, por lo que los usuarios deberán operar bajo modalidad TIBA. - APCH/DEP 090-270 DEG - HLP limitaciones operacionales: a) El emplazamiento del HLP es considerado como entorno no hostil. b) Dado los obstaculos ubicados hacia el sector W y S, se pueden realizar solo APP y DEP desde y hacia el sector E para HEL CAT A y B, clase performance 1,2 y 3 y DEP hacia el sector W cuando las condiciones de viento no permitan efectuar DEP hacia el E, para HEL CAT A, operando en clase de performance 1, cumpliendo las limitaciones operacionales de la ACFT.					c) Por viento predominante sobre la APRON del HLP y los obstaculos existentes (estacionamiento vehicular, luminarias ubicadas al costado poniente y edificacion en proceso de construccion al costado S, se estima que los ejes de APP para los HEL CAT A y B, clase de performance 1, 2 y 3 seran entre los rumbos 260 y 280 deg y para los DEP hacia los rumbos 070 y 100 deg y ademas de lo anteriormente senalado, para los HEL categoria A, clase performance 1, los DEP hacia los rumbos 260 y 280 deg cuando las condiciones de viento no permitan los DEP hacia los rumbos 070 y 100 deg. d) Debido a la ubicacion del condominio Polo Manquehue 2 y de la Avda. Chicureo, se prohíben las APP y DEP desde y hacia los sectores N y S. e) El HLP podrá ser utilizado solamente para ACFT que realizan el trabajo aéreo de ambulancia aérea y rescate aéreo. f) Los HEL deberan operar segun el manual de vuelo del fabricante y respetando las condiciones mínimas MET para vuelos con referencia visual. g) El HLP se ubica a 1,3 km al S del Ad. Chicureo, por lo que los usuarios deberan operar según procedimiento TIBA.				
COLINA/ Helipuerto Centro Médico Clínica Alemana de Chicureo SHNA	33 17 11 S 70 39 2,2 W 1.5 Km S Ad. Chicureo	554 1818	TLOF Cuadrado 21 x 21 m Punto Toma Contacto Cuadrado 12 x 12 m	ASPH Tipo: Superficie	5.000	YES	WDI	H24	Juan Pablo Abarca Peña PVT Fines Asistenciales +56222101111 Ax 8766 Cel. +56957630068 jabarcap@alemana.cl
COLINA/Helipuerto Centro Médico Clínica Alemana de Chicureo - Entorno HLP en general no hostil, ubicado en zona de baja densidad de construcciones, existen terrenos despejados disponibles para aterrizaje autorrotativo de emergencia. - En consideración al viento predominante sobre plataforma del HLP y las edificaciones existentes, se establece que el eje de APROX es en rumbo 065° y el DEP en rumbo 315°.									
COLINA/ Santa María de Liray SHSA	33 14 46.10 S 70 43 20.50 W	552 1712	TLOF Círculo de 18 m diámetro Punto Toma Contacto Circulo 09 m diámetro	Pasto / Tierra Tipo: Superficie	3.000	NIL	WDI	HJ	Ernesto Fernando Mosso PVT TEL +569998219172 Email mosso@mosso.cl
COLINA/Helipuerto Santa María de Liray - De acuerdo a las condiciones normales de viento predominante, se establece que las APCH para los aterrizajes en plataforma deben ser considerados desde el N y E.					- El Piloto al mando evaluará, previo cálculo operacional, las trayectorias más seguras de salida o ingreso a la plataforma cuando por condición de viento en superficie o meteorología local, deba hacerlos sin comprometer la seguridad del vuelo.				
COLINA/ Helipuerto RAC SHEO	33 16 14.30 S 70 39 02 W A 45 m Eje RWY SCHC	567 1860	TLOF Cuadrado de 20 x 20 m Área Toma Contacto Circulo 5 m radio	Hormigón/ Pasto Tipo: Superficie	5.000	YES	NIL	H24	Jorge Diez Voigth PUB TEL +56222184135 CEL +56993375452 adiez@planeadores.cl club@planeadores.cl
COLINA/Helipuerto RAC - Orientación magnética 05/23.					- La operación H24 en el Helipuerto RAC debe contar con la autorización expresa del Administrador del Aeródromo Chicureo, permitiéndose sólo llegadas y salidas de aeronaves. Quedan prohibidas actividades nocturnas de instrucción y mantenimiento.				
COLTAUCO/ Helipuerto Santa Rosa SHAU	34 15 18.8 S 71 01 50 W	296 971	TLOF Cuadrado 20 x 20 m Punto Toma Contacto Circulo 10 m diametro	Hormigón / Gravilla Tipo: Superficie	5.000	NIL	WDI	HJ	Cristian Lobos PVT CEL 956692861
COLTAUCO/ Helipuerto Santa Rosa - Orientación Magnética 09/27.					- CTN OBST Canal de regadío 1.5 m WID 1 m DPT localizado a 2.5 m al costado S TDZ. - CTN OBST árboles 15 m a 20 m HGT localizados a 100 mal costado SE TDZ.				
CONCEPCION/ Helipuerto Hospital Clínico Regional de Concepción SHHC	36 49 28,85 S 73 02 14,22 W	28 92	TLOF Cuadrado 15 x 15 m Punto Toma Contacto Cuadrado 15 x 15 m	CONC Tipo: Elevado	6.000	Luces perimetrales del área de toma de contacto. Luces de obstáculos	Equipo mínimo SEI	H24	Delegado de Gobierno en el Servicio de Salud Concepción – Arauco PVT
CONCEPCION/ Helipuerto Torre Ligure SHTL	* 36 49 28 S 73 03 00 W	55,4 181,8	TLOF Rectángulo 16,50x13 Punto Toma Contacto Circulo 6 m diámetro	ASPH Tipo: Elevado	2.400	YES	Equipo mínimo SEI	H24	Gustavo Pastene. PVT TEL (41) 2467349 CEL 996400885
CONCEPCION/Helipuerto Torre Ligure Orientación Magnética 32/14.									



HELIPUERTOS									
NOMBRE	COORD	ELEV M FT	LEN/WID	SFC	RSTG KG	LGT	SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO	ADM USO OBS
a	b	c	d	e	f	g	h	i	j
COIAPÓ/ Helipuerto Holvoet SHHO	27 23 50 S 70 15 43 W Km 6 Ruta CH 31 sector Paipote	473 1153	TLOF Círculo 20 m diámetro Punto Toma Contacto Círculo 8 m diámetro	Hormigón Tipo: Superficie	9.000	Area de toma de contacto y punto de toma de contacto	WDI LGT	H24	Edwin Holvoet T. PVT CEL 995422514
COIAPÓ/Helipuerto Holvoet Orientación Magnética 06-24.									
COIAPÓ/ Helipuerto Hospital San José del Carmen SHSN	27 22 24.96 S 70 19 19.4 W 1,3 km SW de la Plaza de Armas de Copiapó	428 1404	TLOF Círculo 22 m diámetro Punto Toma Contacto Cuadrado 12 x 12 m	Hormigón Tipo: Elevado	7.000	YES	Equipo mínimo SEI	H24	Bernardo Villablanca Llanos. PUB Con fines asistenciales TEL +5652467005 +56522467396 directorhrc@redsalud.gov.cl
COIAPÓ/ Helipuerto Hospital San José del Carmen - APCH/DEP entre 060° y 240° en ee sentido de los punteros del reloj. - El helipuerto se emplaza en un entorno hostil congestionado debido a que se ubica en un área densamente poblada, debiendo operar helicópteros bimotores, por no haber en las cercanías un lugar que se preste para efectuar un aterrizaje de emergencia con seguridad para los pasajeros y tripulaciones, dado que la operación será H24.									
COYHAIQUE/ Helipuerto Hospital de Coyhaique SHCY	45 34 08 S 72 04 32 W 500 m NW Plaza de Armas de Coyhaique	279 915	TLOF Cuadrado 18 x 18 Punto Toma Contacto Cuadrado 13 x 13	CONC Tipo: Superficie	5.000	NIL	WDI SGL	HJ	Roberto Almonacid (En representación del Serv. Salud Aysen). PVT TEL +56672262003 +56979692695 Email roberto.almonacid@ saludaysen.cl
COYHAIQUE/Helipuerto Hospital de Coyhaique: - OPS de aproximación se deberán efectuar en el rumbo 139 grados. Los despegues en el rumbo inverso, 319 grados. - CTN con tendido eléctrico emplazado al costado Sur del Helipuerto, señalizado con balizas esféricas. - CTN debido a arboles ubicados a 10 M costado W de HLP, 8 M HGT sobre la cota de HLP. - CTN debido a presencia de 8 torres de iluminación no balizadas ubicadas a 90 M costado N de HLP. - CTN OBST árboles de 20 m. HGT a 50 m. al SE del centro APN, afecta aproximación y despegue. - OPS limitadas HR HJ por torres de iluminación no balizadas ni señalizadas a 90 m al N HLP									
COYHAIQUE/ Helipuerto Lago La Paloma SHPM	45 55 22 S 72 08 46 W	347 1139	TLOF Círculo 18 m diámetro Punto Toma Contacto Círculo 9 m diámetro	Hormigón- Pasto Tipo: Superficie	10.000	NIL	WDI	HJ	Alberto Sassoon L PVT CLR OPS vía CEL 8- 9009337.
COYHAIQUE/ Helipuerto Lago La Paloma - APCH/DEP FM rumbo 070° - HLP se emplaza en un Entorno No Hostil. - HLP para OPS de Helicópteros de Clase de performance 1, 2 y 3 o Categorías A y B, respecto los ejes de APCH sugeridos para el DEP/ARR. - HEL deberán operar de acuerdo al manual de vuelo del fabricante, respecto a las condiciones mínimas de meteorología, para los vuelos con referencias visuales, idealmente con flotadores de emergencia, para las trayectorias sobre agua.									
CURICÓ/ Helipuerto Hospital Provincial de Curicó SHIC	34 58 47 S 71 1249 W	253 830	TLOF Cuadrado 19 x 19 m Punto Toma Contacto Círculo 10 m diámetro	Hormigón Tipo: Elevado	3.000	YES	WDI	H24	Alejandro Muñoz Moraga PUB con fines asistenciales TEL +56752283703 +56966088339 Email amunozm@hospitalcurico.cl
CURICÓ/Helipuerto Hospital Provincial de Curicó - Precaución OBST Pararrayo 12 M. HGT a 40 M. al E de APN. Restricciones Operacionales: - El emplazamiento del Helipuerto se encuentra en un "Entorno Hostil Congestionado", debido a que las trayectorias de aproximación final y despegue se encuentra densamente pobladas en todas las direcciones, lo que no permitiría la ejecución de un aterrizaje forzoso, como también debido a la cercanía a 1.500 metros al norte del Aeródromo General Freire. - El Helipuerto presenta características de "Emplazamiento en Altura", con una superficie que le permite contar con un Área de Toma de Contacto y Ascenso Inicial apropiada. Además, dispone de Área Aproximación Final y Despegue con rasante de 8% o menos - Se debe evitar el arco comprendido entre los 345° y 105°, en el sentido de giro de los punteros del reloj, por la existencia de otros edificios que forman parte del mismo Hospital, ante lo cual no se recomienda operar en esa zona. - Dadas las condiciones que presenta el helipuerto, sólo podrán operar en el Helipuerto los Helicópteros certificados como Categoría A, Clase de Performance 1, en cualquier dirección y en contacto radial con Curicó Informaciones. - Por la elevación que tiene el Helipuerto, sobre el nivel medio del mar, las operaciones de helicópteros deberían ser siempre dentro de los límites, según cálculos en sus tablas de performances del Manual de Vuelo, lo cual les posibilitaría realizar un despegue absolutamente normal y mantener una razón de ascenso gradual supervisado por el piloto en todo momento, idealmente con viento de frente o una componente en esta dirección.									

*DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE
INTENTIONALLY LEFT BLANK*

HELIPUERTOS									
NOMBRE	COORD	ELEV M FT	LEN/WID (m)	SFC	RSTG	LGT	SER	HR OPS	OPR USO OBS
a	b	c	d	e	f	g	h	i	j
FARELLONES Helipuerto Valle Nevado SHDO	33 21 30 S 70 14 58 W 25 km SE de Farellones	3004 9012	TLOF Elipse 16 x 18 Punto Toma Contacto Círculo 10 m diámetro	ASPH	5.000 kg	NIL	WDI Equipo mínimo SEI	HJ	Cristian Lobos Ulloa PVT CEL +56998298723 Email clobos@mibgroup.cl
<p>FARELLONES/Helipuerto Valle Nevado</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tipo de Helipuerto: Superficie. - Orientación Magnética: Las aproximaciones serán en un arco entre los 195° y 006° en el sentido de giro de los punteros del reloj, considerando esa zona libre de obstáculos. - El entorno del HLP presenta características de "no hostil", ya que inmediatamente al E de las trayectorias de aproximación final y despegue, se encuentra una quebrada de 800 M de profundidad y en caso de pérdida o falta de potencia durante el despegue o aproximación, permitiría la ejecución de un aterrizaje forzoso o alcanzar la velocidad de operación con un motor, según sea necesario. - El HLP permitiría la operación segura de HEL en un nivel aceptable, no importando su Categoría o Clase de Performance, siempre y cuando estos aproximen o despeguen entre los 006° y 195°, en el sentido de giro de los punteros del reloj, con viento de frente o componente en esa dirección, en condiciones visual y diurno y en conformidad a las tablas de performance de cada helicóptero en particular, de acuerdo a las condiciones meteorológicas del momento - CTN hangar al NW área toma contacto. 									

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE

AIS-CHILE



AMDT NR 52

HELIPUERTOS									
NOMBRE NAME	COORD	ELEV M FT	LEN/WID	SFC	RSTG	LGT	SER	HR OPS	OPR USO OBS
a	b	c	d	e	f	g	h	i	j
HELIPLATAFORMA ATMOSPHERE SHAT	A bordo de nave Atmosphere 3153	NO	Polígono 9.40 m de diámetro Area punto de contacto círculo 6.70 m de diámetro	Placa de aluminio antideslizante	2.400 kg	NIL	WDI SGL toma de contacto. SGL punto punto toma de contacto. SGL de masa permisible	HJ	Transportes y Turismo Austral Limitada PVT
<p>HELIPLATAFORMA ATMOSPHERE Restricciones: ACFT crítica HEL BELL 407. El traslado de PAX desde y hacia la nave, deberá efectuarse conforme a los procedimientos establecidos en la DAN 06 18.</p>									
HELIPLATAFORMA BETANZOS SHBB	Popa de Buque Betanzos	NO	TLOF Rectángulo 12 x 8 m. Punto Toma Contacto Círculo 7.5 m. diámetro	Acero Reforzado	5.000 Kg.	NIL	WDI	HJ	Andrés Pivcevic Rajcevic Naviera DAP Mares Ltda. PVT TEL +56612616110 +56612616159 email andres.pivcevic@dap.cl nicolas.pivcevij@dap.cl
<p>HELIPLATAFORMA BETANZOS - De acuerdo a la superficie limitadora de Obstáculos, en dirección a la Proa, se encuentra la torre y puente de mando. Estas estructuras limitaría una restricción de 40° para las maniobras de despegue y aterrizaje, considerando 320 ° libras para operaciones con aeronaves. - Se debe disponer de personal técnico entrenado para las operaciones de aproximación, aterrizaje, rodaje y despegue de helicópteros. - El Helipuerto del Buque Betanzos presenta características de Entorno Hostil, ya que no se puede realizar un aterrizaje forzoso seguro debido a que la superficie y su entorno es agua (mar), quedando su uso restringido a aeronaves bimotores Clase Performance 1 y 2 (Categoría A y B si cumple A) - La tripulación que opere en este Helipuerto deberá estar entrenada y capacitada para operar en él. La empresa deberá desarrollar un procedimiento de operaciones para este Helipuerto, el que deberá ser cumplido por todas las aeronaves que operen en dicha plataforma.</p>									

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE

HELIPUERTOS									
NOMBRE	COORD	ELEV M FT	LEN/WID	SFC	RSTG	LGT	SER	HR OPS	OPR USO OBS
a	b	c	d	e	f	g	h	i	j
IQUIQUE Helipuerto Cuartel Gral. VI División de Ejército SHIQ	20 13 48 S 70 08 42 W SECT Playa Cavancha	8 26	TLOF Cuadrado 50x50	Pasto	5.000 kg	NIL	NIL	HJ	Ejercito de Chile HEL uso exclusivo MIL CLR OPS TEL (057) 2400800 FAX (057) 421178
IQUIQUE/Helipuerto Cuartel Gral VI División de Ejército. - Aproximación VFR									
ISLA DE MAIPO Helipuerto Los Paltos SHAL	33 43 32 S 70 55 49 W 6.5 km S de Talagante	298 978	TLOF Cuadrado 16 x 16 m Punto toma de contacto Círculo 8 m diámetro	Pasto Hormigón	5.000 kg	NIL	WDI	HJ	José Ariztía de Castro PVT CLR OPS via TEL (2) 22840290 Casiila 256 Talagante TEL 28192945
ISLA DE MAIPO/Helipuerto Los Paltos. - HLP ubicado en un Entorno Hostil No Congestionado, dado que se emplaza al interior de un predio al cultivo de paltos. - Las APCH se realizarán en sentido Este y Noreste. Las ACFT que operen en el sector FM/TO. - ACFT deberá irradiar posición e intenciones, con la finalidad de prevenir riesgos con otras ACFT que transiten el el lugar. - CTN 2 torres de tendido eléctrico señalizado con balizas esféricas en el cable guardia, emplazado al costado sur del HLP. - Orientación magnética 225 grados/045 grados.									

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE

HELIPUERTOS									
NOMBRE	COORD	ELEV M FT	LEN/WID (m)	SFC	RSTG KG	LGT	SER	HR OPS	OPR USO OBS
a	b	c	d	e	f	g	h	i	j
LA SERENA Helipuerto Publi-G SHPG	29 55 32,8 S 71 16 05 W Km 470,2 de la ruta 5 norte	8 26	TLOF 36,75 x 28,50 Punto Toma Contacto Círculo 10 m diámetro	ASPH Tipo: Superficie	5.000	NIL	WDI	HJ	Pedro Godoy A. PVT TEL 51254333 CEL 96995974
LA SERENA/ Helipuerto Publi-G - Los usuarios deberán establecer comunicación y coordinación aeronáutica con la Serena TWR y/o modalidad TIBA desde otras ubicaciones. - Orientación Magnética 270 grados.									
LAS CONDES/ Helipuerto Edificio CorpGroup SHGR	33 24 16 S 70 34 25 W 450 m SE del Paque Arauco	746 2448	TLOF Cuadrado 18 x 18 m Punto Toma Contacto Círculo 8 m diámetro	Hormigón Tipo: Elevado	5.000	NIL	WDI	HJ	Jaime Fernández PVT CLR uso vía TEL TEL 26606020.
LAS CONDES/Helipuerto Edificio CorGroup: - Los usuarios deberán tomar contacto previo al vuelo en horario funcionamiento AD Eulogio Sánchez (SCTB), Tobaraba TWR 118.7 MHz. Fuera del horario AD SCTB tomar contacto con Santiago Centro en 122.4 MHz ó 119.7 MHz. - El Helipuerto es considerado como de un entorno hostil, por la gran cantidad de edificaciones en altura que lo circunda hacia el S, E y W, sin embargo, posee una zona lo suficientemente ancha y de gran longitud que permite efectuar aterrizaje forzoso sin que exista un riesgo importante - Se estima que la operación de cualquier tipo de helicópteros tanto para la aproximación como su despegue, debería planificarse desde y hacia el N, NE ó NW. - Por la existencia de un sector despejado y amplio, de reducido tránsito peatonal, que puede ser utilizado como zona planificada para realizar un procedimiento autorrotativo o de aterrizaje de precaución para todo tipo de helicóptero, sea éste monomotor o bimotor. - Este helipuerto puede ser operado por helicópteros clase performance 1, 2 y 3 (Categoría A y B) respetando los ejes de aproximación y despegue señalados y que operen dentro de las limitaciones operacionales de la aeronave a utilizar según el Manual de Vuelo y su tripulación entrenada y capacitada para operar en helipuertos en altura. - Orientación Magnética 030°-210°									
LAS CONDES Helipuerto Edificio Itaú SHEC	33 24 59 S 70 35 37 W Azotea Edificio BankBoston	692 2270	TLOF Círculo 16 m diámetro Punto Toma Contacto Círculo 10 m diámetro	Hormigón Tipo: Elevado	5.000	YES	WDI LGT Equipo Mínimo SSEI	H24	Juan L. Garberí M. PVT CLR uso vía TEL TEL 223219030 CEL +56931989663 lucas.garberi@procuratio.cl
LAS CONDES/Helipuerto Edificio Itaú - Helipuerto ubicado en Entorno Hostil Congestionado, cuyos ejes de aproximación son en lo general, desde el norte y desde el sur dependiendo de las condiciones de viento reinante. - Helipuerto solo puede ser operado por helicópteros bimotores, clase performance 1 ó categoría A, que vuelen dentro de las limitaciones operacionales de la aeronave, de acuerdo al manual de vuelo del fabricante y que su tripulación se encuentre entrenada y capacitada para operar en helipuertos en altura. - La operación de helicópteros monomotores en este helipuerto, estará autorizada, solo a operaciones en casos de emergencias o catástrofes. - Para Operación los usuarios deberán establecer comunicación con Tobaraba Torre. - Las tripulaciones deben mantener en todo momento una visualización de los otros helicópteros en la zona, considerando la existencia de dos (2) helipuertos certificados (uno al NE y el otro al SE) a 510 m y 210 m respectivamente. - Orientación Magnética HLP 003/183 grados.									
LAS CONDES Helipuerto Clínica San Carlos de Apoquindo SHUC	33 24 02.2 S 70 30 28.33 W 850 m al SW del Estadio San Carlos de Apoquindo	923 3028	TLOF 20 x 16 m Punto Toma Contacto 12 x 12 m	Adoquín Tipo: Superficie	30.000	NIL	WDI	HJ	Diego Guzmán Puerta. PVT TEL 227548710 CEL +56975819937 dguzmanp@ucchristus.cl
LAS CONDES/Helipuerto Clínica San Carlos de Apoquindo - El emplazamiento del helipuerto es considerado como "Entorno Hostil", debido a la alta densidad poblacional del sector y la cercanía de edificaciones de mediana altura, por lo que puede ser utilizado solamente por helicópteros que deben operar en todo momento en Categoría A, Clase de Performance 1 y 2, ya que no existe zonas contiguas en las que sea posible efectuar con seguridad un aterrizaje forzoso. - A lo anteriormente señalado, se deben considerar, además, las restricciones operacionales establecidas en el manual de vuelo de la respectiva aeronave. - Hacia el costado norte, se informa la existencia de un estacionamiento vehicular, al mismo nivel de la plataforma, no considerado como obstáculo. - El Helipuerto podrá ser utilizado solamente para aeronaves que realizan el trabajo aéreo de ambulancia aérea y rescate aéreo en operaciones diurnas. - En consideración al viento predominante sobre la plataforma del helipuerto y los obstáculos existentes conformadas por viviendas habitacionales en el sector norte y sur-oeste, edificio DUOC UC sector Este y edificio Clínica UC sector oeste, se estima que los ejes de aproximación y despegue serían entre los rumbos 230° y 270° y por rotación del viento general norte-este, entre los 050° y 080°. - Las aeronaves no podrán sobrevolar durante sus fases de aproximación o despegue las viviendas habitacionales ubicadas en el sector norte y sur-oeste de la plataforma. - Los helicópteros deberán operar según el manual de vuelo del fabricante y respetando las condiciones mínimas de meteorología para vuelos con referencia visual.									
LAS CONDES Helipuerto Edificio Isidora El Bosque SHOR	33 24 52.1 S 70 36 5.1 W 6 Km al E Centro de Santiago Azotea del Edificio	714 2343	TLOF Círculo 8 m diámetro Punto Toma Contacto Rectángulo 15 x 23 m.	Hormigón Tipo: Elevado	6.000	NIL	WDI	HJ	Fernando Urrutia Mery PVT TEL +56 222805400 Email claudio.sandoval@cbre.com
LAS CONDES/Helipuerto Edificio Isidora El Bosque - Debido a que el HLP se encuentra en un entorno hostil se restringe operación solo a HEL CAT A operando en clase de performance 1 y 2. - HLP privado por tanto autorización de uso deben solicitarla al ADM dando cumplimiento a procedimiento operacional establecido.									

HELIPUERTOS									
NOMBRE	COORD	ELEV M FT	LEN/WID (m)	SFC	RSTG KG	LGT	SER	HR OPS	OPR USO OBS
a	b	c	d	e	F	g	h	i	j
LAS CONDES/ Helipuerto Isidora 3000 SHIS	33 24 50 S 70 35 53 W 5,5 km NE Plaza de Armas, sobre Azotea Edificio Territoria 3000.	765 2510	TLOF Cuadrado 19 x 19 m Punto Toma Contacto Círculo 8 m diámetro	Hormigón Tipo: Elevado	5.000	YES	WDI LGT	HJ	Andrés Durruty O. PVT CLR uso vía TEL TEL 2-25719000 CEL9-9916683
<p>LAS CONDES/ Helipuerto Isidora 3000</p> <ul style="list-style-type: none"> - El Helipuerto se ubica en un entorno hostil congestionado, por lo cual, la operación de cualquier tipo de helicóptero, en la aproximación o despegue debería planificarse desde y hacia el NW o SE. - Existe un sector libre de edificaciones hacia el N y NE, de reducido tránsito peatonal, puede ser utilizado como zona planificada para realizar procedimiento autorrotativo o de aterrizaje de precaución para todo tipo de helicópteros.. - El helipuerto puede ser operado sólo por helicópteros bimotores clase performance 1 y 2 (Categoría A y B), que operen dentro de las limitaciones operacionales de las aeronave, según el Manual de Vuelo y su tripulación entrenada y capacitada para operar en helipuertos en altura. La operación de helicópteros monomotores, está restringida sólo a operaciones aéreas en casos de emergencias. - Para OPS ACFT deben establecer contacto con Tobaraba TWR. - Orientación Magnética 235/055 grados. 									
LAS CONDES / Helipuerto Clínica Las Condes SHCC	33 23 07 S 70 31 47 W HLP sobre azotea del Edificio a 120 m SE Edificio principal de la Clínica	786 2597	TLOF Círculo 18 m diámetro Área de Punto de Toma de Contacto Rectángulo 10 x 10 Cruz de Hospital	CONC Tipo: Elevado	5.000	YES WDI SGL Diurna / Nocturna	NIL	H24	Sergio Betancourt Cabrera PUB OPS ACFT PPR vía TEL +56226108627 +56987907484 sbtancourt@clinicalascondes.cl
<p>LAS CONDES / Helipuerto Clínica Las Condes</p> <ul style="list-style-type: none"> - Orientación magnética 010 y grados 190 grados. Los usuarios del HEL deberán tomar contacto con Tobaraba TWR 118,7 MHz y/o Santiago RDR 129.0 ó 121.1 MHz. - CTN OBST entre los 240 grados hasta los 300 grados a contar de 8 m del borde W de la plataforma. - CTN OBST NW helipuerto, mástil a 111 m. Grúa (pluma) a 277 m. y edificios aprox 320 m, interfiere SFC APCH. - CTN arbol por obstáculo ubicado sector NE (045 DEG) a 65 m del centro del HLP, sobrepasa la pendiente 8 por ciento de la superficie de aproximación/despegue. <p>Condiciones y Restricciones Operacionales:</p> <p>a) El entorno operacional presenta características de hostil congestionado.</p> <p>b) El Helipuerto cuenta con iluminación de su plataforma.</p> <p>c) La Carta de aproximación visual (VAC SHCC) establece las rutas de aproximación y salida del helipuerto.</p> <p>d) Solo lo podrán utilizar helicópteros Categoría "A", operando en Clase de performance 1.</p> <p>e) Las operaciones solo podrán ser VFR, diurnas o nocturnas.</p> <p>f) Se deberá aproximar y salir de acuerdo con lo establecido en la VAC SHCC.</p> <p>g) Para hacer uso del helipuerto, se deberá solicitar autorización al administrador. Con al menos 30 minutos de anticipación (Teléfono (+56) 226108625 ó (+56 9) 87907484 ó +56992237215) y dar cumplimiento al procedimiento operacional establecido.</p>									
LAS CONDES / Helipuerto Edificio Huidobro SHEH	33 24 14.10 S 70 34 21.30 W	753 2470	TLOF Rectángulo 15 x 17 m. Área Punto Toma de Toma de Contacto Círculo 9 m. diámetro	Hormigón Tipo: Elevado	3.000	NIL	EQPT. Mínimo SEI	HJ	Latam Airlines Group ADM Pablo Bruno Stocchero PVT TEL +5622205101 +56998854994 Email pablo.stocchero@cbre.com
<p>LAS CONDES / Helipuerto Edificio Huidobro</p> <p>Restricciones Operacionales:</p> <p>a) El viento predominante en superficie, proviene habitualmente desde los 245°, lo cual significa que las APCH deben efectuarse preferentemente entre los rumbos 180°-240°, y los DEP deben efectuarse preferentemente entre los 255°-320° o con un ángulo de hasta 90°, dependiendo de la variación e intensidad del viento. El resto de los rumbos son considerados hostil congestionado, debido a los OBST que presenta hacia el S y E en el eje de DEP/ARR.</p> <p>b) Por la elevación sobre el nivel medio del mar que tiene el HLP, las operaciones de HEL se deben realizar dentro de los límites máximos de peso y balance, según cálculos realizados de acuerdo a las tablas de performances señaladas en el Manual de Vuelo de cada aeronave, lo cual les permitirá realizar DEP normales y mantener una razón de ascenso gradual y supervisado por el piloto en todo momento, idealmente con viento de frente o una componente en esta dirección.</p> <p>c) El helipuerto privado de la Comunidad Edificio Huidobro podrá ser operado por aeronaves de Categoría A y B. Las aeronaves Categoría B solo podrán aproximar y despegar dentro de los ángulos dados. Las aeronaves de Categoría A podrán aproximar y despegar hacia otros rumbos respetando las indicaciones dadas por su manual de vuelo.</p>									
LAS CABRAS Helipuerto Rapel SHRP	*34 12 46 S 71 27 11 W 10 km SW del AD Las Aguilas Rapel	120 394	TLOF Cuadrado 14 x 14 Punto Toma Contacto Círculo 6 m diámetro	Hormigón Tipo: Superficie	5.000	NIL	WDI	HJ	Eduardo Ergas H. PVT TEL (2) 26614700
<p>LAS CABRAS/Helipuerto Rapel</p> <p>- Orientación Magnética 185/005 grados.</p>									
LO BARNECHEA/ Helipuerto Los Portones SHLP	33 21 34 S 70 31 33 W 5,4 Km al NW de AD Vitacura	824 2703	TLOF Círculo 20 m de Diámetro Punto Toma Contacto Círculo 10 m diámetro	Hormigón-Pasto Tipo: Superficie	5.000 Kg	YES	WDI	HJ	Jeanette Callejón V.. PVT CEL +56 9 942259280
<p>LO BARNECHEA/Helipuerto Los Portones</p> <p>- Orientación Magnética 100°-280°</p>									
LO BARNECHEA/ Helipuerto Alto Trapenses SHTS	33 19 20,10 S 70 35 27 W 4 Km al NW de la Dehesa	1250 4101	TLOF Cuadrado 18 x 18 Punto Toma Contacto Círculo 9 m diámetro	CONC- Tierra Tipo: Superficie	4.000 Kg	NIL	WDI	HJ	Pedro Zapata G. PVT TEL 87410552
<p>LO BARNECHEA/Helipuerto Alto Trapenses</p> <ul style="list-style-type: none"> - El emplazamiento del helipuerto es considerado "entorno no hostil" debido a la baja densidad de las construcciones a su alrededor. - El helipuerto puede ser utilizado por helicópteros clse performance 1,2 y 3. - Orientación Magnética 110/290 grados. 									

HELIPUERTOS									
NOMBRE	COORD	ELEV M FT	LEN/WID (m)	SFC	RSTG	LGT	SER	HR OPS	OPR USO OBS
a	b	c	d	e	f	g	h	i	j
LO BARNECHEA/ Helipuerto Valle Escondido SHVE	33 20 48.4 S 70 29 16.4 W	990 3248	TLOF Círculo diámetro 17.6 m. Punto Toma Contacto Círculo diámetro 10 m	Pasto Sintético Tipo: Superficie	5.000 Kg	NIL	WDI	HJ	Arturo Marinetti V. PVT CEL 998248988
LO BARNECHEA/VALLE ESCONDIDO - El HLP se encuentra en un entorno hostil congestionado, debido a que su entorno entre los 290° y 350° en el sentido de los punteros del reloj, existe hasta 40 m. una quebrada con un grado de inclinación que no permite un aterrizaje forzoso en dicho lugar, sin embargo a partir de los 40 m. es posible virar hacia los 250° y aterrizar en un campo de golf ubicado a 160 m. - Se establece punto de visada a 27 m. al Oeste del HLP, sobre cubierta del primer nivel de la vivienda, desde el cual APROX y DEP los HEL los que se trasladarían hacia desde la plataforma en vuelo traslacional. COORD GEO Punto Visada: 33° 20' 47,3" S/ 70° 29' 17,10" W. - Este punto de visada permitirá APROX y DEP entre los 140° y 190°, en el sentido de los punteros del reloj. - Se debe tener presente que el viento predominante en ese lugar proviene de los 180° y 360°, lo cual asociado a lo señalado en el párrafo anterior permite APROX y DEP con componentes de viento de costado inferiores a 45°. - Orientación Magnética 150° 330°.									
LO BARNECHEA/ Helipuerto Base Central SHLB	33 21 05.9 S 70 17 35.9 W 36 km NE de Santiago (Centro Invernal el Colorado)	2759 9052	TLOF Cuadrado 18 x 18 Punto Toma Contacto Círculo 9 m diámetro	Piedra Compactada	5.000	YES	WDI	HJ	Luis Correa S. PVT CLR OPS via Fono TEL (02) 22110426 28899200 CEL 77656049
LO BARNECHEA/ Helipuerto Base Central - APCH-DEP entre el arco de los 035° a los 260°. - El lugar por su entorno presenta características de entorno no hostil debido a que las actuales edificaciones existentes en su entorno no constituyen un gran obstáculo y por existir en sus cercanías, lugares que reúnen las condiciones para efectuar un aterrizaje de emergencia con seguridad para los pasajeros y tripulación, ya sea en la fase de aproximación o despegue - Su uso queda restringido a la performance de los helicópteros a utilizar, de acuerdo a sus performance de esa altura de densidad - La tripulación que opere en este helipuerto debe estar entrenada y capacitada para operar en helipuertos de altura.									
LO BARNECHEA/ Helipuerto Base Olimpo SHBO	33 21 33.6 S 70 16 00.8 W 36 km NE de Santiago (Centro Invernal el Colorado)	3200 10499	TLOF Cuadrado 18 x 18 Punto Toma Contacto Círculo 9 m diámetro	Piedra Compactada	5.000	YES	WDI	HJ	Luis Correa S. PVT CLR OPS via Fono TEL (02) 22110426 28899200 CEL 77656049
LO BARNECHEA/ Helipuerto Base Olimpo - APCH-DEP entre el arco de los 100° a los 240°. - El lugar por su entorno presenta características de entorno no hostil debido a que las actuales edificaciones existentes en su entorno no constituyen un gran obstáculo y por existir en sus cercanías, lugares que reúnen las condiciones para efectuar un aterrizaje de emergencia con seguridad para los pasajeros y tripulación, ya sea en la fase de aproximación o despegue. - Su uso queda restringido a la performance de los helicópteros a utilizar, de acuerdo a sus performance de esa altura de densidad, - La tripulación que opere en este helipuerto debe estar entrenada y capacitada para operar en helipuertos de altura.									
LOS ANDES Helipuerto Portillo SHPT	32 50 14.24 S 70 07 53.42 W 100 m SW del Hotel Portillo	2880 9449	TLOF Cuadrado 18 x 18 Punto Toma Contacto Círculo 6 m diámetro	Hormigón	5.000	NIL	WDI	HJ	Michael Purcell PVT CLR uso via TEL TEL 223617000 CEL +5699184410 mpurcell@skiportillo.com
LOS ANDES/ Helipuerto Portillo -CTN hangar 8 m altura al Este del helipuerto. Helipuerto utilizable cubierta de nieve, señalizado con estacas de color anaranjado. -CTN mástil WDI 07 m altura a 15 m NW de area de toma de contacto y elevación inicial. -Orientación magnética 180/360 grados.									
LOS ÁNGELES Helipuerto Hospital de los Angeles Dr. Víctor Ríos Ruiz SHLN	37 28 25 S 72 20 47 W 580m al sur de plaza de armas	194 636	TLOF Cuadrado 20 x 20 m. Punto de Toma de Contacto Cuadrado 11 x 11 m.	Hormigón	5.000 kg	YES	WDI	H24	Luis San Martin H. PUB Asistencial
LOS ANGELES/Helipuerto Hospital de los angeles Dr. Víctor Ríos Ruiz - Orientación Magnética 045°-225°. - El emplazamiento del helipuerto es considerado de "entorno hostil" por las edificaciones, vías vehiculares que lo circundan, no teniendo lugares apropiados para realizar aterrizajes forzosos seguro. - La operación de helicópteros monomotores deberá ser solo utilizada como transporte de pacientes graves o en caso de emergencia o catástrofes. - CTN Existen 2 antenas ubicadas al costado sur-este de la plataforma, distante 200 m aprox. en los 138° y 145°.									

AMDT NR 60

AIS-CHILE

HELIPUERTOS									
NOMBRE	COORD	ELEV M FT	LEN/WID (m)	SFC	RSTG	LGT	SER	HR OPS	OPR USO OBS
a	b	c	d	e	f	g	h	i	j
LOS ÁNGELES Helipuerto Edificio Corporativo CMPC SHPC	372333.7 S 722138.4 W	136 446	TLOF Círculo 17 m. Punto de Toma de Contacto Círculo 9 m.	Hormigón Tipo: Superficie	12.000 Kg	NO	WDI EQPT. Mínimo SEI	HJ	Cristobal Palazuelos Leiva PVT CEL +56995996907 Email cristobal.palazuelos@cmpc.cl
Los Ángeles/Helipuerto Edificio Corporativo CMPC. - Orientación Magnética 200°/330° (20-33)									

AIS-CHILE

AMDT NR 59

HELIPUERTOS									
NOMBRE	COORD	ELEV M FT	LEN/WID	SFC	RSTG	LGT	SER	HR OPS	OPR USO OBS
a	b	c	d	e	f	g	h	i	j
MACHALI Helipuerto Helicopters SHHE	34 12 38.6 S 70 42 57.4 W 5 km SE del Centro de Rancagua	560 1837	TLOF Cuadrado 18 x 18 m Punto Toma Contacto Círculo 7 m diámetro	Hormigón	6.000 kg	NIL	WDI	HJ	Alvaro Irigoyen Gonzalez PVT CLR uso vía TEL (56-72) 2216555/ CEL +569 81399395 clopez@helicopters.cl
MACHALI / Helipuerto Helicopters - Orientación Magnética 018/198 grados - CTN OBST Containers localizados a 12 m costado NE área toma de contacto y elevación inicial. - CTN OBST Hangar localizado a 21 m costado E área toma de contacto y elevación inicial. - CTN OBST árboles de 25 m HGT localizados a 270 m costado N área toma de contacto y elevación inicial.									
MAGALLANES/ Helipuerto Anguila 1 SHAG	* 52 29 58 S 68 43 32 W 3 NM N de Catalina	20 66	TLOF Rectángulo 15 x 13 m Punto Toma de Contacto Rectángulo 15 x 13 m	Metálica con pintura antideslizante	4.000 kg	YES	NIL	HJ	León Sougarret S. PVT
MAIPÚ Helipuerto Clínica Indisa Maipú SHIM	33 28 41 S 70 45 14.80 W	480 1575	TLOF Rectángulo de 20 x 22 m. Punto Toma Contacto Cuadrado de 12 x 12 m.	Hormigón Tipo: Elevado	6.000 Kg	YES	WDI Equipo mínimo SEI	H24	Leonardo Ristori H. PVT con fines asistenciales TEL +56227955696 CEL +56992406642 leonardo.ristori@indisa.cl
MAIPÚ/Helipuerto Clínica Indisa Maipú Orientación magnética 360° - 180°. Restricciones Operacionales: a) El emplazamiento se encuentra en un entorno "Hostil Congestionado", por lo tanto, solo podrán operar Aeronaves Categoría "A" en clase Performance 1 y 2. b) Debido a la resistencia del Helipuerto (6.000 Kg) solo podrán operar aeronaves pequeñas y medianas.									
MAGALLANES/ Helipuerto Daniel 1 SHDN	* 52 21 53 S 68 45 54 W 8,5 NM al 121° del Cabo Posesión	30 98	TLOF Cuadrado 16 x 16 m Punto Toma de Contacto Cuadrado 16 x 16 m	Metálica cubierta con pintura antideslizante	4.000 kg	YES	NIL	HJ	ENAP PVT León Sougarret S.

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE

HELIPUERTOS									
NOMBRE	COORD	ELEV M FT	LEN/WID	SFC	RSTG	LGT	SER	HR OPS	OPR USO OBS
a	b	c	d	e	f	g	h	i	j
NAVIDAD/ Helipuerto Matanzas SHAD	33 58 04.3 S 71 51 13 W	124 407	TLOF Círculo 18 m. diámetro Punto de toma de contacto Círculo 10 m diámetro	Hormigón Tipo: Superficie	4.000 kg	NIL	WDI Equipo mínimo SEI	HJ	Luis Ruiz Tagle PVT CEL +56982590441 luisruiztagle@prodea.cl
<p>NAVIDAD / Helipuerto Matanzas</p> <ul style="list-style-type: none"> - Orientación magnética 016° - 240°. - El emplazamiento se encuentra en un entorno hostil no congestionado, por lo tanto , los HEL Categoría "B" solo podrán operar para actividades PVT. - Las operaciones serán solo bajo VFR diurno. 									

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE

HELIPUERTOS									
NOMBRE	COORD	ELEV M FT	LEN/WID	SFC	RSTG KG	LGT	SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO	ADM USO OBS
a	b	c	d	e	f	g	h	i	j
OLMUE/ Helipuerto Santa Laura SHOL	32 59 25.4 S 71 13 04.6 W 4.34 Km al W del AD Olmue	134 439.6	TLOF Círculo 25 m. diámetro Punto Toma de Contacto Círculo 12.5 m. diámetro	Pasto Tipo: Superficie	6.500 Kg.	NO	WDI Equipo mínimo SEI.	HJ	Carlos Barrie Orellana PVT TEL +56996804371 cbarrie@helicopterosdel pacifico.com
<p>OLMUE/Helipuerto Santa Laura. Orientación Magnética 360° -221° (36-22) Restricciones Operacionales:</p> <p>a) El helipuerto, se encuentra emplazado en un entorno "no hostil" con algunas áreas congestionadas u hostiles en sus inmediaciones, lo que permitiría la operación de helicópteros de cualquier categoría, siempre y cuando, en las aproximaciones o despegues, no se sobrevuelen las áreas congestionadas de sus inmediaciones, entre los 010° y 200° , así como también entre los 220° y 350° donde se ubica un área hostil no congestionada, debiéndose respetar la pendiente establecida de la superficie de ascenso en el despegue o aproximación.</p> <p>b) Por la elevación que tiene el helipuerto sobre el nivel medio del mar, las operaciones de helicópteros deberían ser siempre dentro de los límites, según cálculos en sus tablas de performances del Manual de Vuelo, lo cual les posibilitaría realizar un despegue absolutamente normal y mantener una razón de ascenso gradual y supervisado por el piloto en todo momento, idealmente con viento de frente o una componente en esta dirección.</p> <p>c) Por encontrarse el helipuerto "Santa Laura" a 4.3 kilómetros de distancia del Aeródromo de Olmué (SCOM), antes de despegar de dicho helipuerto y hasta salir de la Zona de tránsito de SCOM o al ingresar a la zona de tránsito de SCOM hasta aterrizar en el helipuerto, se deberá reportar posición e intenciones y mantener escucha en frecuencia TIBA.</p>									
OVALLE/Helipuerto Hospital de Ovalle SHAO	30 34 42,71 S 71 11 30,27 W 2700 m al N Centro Ovalle	317 1032	TLOF Cuadrado 20 x 20 m. Punto Toma de Contacto Cuadrado de 10 x 10 m.	Hormigón Tipo: Elevado	10.000	YES	WDI	H24	Juan Pablo Figueroa M. PUB Con Fines Asistenciales TEL +56 532663363 email juanpablo.figueroa@redsal ud.gov.cl
<p>OVALLE/Helipuerto Hospital de Ovalle.</p> <p>- Servicios terrestres: Equipo mínimo de Salvamento y Extinción de Incendios. - Tipo de Helipuerto: Elevado. - Orientación Magnética: APCH 040° DEP 220°</p>									
OSORNO/ Helipuerto Hospital San José SHSJ	40 35 20,60 S 73 07 39,20 W 1, 75 km SE Plaza de Armas de Osorno	92,5 303	TLOF Círculo 20 m diámetro Punto Toma de Contacto Cuadrado 10 x 10 m	Hormigón Tipo: Elevado	10.000	YES	WDI LGT	H24	Jorge Muñoz B. PUB Para fines asistenciales TEL (064) 2230977
<p>OSORNO/ Helipuerto Hosital San José</p> <p>Limitaciones:</p> <p>A) Helipuerto emplazado en un Entorno no Hostil, por la baja presencia de obstáculos que están en las trayectorias mas probables de aproximación final y despegue inicial.</p> <p>B) Los Helicópteros que operen en forma permanente, deben ser a turbina por ser un centro asistencial que cuenta con un helipuerto que permite el aterrizaje y despegue de helicópteros, la operación de un helicópteros monomotor a turbina, en caso excepcional y por razones de urgencia médica, puede ser utilizado previa coordinación con el Administrador del Helipuerto.</p> <p>C) Las tripulaciones que operen hacia y desde de éste helipuerto deben hacerlo según las limitaciones operacionales de la aeronave establecida en su Manual de Vuelo, a contar con el entrenamiento necesario para operar en helipuertos en altura y operar en condiciones meteorológicas que no representen un riesgo a la seguridad de vuelo.</p> <p>D) Por encontrarse el helipuerto a 3,4 NM al WNW del Aeródromo Caña Bajo/Carlos Hott Sieber – Osorno, las tripulaciones deberán tomar contacto con Osorno TWR a objeto de recibir información de tráfico.</p> <p>Orientación Magnética APCH-DEP desde el rumbo 010° a los 190°. Pendiente longitudinal: 0,5 por ciento.</p> <p>Obstáculos inmediaciones del Helipuerto:</p> <p>1) Antena 1: a los 005 grados a 9 m aproximadamente del borde de señal de toma de contacto y elevación inicial; 2) Antena 2 y WDI: Antena a los 270 grados y WDI a los 280 grados ubicados a ambos costados a 8 m aproximadamente del borde de la señal de punto de toma de contacto y elevación inicial.</p>									

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE

AIS-CHILE

AMDT NR 62

HELIPUERTOS									
NOMBRE	COORD	ELEV M FT	LEN/WID	SFC	RSTG	LGT	SER	HR OPS	OPR USO OBS
a	b	c	d	e	f	g	h	i	j
PADRE HURTADO / Helipuerto Santa Teresa SHPH	33° 33' 17.9" S 70° 48' 55.5" W 2 Km. Al N del centro de Padre Hurtado	442 1450	TLOF Cuadrado de 19 m. Punto Toma Contacto Círculo 10 m. diámetro	Hormigón Tipo: Superficie	4.000 Kg.	NIL	WDI Equipo mínimo SEI	HJ	Rodrigo Álvarez Aravena PVT CEL +56981375377 Email santateresa@santateresa.cl
PADRE HURTADO/Helipuerto Santa Teresa Orientación Magnética: 040°/220°.					- El emplazamiento se encuentra en un entorno "Hostil No Congestionado", por lo tanto, los helicópteros Categoría A y B en Clase de Performance 1, 2 y 3, sólo podrán operar para actividades privadas y para transporte aéreo comercial Categoría A y B, en Clase de Performance 1 o 2.				
PEÑALOLEN/Helipuerto Clínica Las Condes Sede Peñalolen SHCL	33 29 23 S 70 32 42 W	684 2245	TLOF Círculo 21 m de diámetro Punto Toma Contacto Cuadrado 10 x 10 m	Concreto Tipo: Elevado	5.000 Kg	YES	WDI	H24	Sergio Betancourt Cabrera Asistencial PVT TEL +56226108627 CEL -56987907484 Email sbetancourt@clinicalasc ondes.cl
PEÑALOLEN/Helipuerto CLC Peñalolen: - APN elevada - Helipuerto puede ser utilizado por ACFTs Clase Performance 1 o Categoría "A" (Bimotores) respetando eje de aproximación. - Durante operación Diurna debe establecer comunicación con Tobaraba TWR y operación nocturna con Santiago RADAR.									
PEUMO / Helipuerto La Rosa Peumo SHRO	34 22 14.60 S 71 10 37.30 W 2,89 Km. Al N de la Plaza de Armas de Peumo	160 525	TLOF Cuadrado 24 x 24 m. Punto Toma Contacto Círculo 9.8 m. diámetro	Hormigón Tipo: Superficie	5.000 Kg	NO	WDI Equipo Mínimo SEI	HJ	José Real Leiva Cáceres PVT CEL +56995396464 jrleiva@sofruco.cl
PEUMO / Helipuerto La Rosa Peumo - Orientación magnética 013° - 210° Restricciones Operacionales: a) Debido a las plantaciones de árboles frutales y de viñedos a su alrededor, el helipuerto se ubica en un Entorno Hostil No Congestionado, debido a lo cual, podrán operar helicópteros Categoría A y B. b) De acuerdo al viento predominante, y a los obstáculos existentes en el eje de aproximación, los ejes propuestos más convenientes para aproximar en el eje Norte-Sur, son los considerados entre los rumbos 180° y 205° y 205° y 215°, para evitar el eucalipto ubicado en el azimut 025° y la caída de cerro ubicado en el azimut 035°. c) Para los despegues, hacia la zona sur y considerando el obstáculo existente más importante, en el azimut 202°, los ejes propuestos para despegar a favor del viento predominante, se encuentran entre los 180° y 240°, evitando el azimut 202° por la presencia del obstáculo señalado. d) Se prohíben las aproximaciones desde el sector noreste y este, debido a la presencia de un cerro a 110 m aproximadamente, una antena a 34.4 m con una pendiente de 48.78% y a instalaciones administrativas y logísticas de Conaf. e) Por la elevación sobre el nivel medio del mar que tiene el helipuerto, las operaciones de helicópteros se deben realizar dentro de los límites máximos de peso y balance, según cálculos realizados de acuerdo a las tablas de performances señaladas en el Manual de Vuelo de cada aeronave, lo cual les permitirá realizar despegues normales y mantener una razón de ascenso gradual y supervisado por el piloto en todo momento, idealmente con viento de frente o una componente en esta dirección.									
PIRQUE/ Helipuerto Sumaya SHYA	33 40 36 S 70 32 50 W 7.5 Km al SE de Puente Alto	684 2.244	TLOF Cuadrado 18 x 18 m. Punto Toma Contacto Círculo 9 m diámetro	Hormigón Tipo: Superficie	6.000 kg	NIL	WDI	H24	José Herrera Rocafort. PVT TEL (2) 22190909 CEL 982332770 CLR uso vía TEL
PIRQUE/ Helipuerto Sumaya: - Usuarios deberán mantener escucha e irradiar posición al ingresar y abandonar la zona en comento, FREQ 118.7 Mhz. - Helipuerto diponible para OPS nocturnas sólo ACFT autorizadas por el Administrador. - CTN construcciones al S HLP, APCH deberan ser DCT a TDZ desde SECT N al S desde los 360 DEG a los 180DEG y DEP desde SECT S al N desde los 180DEG a los 360DEG - Orientación Magnética 357/177 grados.									
PRIMAVERA/ Helipuerto Catalina Norte 1 SHNC	* 52 33 49 S 68 40 32 W 5 km E de Punta Catalina	30 98	TLOF Cuadrado 12 x 12 m. Punta Toma Contacto Círculo 6 m diámetro	Acero con pintura antideslizante Tipo: Plataforma Petrolera	5.000 kg	YES	NIL	HJ Nocturno O/R	Mario Mertens P. PVT
PRIMAVERA/ Helipuerto Catalina Norte 2 SHNO	* 52 34 31 S 69 39 49 W 4.4 NM SE de Punta Catalina	9 30	TLOF Cuadrado 14 x 14 m. Punto Toma Contacto Círculo 5,4 m diámetro	Acero con pintura antideslizante Tipo: Plataforma Petrolera	4.000 kg	YES	NIL	HJ Nocturno O/R.	León Sougarret S. PVT
PRIMAVERA/ Helipuerto Punta Catalina SHPU	* 52 32 45 S 68 45 30 W 300 m N del Terminal Petrolero Punta Catalina	5 16	TLOF Cuadrado 25 x 25 m.	CONC Tipo: Superficie	5.000 kg	YES	NIL	H24	ENAP PVT
PRIMAVERA/ Skua 1 SHSK	* 52 24 33 S 68 47 07 W 7 km W de Bajo Wallis	30 98	TLOF Cuadrado 12 x 12 m. Punto Toma Contacto Círculo 6 m diámetro	Acero con pintura antideslizante Tipo: Plataforma Petrolera	5.000 kg	YES	NIL	HJ Nocturno O/R	Mario Mertens P. PVT

HELIPUERTOS									
NOMBRE	COORD	ELEV M FT	LEN/WID	SFC	RSTG	LGT	SER	HR OPS	OPR USO OBS
a	b	c	d	e	f	g	h	i	j
PRIMAVERA/ Helipuerto Skua 4 SHSU	* 52 22 33 S 68 47 19 W 1.5 km NW de Punta Catalina	21 69	TLOF Cuadrado 16 x 16 m. Punto Toma Contacto Círculo 6 m diámetro	Acero con pintura antideslizante Tipo: Plataforma Petrolera	4.000 kg	YES	NIL	HJ Nocturno O/R	Mario Mertens P. PVT
PRIMAVERA/ Helipuerto Cerro Sombrero SHSB	* 52 46 00 S 69 17 22 W 1 km N de Cerro Sombrero	30 98	TLOF Cuadrado 12 x 12 m Punto Toma de Contacto Círculo 7 m diámetro	Acero con pintura antideslizante	5.000 kg	NIL	NIL	HJ	ENAP PVT
PUCHUNCAVI Helipuerto Aguas Blancas SHAB	32 39 56 S 71 26 25 W 350 m S de Maitencillo	31 102	TLOF Rectángulo 12 x 12 m. Punto Toma Contacto Círculo 6 m diámetro	Madera Tipo: Elevado	2.000 kg	NIL	NIL	①	Roberto Santamaría K PVT TEL (02) 22310111 CEL 09-8294706 CLR USO vía TEL.
PUCHUNCAVI / Helipuerto Aguas Blancas ① JAN 01- FEB 28 BTN 1200-1500. Tarde HEL OPR 01 HR 15 MIN BFR FCCV / MAR 01 TIL 31 DEC CCCM-FCCV. - Cantidad máxima de OPS diarias: 3. Excepto emergencias. - HLP Aguas Blancas: Sólo para helicópteros del tipo Robinson R44 o menores. APCH DCT FM NW TO SE rumbo 120°. TKOF sentido contrario rumbo 300°. OPS HEL de acuerdo a Resolución Exenta NR 01366 de fecha 08 SEP 2009.									
PUDAHUEL/ Helipuerto Aerosentrans SHAS	33 26 24 S 70 49 54 W 5 km SW del AP Arturo Merino Benítez	445 1460	TLOF Círculo 15 m diámetro Toma Contacto Círculo 9 m diámetro	Hormigón Tipo: Superficie	7.000 kg	NIL	WDI Equipo mínimo SEI	HJ	Cristian Lobos Ulloa PVT TEL +56224241046 CEL +56998298723 Email clobos@mibgroup.cl
PUDAHUEL/ Helipuerto Aerosentrans - Orientación Magnética 180/360 - HLP de Superficie. - El viento predominante es de la costa sector Oeste y Sur Oeste por lo que las aproximaciones se realizan desde el noreste, hacia el área de toma de contacto. - Hacia el costado Norte se ubican postes eléctricos que, para efectos de operación, aproximaciones, despegues y tránsito, son obstáculos y revisten amenaza. - Hacia el Oeste existen instalaciones de postes y cables de tendidos eléctricos de baja altura. - Hacia el Sur, existe hangares de 5 metros de altura, próximo al helipuerto, a una distancia de 50 metros del emplazamiento. - Se podrán generar turbulencia desde los sectores Sureste y Suroeste por la presencia de cerros y plantaciones arbóreas cerca del emplazamiento del helipuerto. - En sector Este, a una distancia cercana al emplazamiento del helipuerto, existe murallón de tierra y árboles. - Considerando que el Helipuerto se encuentra en las proximidades del Aeropuerto Arturo Merino Benitez, los pilotos deberán establecer comunicaciones con las dependencias de control de tránsito aéreo de acuerdo a lo siguiente: a) Vuelos hacia el ESTE : Santiago TWR 118.1 MHz. b) Desde el ESTE y hacia otros sectores: Santiago Información 122.4 MHz. c) Se requiere uso SSR obligatorio.									
PUERTO MONTT/ Helipuerto Pelluco SHPE	*41 29 08 S 72 54 10 W 3.5 km SW del Centro de Puerto Montt	20 66	TLOF Cuadrado 14 x 14 Punto Toma Contacto Círculo 8 m diámetro	Hormigón Tipo: Superficie	5.000 kg	NIL	WDI	VRNO 1130- 0030 IVNO 1230-2330	Claudio Fischer LI. PVT TEL (65) 2268868
PUERTO MONTT/ Helipuerto Pelluco Todas las operaciones se efectuarán hacia y desde el helipuerto previa coordinación con la Torre de Control del AP El Tepual - Puerto Montt. Orientación Magnética APCH-DEP solo SECT S 180-200 DEG.									
PUERTO MONTT/ Helipuerto Hospital de Puerto Montt SHLL	41 26 45.1 S 72 57 21.9 W 3 Km al Norte de Puerto Montt	135 443	TLOF Cuadrado 30 x 30M Punto toma contacto 17 x 17M	Hormigon Tipo: Superficie	10.000 kg	YES	WDI	H24	Rafael Merino Marin PUB con fines asistenciales TEL 65-2386463
PUERTO MONTT/ Helipuerto Hospital de Puerto Montt - El emplazamiento del HEL es considerado de entorno no hostil debido a que las edificaciones, vías vehiculares y torres que lo circundan, no obstaculizan una APROX o ARR en el HEL y además cuenta con lugares apropiados para realizar ARR forzosos o que permitiría un ARR de emergencia o de precaución. - Orientación Magnética APCH DEP 172-352 DEG									

HELIPUERTOS									
NOMBRE	COORD	ELEV M FT	LEN/WID	SFC	RSTG	LGT	SER	HR OPS	OPR USO OBS
a	b	c	d	e	f	g	h	i	j
PUERTO NATALES/ Helipuerto Hospital Puerto Natales SHNT	51 43 40 S 72 28 45 W 7 Km al Sur-oeste AD de Natales	37 121	TLOF Cuadrado 20 x 20 Punto Toma Contacto Círculo 10 m diámetro	Hormigón Tipo: Superficie	5.700 kg	YES Luces perimetrales APN	WDI Equipo mínimo SEI	H24	Verónica Yañez G. PUB con fines asistenciales TEL +56612452000 veronica.yanez@ redsalud.gob.cl
PUERTO NATALES/Helipuerto Hospital Perto Natales. - Orientación Magnética 158° - 265°.					- CTN cerco de 1.5 M. HGT ubicado a 5 M. al N de HLP. - CTN OBST, Línea de postes de tendido eléctrico de 9 m. HGT del nivel del HLP, ubicados a 65 m. al E. - CTN OBST, debido a vivienda de 4.5 m. HGT del nivel del HLP, ubicada a 24 m. al N. - CTN OBST, Línea de postes de tendido eléctrico de 6.7 m. HGT del nivel del HLP, ubicados a 9 m. al N.				
Restricciones Operacionales: - El entorno del helipuerto presenta características principalmente de hostil congestionado ya que se encuentra en un lugar densamente poblado se puede establecer que entre los 146 y 170 y los 260 y 270 en sentido horario, se pueden efectuar aproximaciones y despegues, bajo riesgos aceptables, solo por helicópteros categoría A operando en clase de performance 1.									
PUNTA ARENAS/ Helipuerto Carabineros de Chile SHHR	* 53 09 23 S 70 55 20 W	65 213	TLOF Cuadrado 7 x 7	CONC Tipo: Superficie	5.000 kg	NIL	NIL	HJ	Carabineros de Chile MIL
PUNTA ARENAS/ Helipuerto Hospital Clínico Punta Arenas SHHP	53 07 05 S 70 53 59 W	25 82	TLOF Cuadrado 26 x 26 m. Punto Toma Contacto Círculo 11 m diámetro	Hormigón Tipo: Superficie	20.000 kg	YES	WDI	H24	Pamela Franz P. PUB TEL +56 61 2291100 +56 61 2291166
PUNTA ARENAS/Helipuerto Hospital Clínico Punta Arenas. - Orientación Magnética 60° - 240° - CTN OBST casa de 2 pisos a 54 m. al SW APN, sobrepasa en 2 m. la superficie de aproximación y despegue.									
PUNTA ARENAS/ Helipuerto DAP Helicópteros S.A. SHDH	53 10 06 S 70 54 40 W 650 m SW de la Plaza de Armas	5 16	TLOF Círculo 17 m diámetro Punto Toma Contacto Círculo 9 m diámetro	Hormigón Tipo: Superficie	7.000 kg	YES	WDI LGT	H24	Alex Pivcevic R. PVT TEL (56-61) 22616110
PUNTA ARENAS/ Helipuerto DAP Helicópteros S.A. - HEL se emplaza un un entorno No Hostil. - Orientación Magnética 130° a 250°.									

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE



HELIPUERTOS									
NOMBRE	COORD	ELEV M FT	LEN/WID	SFC	RSTG KG	LGT	SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO	ADM USO OBS
a	b	c	d	e	f	g	h	i	j
QUILLOTA/Helipuerto Hospital Biprovincial Quillota-Petorca SHBI	32 54 06,40 S 71 15 10,50 W	139 456	TLOF Cuadrado 27 x 27 m. Punto Toma de Contacto Círculo de 10 m. diámetro	Hormigón Tipo: Elevado	5.000	YES	WDI	H24	Alfredo Molina N. PUB Con Fines Asistenciales TEL +56 322759312 email alfredo.molina@redsalud .gov.cl

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE



HELIPUERTOS									
NOMBRE	COORD	ELEV M FT	LEN/WID (m)	SFC	RSTG	LGT	SER	HR OPS	OPR USO OBS
a	b	c	d	e	f	g	h	i	j
RANCAGUA Helipuerto La Gonzalina SHLG	34 08 25 S 70 46 16 W 4 km NW del centro de Rancagua	466 1529	TLOF Cuadrado 18 x 18 m. Punto Toma Contacto Círculo 9 m diámetro	Hormigon	10.000 kg	NIL	WDI	HJ	Raul Talep Pardo PVT CEL 998707270
RANCAGUA/ Helipuerto La Gonzalina - Hacia el norte del helipuerto, en terreno colindante, se encuentra una plantación de nogales distantes 27,4 m, del borde del helipuerto y de 2,20m de alto. - Por el viento predominante en el sector los ejes de aproximación convenientes para un aterrizaje o despegue sería rumbo general de norte a sur, de los 010° hacia los 190°. - Orientación Magnética 010°-190°.									
REQUINOA Helipuerto Los Lirios SHGO	34 13 56 S 70 47 30 W Cruce acceso S ciudad Rancagua	470 1542	TLOF Cuadrado 20 x 20 m Punto Toma Contacto Círculo 10 m diámetro	Hormigón	5000 Kg	YES	WDI	H24	Carlos Lopez Van Der Valk PVT TEL 722342185 CEL 997421311

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE

HELIPUERTOS									
NOMBRE	COORD	ELEV M FT	LEN/WID	SFC	RSTG KG	LGT	SER	HR OPS	OPR USO OBS
a	b	c	d	e	f	g	h	i	j
SANTIAGO/ Helipuerto Asistencia Pública Dr. Alejandro del Río SHAP	33 26 39,70 S 70 38 17,10 W 500 m SE del Cerro Santa Lucía	584 1916	TLOF Rectángulo 18 x 24 Punto Toma Contacto Cuadrado 10 x 10	Hormigón Tipo: Elevado	6.000	Luces de borde de área. Luces de toma de contacto.	WDI LGT	H24	Alexander Perez Mendez PUB TEL (2) 26352277
<p>SANTIAGO/Helipuerto Asistencia Pública, Dr. Alejandro Del Río. - Orientación magnética 250° SW. - El uso del HLP <u>se</u> debe <u>coordinar</u> <u>a lo</u> menos 15 minutos antes con el centro regulador SAMU al TEL 232204831.</p> <p>Limitaciones Operacionales: a) El entorno operacional presenta características de hostil congestionado, dado que el emplazamiento <u>se</u> encuentra rodeado de edificios, vías angostas de alto tránsito vehicular <u>y</u> peatonal. b) Al sobrevolar áreas densamente pobladas durante la fase final de <u>una</u> APCH <u>e</u> inicial del despegue, <u>y</u> al existir obstáculos <u>y</u> edificaciones representativamente elevadas <u>en</u> las trayectorias mencionadas, <u>se</u> perciben inconvenientes o riesgos controlados <u>en</u> las operaciones de un HEL del tipo bimotor o similares por parte del operador aéreo. c) Consecuentemente con <u>lo</u> anterior el HLP puede <u>ser</u> utilizado solo por HEL multimotores clase performance 1 CAT A (operaciones con <u>una</u> performance tal que, <u>en</u> caso de falla del motor crítico, permite al HEL continuar el vuelo <u>en</u> condiciones de seguridad hasta un área de aterrizaje apropiada, <u>a</u> menos que la falla ocurra antes de alcanzar el punto de decisión para el despegue o después de pasar el punto de decisión para el aterrizaje, casos <u>en</u> que el HEL debe poder aterrizar dentro del área de despegue interrumpido o de aterrizaje, respetando los ejes de APCH <u>y</u> despegues definidos <u>y</u> que operen dentro de las limitaciones operacionales de la aeronave según el manual de vuelo <u>y</u> su tripulación entrenada <u>y</u> capacitada para operar <u>en</u> HLP elevados <u>en</u> condiciones visuales <u>sea</u> de día o noche.</p>									
SANTIAGO/ Helipuerto Edificio Exterior SHBE	33 26 23,80 S 70 38 47,81 W	610 2000	TLOF Cuadrado 10 x 10 Punto Toma Contacto Círculo 6 m diametro	CONC Tipo: Elevado	5.000	YES	YES	H24	Aldo Alvarez Vega. PVT TEL (2)26399070 edificioexterior@gmail. com
<p>SANTIAGO/ Helipuerto Edificio Exterior: - Operaciones restringidas por el Norte debido a grúa pluma y edificio en construcción, altura 99,55 m entre los 350 a 50 grados a 40 m del helipuerto. - El entorno operacional presenta características de hostil, rodeado de edificios. Sector NE y NW dos edificios con antenas, representan obstáculos en trayectorias de APCH y DEP. - La orientación de APCH recomendada es un Arco desde los 180 gds. a 360 gds. magn, la fase de DEP en dirección general SW. Al W se ubica edificio de menor altura que representa obstáculo. - Helipuerto solo puede ser utilizado por HEL Multimotores Clase Performance 1, Categoría A.</p>									
SANTIAGO/ Helipuerto Moneda Bicentenario SHSP	33 26 34 S 70 39 18 W Costado poniente Palacio de la Moneda	591 1939	TLOF Cuadrado 20 x 20 Area de Punto de Toma de Contacto Círculo 10 m diámetro	Hormigón Tipo: Elevado	6.000	YES	WDI	H24	Antonia Rozas Fiabane. PVT TEL +56226904182 / +56226904263 +56226900400 +56989212141 email arozas@presidencia.cl
<p>SANTIAGO/ Helipuerto Moneda Bicentenario - Orientación Magnética 040°/220°. - Restricciones Operacionales: a) El emplazamiento del HLP es considerado de "Entorno Hostil Congestionado", ya que se encuentra rodeado de edificaciones en altura y calles con alta congestión vehicular y peatonal. b) Consecuente con lo anterior, el helipuerto puede ser utilizado por helicópteros civiles Biturbina clase Performance 1 (Categoría A) respetando los ejes de aproximación y despegue definidos y que operen dentro de las limitaciones operacionales de la aeronave según el Manual de Vuelo y su tripulación entrenada y capacitada para operar en helipuertos en altura en condiciones visuales sea de día o noche. c) Las Operaciones de aeronaves de Estado, que puedan realizarse desde este HLP, deberán cumplir con los mismos requerimientos (Clase Performance 1 o Categoría A). d) El HLP se ubica debajo de la Zona Prohibida SC-P28, la cual protege el sobrevuelo de aeronaves sobre el helipuerto y las dependencias del Palacio de la Moneda.</p>									

HELIPUERTOS									
NOMBRE	COORD	ELEV M FT	LEN/WID	SFC	RSTG KG	LGT	SER	HR OPS	OPR USO OBS
a	b	c	d	e	f	g	h	i	j
SANTIAGO/ Helipuerto Banco Santander SHBS	33 26 29.7 S 70 39 08.2 W 480 m E de la Torre Entel	638 2093	TLOF Rectángulo 15 x 12,5 Punto Toma Contacto Círculo 5 m diámetro	Hormigón Tipo: Elevado	5.000	YES	Equipo mínimo SEI	H24	Guillermo Vasquez N. PVT CLR uso vía TEL TEL 26474935 Orientación Magnética 160° - 340°
SANTIAGO/ Helipuerto Banco Santander - Limitaciones: El entorno operacional presenta características de hostil congestionado dado que el emplazamiento se encuentra rodeado de vías de tránsito vehicular y peatonal. Existe la zona de restricción SC-P28 que protege el vuelo sobre el Palacio de la Moneda, el cual debe quedar exento para las operaciones aéreas de aproximación y despegue desde y hacia el norte para aeronaves de Estado.									
SANTIAGO/ Helipuerto Clínica Indisa SHIN	33 25 15 S 70 37 04 W 3.6 km NE Plaza de Armas de Santiago	640 2100	TLOF Cuadrado 20 x 20 Punto Toma Contacto Cuadrado 11 x 11	CONC Tipo: Elevado	10.000	YES	NIL	H24	Leonardo Ristori H. PUB para fines asistenciales TEL (02) 23625298
SANTIAGO/ Clínica Indisa - HLP se emplaza en un Entorno Hostil. Deberá ser utilizado preferentemente por helicópteros Categoría a y Clase Pwefomances 1 y 2. - Las OPS de helicópteros monomotores deberá ser utilizada como transporte de pacientes graves o en casos de emergencias.									
SANTIAGO / Helipuerto Clínica Santa María SHMA	33 25 55.68 S 70 37 44.28 W HEL elevado sobre azotea Edificio de la clínica a 1100 m S Cerro San Crstobal	627 2053.81	TLOF Elevación inicial Cuadrado 18 x 18 Punto Toma Contacto Cuadrado de 14 x 14	Hormigón Tipo: Elevado	5.000	WDI SGL Diurna /Nocturna	WDI	H24	Martín Manterola Vince. PVT con fines asistenciales CLR uso vía TEL con fines asistenciales TEL 229133510 CEL 983613449
SANTIAGO / Helipuerto Clínica Santa María - Restricción : Debido a que el helipuerto se encuentra en un ambiente hostil congestionado, se recomienda restringir la utilización a helicópteros multimotores. - Los usuarios de este helipuerto deberán tomar contacto con Tobalaba TWR 118,7 y/o Santiago RDR 129.7 MHZ ó 121.1 MHZ. - CTN OBST (WDI y pararrayos) en sector comprendido entre 090 grados hasta 180 grados a contar de 8 m del borde SE del HEL. - CTN 3 antenas de 3 m. HGT al costado SE WDI del nivel de la Plataforma.									
SANTIAGO/ Helipuerto Corporativo Mutual SHCM	* 33 26 25 S 70 38 16 W	640 2100	TLOF Círculo 14,7 m diámetro Punto Toma Contacto Círculo 6 m diámetro	CONC Tipo: Elevado	3.000	Area toma de contacto Obstáculos	WDI SGL	H24	Luis Quezada T. PVT CLR uso vía TEL TEL/ FAX (2) 27879351 APCH/DEP N 360° APCH/DEP S 150°.

HELIPUERTOS

NOMBRE	COORD	ELEV M FT	LEN/WID	SFC	RSTG KG	LGT	SER	HR OPS	OPR USO OBS
a	b	c	d	e	f	g	h	i	j
SANTIAGO/ Helipuerto Edificio Corporativo CTC SHTC	* 33 26 13 S 70 37 57 W	728 2389	TLOF Rectángulo 23 x 10 m, Punto Toma Contacto Círculo 8 m diámetro	CONC	3.000	YES	WDI	H24	Erwin Ide A. PVT TEL (2) 26914007 Orientación Magnética 185 grados – 005 grados
SANTIAGO / Helipuerto Edificio Torre San Ramón SHSR	* 33 25 00 S 70 36 14 W	650 2133	TLOF Cuadrado 10 x 10 m Punto Toma Contacto Círculo 6 m diámetro	CONC	6.000	YES	Equipo mínimo SEI	H24	Rodrigo Téllez R. PVT TEL/FAX(2) 22316503 HEL PVT CLR uso vía Sr. Téllez. Orientación Magnética 159 grados – 339 °

AMDT NR 60

AIS-CHILE

HELIPUERTOS									
NOMBRE	COORD	ELEV M FT	LEN/WID	SFC	RSTG KG	LGT	SER	HR OPS	OPR USO OBS
a	b	c	d	e	f	g	h	i	j
SANTIAGO/ Helipuerto Ejército Bicentenario SHEB	33 27 27,3S 70 39 26,78W	555 1821	TLOF Círculo 20 m diámetro Punto Toma Contacto Círculo 20 m diámetro	CONC	9.000	YES	WDI LGT	H24	Ejército de Chile TEL (2) 26934000 WDI LGT APCH/DEP FN rumbo 345 a los 165 grados.
SANTIAGO / Helipuerto El Mercurio SHEM	33 22 51 S 70 35 46 W 1.020 m. al W THR 08 del AD. Viracura.	685 2247	TLOF Cuadrado 20 x 20 m Punto Toma Contacto Círculo 9 m diámetro	Adcretos	10.000 kg	YES	WDI SGL	H24	Max Villavicencio Rojas PVT TEL +56223738638 +56994497213 maxvillavicencio@samsm.cl HEL PVT CLR uso vía TEL/FAX.
<p>SANTIAGO / Helipuerto El Mercurio Helicóptero a utilizar será un modelo biturbina tipo cuadripala habilitado para vuelos IFR y las tripulaciones que la operarán deberán contar con la habilitación de instrumentos - helicópteros.</p> <p>Restricciones Operacionales:</p> <p>a- El emplazamiento del HLP El Mercurio, es considerado como entorno hostil no congestionado, debido a la ubicación de zonas despejadas en los ejes de aproximación y despegues, que no implica riesgos para terceros, por lo que puede ser utilizado por helicópteros certificados como categoría A y B.</p> <p>b- Hacia el sector norte-este, en el eje de aproximación, se informa la existencia de un tendido eléctrico a 160 mts. aproximadamente que, a pesar de no ser considerado como obstáculo, debe estar señalizado con baliza.</p> <p>c- El HLP podrá ser utilizado para aeronaves que realizan transporte aéreo no regular de pasajeros en operaciones diurnas y nocturnas.</p> <p>d- En consideración al viento predominante sobre la plataforma del HLP, se estima que el eje de aproximación se encuentra comprendido entre los rumbos 200 y 250 y el eje de despegue se encuentra entre los rumbos 200 y 170.</p> <p>e- Debido a la ubicación en las cercanías del colegio Saint George y las instalaciones del diario El Mercurio, se prohíben las aproximaciones y despegues desde y hacia estos sectores.</p> <p>f- El HLP se ubica a 1,2 km, al oeste del THR 08 del aeródromo municipal de Vitacura (SCLC), debido a lo cual, los pilotos de las ACFT que ahí operen deberán establecer contacto radiotelefónico en frecuencia 133.1 Mhz. (TIBA).</p> <p>g- Los helicópteros deberán operar respetando las condiciones mínimas de meteorología conforme a las reglas de vuelo visual para vuelos VFR diurno/nocturno.</p> <p>h- Las tripulaciones que operen en el helipuerto, deberán respetar los límites máximos de performance establecidos en los correspondientes manuales de vuelo de las aeronaves, sobre todo en condiciones de elevadas temperaturas.</p> <p>i- Para todas las operaciones, se debe establecer, por parte del operador, los procedimientos necesarios para controlar el riesgo relacionado con una falla del grupo motor.</p>									
SANTIAGO / Helipuerto Escuela de Investigaciones Policiales SHEI	33 27 34,5 S 70 43 00,2 W 6 km SW de la ciudad de Santiago	490 1608	TLOF Cuadrado 15 x 15 m Punto Toma Contacto Círculo 8 m diámetro	CONC	9.000 kg	YES	WDI SGL	H24	Patricio Contreras R PVT TEL (2) 26773952/ 26773711 HEL PVT CLR uso vía TEL.
<p>SANTIAGO / Helipuerto Escuela de Investigaciones Policiales Orientación magnética 325/018 grados. Aproximación y despegues solo por sector NW. Aproximación deberán ser desde el NW, de los 325 a los 018 grados. Helicopteros que operen deberán tener comunicación con Santiago Radar. CTN con torres de iluminación del Estadio, señalización nocturna habilitada.</p>									
SANTIAGO / Helipuerto General Humberto Arriagada Valdivieso SHGA	33 27 02 S 70 36 34 W sobre azotea del Edificio	588 1929	TLOF Rectángulo 18 x 19 Punto Toma Contacto Cruz Cuadrado 9 x 9	CONC	6.000 kg	YES	WDI	H24 sólo para atención médica o emergen-cia	Director de Salud de Carabineros PUB para fines hospitalarios
<p>SANTIAGO/ Helipuerto General Humberto Arriagada Valdivieso - Las aproximaciones nocturnas deberán realizarse desde/hacia el sector poniente. Helicópteros deberán contactar con Tobalaba Torre y/o Santiago Radar. - Uso de HLP debe ser coordinado con central de radio HOSCAR, a lo menos con 15 minutos de antelación al fono 229278033.</p>									
SANTIAGO / Helipuerto Gertrudis Echeñique SHGE	Plataforma Norte 33 25 01.9 S 70 35 30.3 W	709 2326	TLOF Rectángulo 12 x 18 Punto Toma Contacto Círculo 9 m diámetro	Hormigón Tipo: Elevado	3.200 kg	NO	Equipo mínimo SEI	HJ	Jorge Grebe Verdugo. PVT CEL +56998371098 Email jgrebe51@yahoo.com
	Plataforma Sur 33 25 02.9 S 70 35 30.2 W	709 2326	TLOF Rectángulo 12 x 18 Punto Toma Contacto Círculo 9 m diámetro	Hormigón Tipo: Elevado	3.200 kg				
<p>SANTIAGO/ Gertrudis Echeñique - Plataformas Ubicadas sobre la azotea de cada Torre de Edificio Las Araucarias. - Plataforma Norte Orientación Magnética: 070°-250°, Plataforma Sur Orientación Magnética 010°-190°. - Restricciones Operacionales: a) Los usuarios que operen en este HLP, deben coordinar previamente con el Administrador y tomar contacto para los DEP y ARR con Tobalaba Torre o Santiago información. b) El HLP, solo puede ser utilizado por helicópteros Categoría "A", operando en Clase de performance "1", dentro de las limitaciones operacionales de cada aeronave. c) Debido a la existencia de antena y edificio en plataforma Norte, sólo se podrá realizar aproximaciones y despegues entre los 021° y 344° en sentido horario según viento del momento.</p>									

HELIPUERTOS									
NOMBRE	COORD	ELEV M FT	LEN/WID	SFC	RSTG KG	LGT	SER	HR OPS	OPR USO OBS
a	b	c	d	e	f	g	h	i	j
SANTIAGO / Helipuerto Hospital DIPRECA SHHI	33 25 04.1 S 70 31 43.9 W A 4.7 KM al N de SCTB y a 3.67 KM al S del HLP SHCC	747 2451	TLOF Cuadrado 18 x 18 Punto Toma Contacto Cuadrado 13 x 13	Hormigón Adoquines Tipo: Superficie	7.800 kg	YES	NIL	H24	Fondo Hosp. Dirección de Previsión de Carabineros PUB con fines asistenciales ADM Fernando Bahamondes TEL +56229517457 +56989909308 Email fernando.bahamondes@hospital dipreca.cl
SANTIAGO/Helipuerto Hospital DIPRECA -CLR OPS aéreas nocturnas de emergencias sólo para asistencias médicas. OPS deberán ser coordinadas previamente con la Administración del Hospital, quién dispondrá de los servicios necesarios. -CTN arboles 6m y 13 m HGT a 54 m y 119 m al SSW, interfiere APCH/DEP. -El helipuerto está ubicado en un entorno hostil congestionado. Conforme a lo anterior, solamente podrían operar helicópteros categoría "A". -Los ejes de aproximación y de despegue no cuentan con áreas que permitan un aterrizaje forzoso seguro en caso de falla del motor crítico. -Las operaciones pueden realizarse en horario H24 en reglas de operación visuales (VFR). -El eje de aproximación y despegue recomendado para el helipuerto está entre los 150° y 210° -Debido existencia de una gran cantidad de obstáculos, algunos de ellos inamovibles, como lo son el edificio y estructura principal del hospital, es necesario mantener e informar la orientación del eje de aproximación y de despegue ya indicada.									
SANTIAGO / Helipuerto Hospital FACH SHHF	33 23 49,80S 70 32 44,90W A 160 m SW Área ARR del Recinto Hospitalario.	729 2392	TLOF Cuadrado 27 x 25 M	ASPH	8.000 kg	YES	Equipo mínimo SEI	☒	FACH MIL
SANTIAGO / Helipuerto Hospital FACH. - APN ARR Recinto Hospital (332350S 703245W) SAT/SUN/HOL H24. HR IVNO MON-FRI 2200-1059 VRNO MON-FRI 2100-0959 - APN ARR Cancha de Fútbol Estadio Israelita (332354S 703249W) a 160 m SW APN Hospital FACH HR IVNO MON-FRI 1100-2159 VRNO MON-FRI 1000-2059 - OPS CLR sólo helicópteros F.F.A.A. previa coordinación COA II Brigada Aérea TEL(02)5305831-5305833, 5305834 - Traslado pacientes emergencia médica, previa coord. COA II Brigada Aérea TEL(02)5305831-5305833-5305834. Dentro radio 3 km HLP antes de ARR y posterior al DEP pilotos tomar CTC FREQ 130.5 MHz Distintivo de llamada HOSPITAL. - CTN OBST en SFC APCH/DEP. Arboles a 97 m y 69m NE Helipuerto, interfiere SFC APCH. Arboles a 55m y 88m y postes tendido eléctrico – sin señalizar – al SE, interfiere SFC DEP. - CTN árboles 8 m HGT aproximadamente a 30 m SSE, interfiriendo superficie de aproximación/despegue. - CTN Edificio centro acopio de residuos establecimientos de atención de salud 7 m HGT APCH final, ubicado a 60 m al E del HLP. - CTN OBST durante OPS cancha futbol Estadio Israelita Árbol de 9 m. HGT a 110 m. Al NE Luminarias e 10 m. HGT a 76 m. al SW. - CTN OBST Árbol 13 m. HGT a 82.4 m. al N. Árbol 16 m. HGT a 108 m. al N. Árbol 9 m. HGT a 30 m. al E. Árbol 9 m. HGT a 45 m. al SE. Árbol 13 m. HGT a 95 m. al S. Árbol 9 m. HGT a 69 m al S.									
SANTIAGO/ Helipuerto Hospital Ramón Barros Luco SHBL	33 29 07 S 70 38 40 W 2,5 km al S de la Plaza de Armas de Santiago	550 1805	TLOF Cuadrado 18 x 18 m Punto Toma Contacto Cuadrado 12 x 12	CONC	7.000 KG	LGT área de toma de contacto	Equipo mínimo SEI	H24	Juan Sandoval B PUB TEL (2) 23949000 WDI QDR 232° - 052°
SANTIAGO/ Helipuerto Hospital Ramón Barros Luco CTN con sala de máquinas al oriente y distante a 10 m y de 5 m de altura por sobre el nivel del helipuerto y con luces de obstáculos. Pendiente 0,5% <u>Consideraciones Operacionales</u> - Los sectores de aproximación normal al helipuerto de preferencia deben hacerse desde el N, E y también es posible desde SE y NW por las mejores condiciones de ingreso al área de aterrizaje. - La planificación de la trayectoria final para la aproximación, dependerá del criterio operacional del piloto, teniendo en consideración entre otros factores, la dirección e intensidad del viento en superficie, características de la APN y OBST adyacentes, peso operacional del HEL, temperatura ambiente y restricciones operacionales según manual de vuelo. - Los DEP pueden realizarse en sentido contrario a los ejes de aproximaciones. En otras direcciones, existen obst. de edific. del propio hosp. como también residencias particulares que hacen más riesgosos para personas o bienes en tierra. - La evaluación operacional define al helipuerto como de un entorno hostil congestionado por las condiciones de su entorno, donde no es posible encontrar áreas despejadas cercanas que puedan ser consideradas para efectuar aterrizajes forzosos o de precaución exitosos. - Por ser este HLP considerado como parte integral de un centro asistencial de atención de urgencia, el helipuerto puede continuar prestando servicios asistenciales en condiciones normales pero solo para aquellas ACFT bimotore turbinas, clase performance 1 y 2, que cumplan las performances requeridas tanto para el aterrizaje como para el despegue. - Excepcionalmente solo en situaciones de extrema urgencia, HEL monoturbinas podrían utilizar el HLP con fines asistenc.									
SANTIAGO / Helipuerto Hospital San José SHJO	33 24 57.9 S 70 39 11.3 W Azotea del Edificio Hospitalario a 2.3 km NW cumbre cerro San Cristobál.	570 1870.08	TLOF Cuadrado 20 x 20 Punto Toma Contacto Cuadrado 11 x 11	CONC Tipo: Elevado	3.000 kg	Area de contacto Obstáculos	WDI SGL	H24	Hernán Vera Contreras PUB TEL +5625680692 +56942585818 Hernan.verac@redsalud.gov.cl Coordinar OPS vías TEL
SANTIAGO/Helipuerto Hospital San José Orientación Magnética: ARR 340° a 050°, DEP 130° a 190°. Limitaciones operacionales: - Emplazado en entorno hostil congestionado, con calles de alto tráfico peatonal y vehicular, lo que representa un factor de riesgo a terceros en la superficie al existir además residencias de personas. - El VTO predominante en SFC en el sector de ubicación del emplazamiento, durante el transcurso del año proviene habitualmente desde el S o del N en otoño e invierno. la orientación de APCH más conveniente, sería en el arco 340° a los 210°, por el NE, como así también entre los 180° y 210°. La fase de DEP debe ser en dirección general hacia el SW o NE. - De producirse una falla durante la fase de inicio de un DEP o en la fase final de una APCH que involucre la realización de un procedimiento de autorrotativo, la decisión normal de todo piloto será la de maniobrar el HEL hacia un sector previamente evaluado de sus entornos. - Se estima que la operación de un HEL del tipo AW-109 Bell-429 de categoría "A" o clase performance 1, debe ser empleado tanto para una APCH final a la plataforma de posada como para su DEP desde ella, lo que representa un riesgo aceptable a la seguridad de vuelo si se cumplen los procedimientos y las técnicas asociadas a estas maniobras. - La dirección e intensidad del viento, la temperatura y el peso, son factores importantes que deben ser considerados en la planificación previa a un DEP o APCH para el ARR, asimismo las condiciones de potencia de la turbina, es este tipo HEL, lo hacen confiable y seguro en DEP de ángulos normales o altos de ser necesario. - En caso de catástrofe o emerg se puede emplear HEL de menor categoría para trasladar heridos de gravedad.									

HELIPUERTOS									
NOMBRE	COORD	ELEV M FT	LEN/WID	SFC	RSTG KG	LGT	SER	HR OPS	OPR USO OBS
a	b	c	d	e	f	g	h	i	j
SANTIAGO/ Helipuerto Hospital Santiago Oriente SHSO	33 30 08 S 70 34 44 W 9,5 km SE de Plaza de Armas de Santiago	635 2083	TLOF Cuadrado 16 x 16 Punto Toma Contacto Cuadrado 12 x 12	Hormigón	7.000 kg	YES	WDI SGL	H24	Dr. Julio Montt Vidal. PUB TEL (2) 24725704
SANTIAGO / Helipuerto Hospital Santiago Oriente. CTN tendido eléctrico señalizado y emplazado al costado sur del helipuerto, dos torres pintadas y balizas esféricas en el cable guardia. <u>Consideraciones Operacionales:</u> - La resistencia, amplitud, señalización e implementación de seguridad asociada a esta plataforma de posada para helicópteros, deberá ser concordante a los tipos de helicópteros con los cuales se pretende operar sobre ella. - El peso máximo de aterrizaje de cualquier helicóptero, estará condicionado a la resistencia máxima aprobada y certificada de la plataforma, que es de 7 toneladas. - El viento normal predominante sobre su superficie se estima desde el Sur/Oeste pudiendo variar en condiciones prefrontal, desde el NorOeste. - En relación al viento predominante sobre la plataforma de este helipuerto, y por el entorno actual de edificaciones que presenta la zona, se estima que el más conveniente, para el eje de aproximación para un aterrizaje, sería entre los rumbos 170DEG y 240DEG y los despegues en dirección al Norte/Noreste entre los rumbos 350DEG y 060DEG.					<u>Limitaciones:</u> - El entorno del helipuerto, presenta en general características de entorno hostil congestionado ya que solo existe un lugar, libre de edificaciones ubicado al Noroeste del helipuerto, el que podría ser utilizado como área de aterrizaje ante la eventualidad de tener que realizar un aterrizaje de precaución o emergencia. - Por la condición antes mencionada, solo puede ser utilizado por helicópteros bimotores clase performance 1 y 2 (categoría A y B). Que operen dentro de las limitaciones operacionales de la aeronave según su manual de vuelo y su tripulación entrenada y capacitada para operar en un helipuerto de altura. - Por tratarse de un helipuerto de uso público, ubicado en la azotea de un hospita, los helicópteros monomotores podrían operar en forma restringida, en caso de emergencia médicas que lo justifique. - Es necesario además, tener muy presente que la sur del helipuerto y a una distancia de 150M aproximadamente, existe una línea de alta tensión, la cual tiene cerca del helipuerto dos torres, las que están pintadas reglamentariamente y al línea tiene instaladas balizas rojas. Sin embargo, constituyen un peligro latente que hay que considerar al momento de operar en el helipuerto en cuestión. - El minimizar los riesgos de operación, dependerá del tipo de helicóptero que se emplee y de la orientación e intensidad del viento sobre la superficie de la plataforma. La decisión que adopte el piloto al mando para los aterrizajes o despegues, dependerá asimismo de la evaluación de las condiciones existentes del momento en el lugar, y de las limitaciones operacionales de la aeronave.				
SANTIAGO/ Helipuerto José Miguel Carrera SHRE	33 26 29,15 S 70 39 18,73 W Azotea Edificio José Miguel Carrera Centro Ciudad de Santiago	613 2011	TLOF Círculo 23 m diámetro Punto Toma Contacto Círculo 8,15 m diámetro	Hormigón	5.000 kg	YES	WDI SGL	H24	Ministerio de Relaciones Exteriores Patricia Águila Aviles. PVT TEL 228274527 228274526
SANTIAGO/Helipuerto José Miguel Carrera: <u>Limitaciones:</u> - El entorno operacional presenta características de hostil congestionado dado que el emplazamiento se encuentra rodeado de vías de tránsito vehicular y peatonal. - Existe la zona de restricción SC-P28 que protege el vuelo sobre el Palacio de la Moneda, el cual debe quedar exento para las operaciones aéreas de aproximación y despegue desde y hacia el norte para aeronaves de Estado. - Helipuerto emplazado bajo la trayectoria de la Ruta Visual de salida/llegada norte a Santiago, por lo tanto deberán contactar con Santiago Información 122.4 MHz ó 129.7 Mhz una vez despegado y antes de ingresar a la ruta visual para obtener información de tráfico. - APCH/DEP FM 030 TO 210 grados. - Pendiente longitudinal 0.5 DEG / Pendiente transversal 0.5 DEG									
SANTIAGO / Helipuerto Kipreos SHKI	33 22 37 S 70 44 40 W	480 1575	TLOF Cuadrado 18 x 18 Punto Toma Contacto Círculo 9 m diámetro	ASPH	6.500 kg	NIL	WDI SGL	HJ	Marco González Salas. PUB TEL +56227185800 +56998206963 mgonzalez@kipreos.cl ACFT PPR COOR via TEL
SANTIAGO / Helipuerto Kipreos - Aeronaves ingresando en rutas VFR deberán contactar Santiago INFO, alternativa Santiago RDR y Santiago TWR en ATZ AP AMB. - Aeronaves saliendo deberán contactar Santiago TWR previo al DEP para instrucciones e información de tráfico. <u>Limitaciones Operacionales:</u> - El entorno del HLP presenta características de hostil congestionado, ya que el lugar en que se ubica se encuentra densamente poblado, sin embargo existen lugares donde se podría efectuar un aterrizaje forzoso en condiciones aceptables, en caso de falla de motor crítico, si se siguen las siguientes sendas de aproximación y salida: A. en los 48° y a una distancia de 370 M. del HLP, se debe iniciar una aproximación al HLP, siguiendo un camino de orientación 035°, hasta interceptar el tramo de aproximación final en los 100° y a 80 M. del HLP, manteniendo siempre una altura tal, fuera de la zona peligrosa de la curva altitud/velocidad de cada HEL, que en caso de falla del motor crítico, pueda efectuar un aterrizaje forzoso en alguno de los lugares planos y libres de obstáculos que existen al costado derecho de esta senda de aproximación. B. En los 108° y a una distancia de 440 M. del HLP, se debe iniciar otra aproximación al HLP, siguiendo un camino de orientación 105°, hasta interceptar el tramo de aproximación final en los 100° y a 80 M. del HLP, manteniendo siempre una altura tal, fuera de la zona peligrosa de la curva altitud/velocidad de cada HEL, que en caso de falla del motor crítico, pueda efectuar un aterrizaje forzoso en alguno de los lugares planos y libres de obstáculos que existen bajo esta senda de aproximación. C. Las salidas deberían efectuarse por sobre un terreno plano y libre de obstáculos que existe en la orientación 185° del HLP, debiéndose mantener siempre fuera de la zona peligrosa de la curva altitud/velocidad de cada HEL y evitando los obstáculos que existen al S del HLP. D. Por la elevación sobre el nivel medio del mar que tiene el HLP, las operaciones de HEL podrían ser dentro de los límites máximos de peso, según cálculos en sus tablas de performances del manual de vuelo, lo cual les posibilitaría realizar despegues normales y mantener una razón de ascenso gradual y supervisado por el piloto en todo momento, idealmente con viento de frente o una componente en esta dirección. E. Debido a la existencia de edificios y otros obstáculos que entorpecerían las trayectorias de aproximación y salida, se deben prohibir las aproximaciones y salidas por los siguientes rumbos magnéticos, considerados desde el centro del HLP: 220°-040° a 260°-080° en el sentido horario.									

HELIPUERTOS									
NOMBRE	COORD	ELEV M FT	LEN/WID	SFC	RSTG KG	LGT	SER	HR OPS	OPR USO OBS
a	b	c	d	e	f	g	h	i	j
SANTIAGO/ Helipuerto Las Americas SHLA	* 33 26 09 S 70 38 36 W Ubicado al costado W del Cerro Santa Lucía	648 2126	TLOF Rectángulo 21,50 x 9 Punto Toma Contacto Círculo 9 m diámetro	CONC	4.000 kg	NIL	Equipo mínimo SEI	H24	Jaime Sarra L. PVT TEL (2) 26324980
SANTIAGO/ Helipuerto Las Americas: - OPS helipuerto se deberá mantener comunicación con Santiago Información 122.4 MHz. OPS restringidas por el NW debido a OBST-Grúa Pluma- HGT 99,55 m HGT ebtrer los 280 y 335 grados a 40 m del HEL.									
SANTIAGO/ Helipuerto MIL Los Cerrillos SHFA	33 29 47 S 70 41 43 W 8 km SW ciudad de Santiago	519 1703	TLOF Rectángulo 95 x 30 Punto Toma Contacto Círculo 8 m diámetro	ASPH	10.000 kg	NIL	NIL	H24	FACH MIL TEL (2) 22305020 Uso MIL otra operación PPR TEL. WDI SGL. QDR 200°- 020°
SANTIAGO/ Helipuerto Hospital Félix Bulnes SHFB	33 25 28 S 70 44 29 W	538 1765	TLOF Cuadrado 20 x 20 Punto Toma Contacto Cuadrado 12 x 12	Hormigón	5.000	YES	WDI	H24	Servicio Redes Asistenciales PUB Adm. Analid Millar Alveal TEL 226122736 CEL 991618827 email analid.millar@redsalud.go b.cl
SANTIAGO / Helipuerto Ministerio de Defensa Nacional SHMD	* 33 26 07 S 70 38 17 W	647 2123	TLOF Rectángulo 11,30 x 10,80	CONC	2.400 kg	YES	Equipo mínimo SEI	H24	Dirección Administrativa del Ministerio de Defensa Nacional MIL

HELIPUERTOS									
NOMBRE	COORD	ELEV M FT	LEN/WID	SFC	RSTG KG	LGT	SER	HR OPS	OPR USO OBS
a	b	c	d	e	f	g	h	i	j
SANTIAGO/ Helipuerto Hospital Clínico Mutual de Seguridad SHMS	33 27 26,4 S 70 42 00 W 5 km SW Plaza de Armas	525 1723	TLOF Círculo 19 m diámetro Punto Toma Contacto Círculo Cruz 9 m	CONC	5.000 kg	YES	Equipo mínimo SEI	H24	Cesar Tambaley R. PUB con fines asistenciales Tel (2) 26775000 Orientación Magnética 210 – 030 DEG
SANTIAGO/ Helipuerto Hospital Clínico Mutual de Seguridad. – CTC Santiago Radar ARR 129.7 MHz / DEP 121.1 MHZ. – CTN Edificio en cercanía HLP entre los 205° a 125°									
SANTIAGO/ Helipuerto Nueva de Lyon SHNL	33 25 16,8 S 70 36 38,4 W	671 2201	TLOF Rectángulo 14 x 11 Punto Toma Contacto Círculo 7 m diámetro	CONC	5.000 kg	YES	Equipo mínimo SEI	H24	José Rosales L. PVT CLR vía TEL TEL (2) 2334060 ó 4061 FAX (2) 22234062 edificio@policecentro.cl
SANTIAGO/ Helipuerto Prefectura Aeropolicial de Carabineros de Chile SHCA	* 33 27 19 S 70 32 54 W	631 2070	TLOF Cuadrado 18 x 18	CONC	5.000 kg	YES	Equipo mínimo SEI	H24	Carabineros de Chile MIL OPS en coordinación y autorización Tobalaba Torre 118.7 MHz.
SANTIAGO/ Helipuerto Santiago SPA SHSH	33 22 55,40 S 70 37 32 W Huechuraba, 10.6 KM al NE AD SCTB	515 1690	TLOF Círculo 20 m Diámetro Punto Toma Contacto Círculo 10 m diámetro 3 Puestos PRKG	CONC	10.000	NIL	WDI	H24	Francisco Fluxa Hernández PVT TEL +56991592036

HELIPUERTOS									
NOMBRE	COORD	ELEV M FT	LEN/WID	SFC	RSTG KG	LGT	SER	HR OPS	OPR USO OBS
a	b	c	d	e	f	g	h	i	j
SANTIAGO/ Helipuerto Sonda SHSD	33 26 15 S 70 39 21 W	610 2001	TLOF Rectángulo 18 x 14 Punto Toma Contacto Círculo 6 m diámetro	CONCRETO Tipo: Elevado	5.000 kg	NIL	NIL	HJ	Sergio Prieto Silva PVT TEL +56226576301/ +56226575169 +56226576300 +56992243930 sergio.prieto@sonda.com
<p>SANTIAGO/Helipuerto Sonda Helipuerto Elevado emplazado en azotea Edificio Sonda, próximo a Zona SC-P28 (Palacio de La Moneda). Pilotos deberán tomar las medidas conducentes a no sobrevolar la zona. Pendiente Longitudinal 0.06 %. Pendiente transversal 0.05 %.</p> <p>Limitaciones Operacionales:</p> <p>a) Helipuerto Sonda emplazado en un Entorno Hostil Congestionado, teniendo actualmente libre la pendiente de aproximación y despegue, solo por el sector norte.</p> <p>b) El viento predominante en superficie, en el sector de ubicación del emplazamiento, durante el transcurso del año, proviene habitualmente desde el S o NW. La orientación de aproximación más conveniente por ahora, sería en el arco 340°. La orientación de aproximación más conveniente sería en el arco 340° a los 020° (dirección general hacia el S), como así también, el mismo arco hacia el sector N para los despegues con un procedimiento de despegue vertical y posteriormente orientarse contra el viento predominante.</p> <p>c) El Helipuerto cuenta con las tres condiciones operacionales que son esenciales para todo helipuerto: i) Área de Aproximación Final y Despegue. ii) Área Toma de Contacto y Ascenso Inicial. iii) Área de Seguridad</p> <p>De producirse una falla durante la fase de inicio de un despegue o en la fase final de una aproximación, que involucre la realización de un procedimiento de auto rotación la decisión normal de todo piloto será la de maniobrar el helicóptero hacia un sector previamente evaluado de sus entornos.</p> <p>d) El área actual posee las características de edificaciones en altura, calles con tráfico lo que clasifica como Hostil Congestionado, dónde solo pueden operar helicópteros de Categoría A o Clase Performance 1.</p> <p>e) La plataforma circular de posada del helipuerto, catalogado para ser individualizado "de elevado" y con particularidades de un área confinada, según las orientaciones magnéticas: i) Hacia el N con una disponibilidad entre los 352° a los 010° de vuelo suficiente para acelerar y posteriormente iniciar un ascenso en dirección hacia el N. ii) Hacia el S con 25 m. de disponibilidad de superficie para posteriormente elevarse en la fase de despegue en dirección S. No permitido su uso de vuelo hacia el rumbo general S. iii) Hacia el O, cuando hay condiciones de viento, desde esa dirección, no será posible, existiendo un edificio de oficinas, antenas y edificio habitacional elevado, no siendo permitido un despegue hacia ese sector. iv) Hacia el E, cuando hay condiciones de viento desde esa dirección, no será posible, existiendo unos mástiles y otras construcciones elevadas, no siendo permitido un despegue hacia ese sector.</p> <p>f) Los cálculos operacionales dependerán del Piloto al mando, las condiciones meteorológicas y las orientaciones de las trayectorias según la dirección e intensidad del viento en superficie. Es por ello que se estima que la operación de un helicóptero del tipo AW-109 o similar, tanto para una aproximación final a la plataforma de posada, como para su despegue desde ella, representan una operación que debe estar bien planificada para reducir el riesgo y se deben cumplir a cabalidad los procedimientos del Manual de la Aeronave y las técnicas asociadas a estas maniobras, respetando los rumbos sugeridos y orientaciones establecidas previamente.</p>									
SANTIAGO/ Helipuerto Titanium SHPD	33 24 47 S 70 36 13 W 5 km NE de Plaza de Armas de Santiago	831 2727	TLOF Elipse 45 x 23 Punto Toma Contacto 2 círculos 12 m diametro	Hormigon Tipo: Elevado	12.000 kg	YES	WDI	H24	Cristian Lobos Ulloa PVT TEL +56224241072 CEL +56998298723 Email clobos@mibgroup.cl HEL PVT CLR vía CEL
<p>SANTIAGO/ Helipuerto Titanium</p> <ul style="list-style-type: none"> - Orientación Magnética 278°-098°. - CTN obstáculo en operación ARR/DEP debido a Edificio Costanera Center localizado a 460 m al SW de TDZ entre 205° y 218°. - CTN existencia de pararrayo y WDI 2.2 y 3 M HGT localizado a 2 M al E TDZ, pararrayo no señalado. - CTN existencia de pararrayo y WDI 2.2 y 3 M HGT localizado a 2 M al W TDZ, pararrayo no señalado. <p>Limitaciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> -El HLP titanium puede ser utilizado por helicópteros Cat A y B a turbina para realizar OPS de clase de performance 2 y 3 que operen dentro de las limitaciones operacionales de las acft según su manual de vuelo. -Se excluyen expresamente de la clase performance 3 todos los helicópteros monomotores con motor convencional o recíproco del tipo R44 y R22, Schweizer/Hughes 300 Hiller 12-e, Enstrom F28, Guimbal Cabri G2 u otros, mas todos aquellos certificados como de cat restringida, salvo en aquellos casos considerados de emergencia donde sea necesaria su utilización para evacuación de personas (ej. incendios, terremoto u otra que lo amerite.) -Las tripulaciones deben conocer y tener presente los actuales lugares posibles de utilizar en caso de presentarse una emergencia que involucre una autorrotación o aterrizaje forzoso. además deben estar debidamente entrenadas y capacitadas para operar en HLP elevados. -Los helicópteros monomotores a turbina deben aproximar manteniendo una trayectoria de acercamiento entre los 160° y 190° cuando se planifiquen hacia el S y entre los 030° y 050° N. Deben considerarse preferentemente aproximaciones de ángulo alto a la plataforma de posada. -Mediante un nuevo análisis operacional al HLP titanium, se puede concluir que en el también es factible efectuar operaciones nocturnas, si se cumple con el requisito de operar solo con helicópteros multimotores turbina certificados en cat A para realizar operaciones de clase performance 1 con capacidad de una performance apropiada para la continuación segura de un vuelo en caso de falla de un motor. Lo anterior avalado por el entorno gral en superficie que presenta este HLP y la complejidad que representa soslayar un aterrizaje forzoso en condiciones nocturnas. -En el HLP del Edificio Titanium pueden operar solo helicópteros turbina multimotores certificados en cat a o clase de performance 1 ya que de producirse una emergencia en la acft que no cumpla con este tipo de certificación involucra un aterrizaje forzoso en condiciones nocturnas donde el piloto asume un riesgo inaceptable que podría involucrar consecuencias de imprevisible magnitud tanto para la tripulación terceros o bienes en tierra. -La operación de helicópteros sobre la plataforma en condiciones nocturnas que no se encuentren certificados en cat a o clase performance 1 solo se justificaria ante la eventualidad de producirse una emergencia que amerite necesariamente la evacuación de personas en peligro de vida. -Los helicópteros que operen en este HLP deberán tomar contacto en las frecuencias de control del AD Eulogio Sanchez, (Tobalaba) y del AD Municipal de Vitacura. -El HLP es de uso privado por tanto quienes quieran hacer uso de el, deberán solicitar autorización al ADM y dar cumplimiento al procedimiento operacional establecido. 									

HELIPUERTOS									
NOMBRE	COORD	ELEV M FT	LEN/WID	SFC	RSTG KG	LGT	SER	HR OPS	OPR USO OBS
a	b	c	d	e	f	g	h	i	j
SAN ANTONIO / Helipuerto Hospital Claudio Vicuña SHCV	33 35 19 S 71 36 34.67 W A 1.5 Km del centro de San SAntonio	70 210	TLOF Cuadrado 20 x 20 m. Punto Toma Contacto Cuadrado 10 x 10 m.	Concreto Tipo: Elevado	5.000 Kg	YES	EQPT mínimo SEI	H24	Serv. Salud Valparaíso San Antonio PUB con fines asistenciales Enrique Jiménez Mira TEL +56352206162 Email enrique.jimenez@redsalud .gob.cl
SAN ANTONIO / Helipuerto Hospital Claudio Vicuña Orientación Magnética 070°-220° Restricciones Operacionales: a) El Helipuerto que se construye en el Hospital Claudio Vicuña, en la Comuna de San Antonio, está emplazado en altura, cuyo entorno presenta características de "hostil congestionado", debido que el terreno bajo la plataforma, se encuentra densamente poblado y, por otra parte, se ubica en las inmediaciones del Aeródromo de Santo Domingo. b) Debido a las actuales características del entorno donde se emplaza el helipuerto, solo helicópteros Categoría A podrían operar en él, en Clase de Performance 1 y en contacto radial con la Torre de Control de Santo domingo, cuando esta se encuentra en servicio, y aproximando o despegando por aquellas zonas sin obstáculos.									
SAN GREGORIO/ Helipuerto Posesión SHSE	* 52 14 58 S 68 56 12 W	23 76	Pista 1 TLOF Rectángulo 34 x 25 m. Punto Toma Contacto Círculo 7 m. diámetro Pista 2 TLOF Rectángulo 22 x 25 m. Punto Toma Contacto Círculo 7 m. diámetro	Concreto Tipo: Superficie	10.000 kg	NIL	NIL	HJ	ENAP PVT
SAN GREGORIO/Helipuerto Posesión - CTN Punto Posada 1, antena 12 m. HGT a 20 m. al SW, afecta SFC de Transición. - CTN Punto Posada 1, postes electricidad balizados 14 m. HGT a 127 m. al NW.									
SAN GREGORIO/ Helipuerto Posesión 5 SHSI	* 52 16 06 S 69 04 24 W 4.2 NM al 289° W de Cabo Posesión	30 98	TLOF Cuadrado 16 x 16 m. Punto Toma Contacto Cuadrado 16 x 16 m.	Metálica cubierta con pintura antideslizante Tipo: Plataforma Petrolera	4.000 kg	NIL	NIL	HJ	León Sougarret S. PVT
SAN GREGORIO/ Helipuerto San Gregorio SHSG	52 37 17.35 S 70 12 16.14 W Interior Refinería ENAP San Gregorio	7 23	TLOF Cuadrado 20 x 20 m. Punto Toma Contacto Círculo 10 m. diámetro	Hormigón Tipo: Superficie	5.000 Kg	YES Perímetro de TLOF	WDI	H24	ENAP Jean Paul Marais Gallí Victor López Barria PVT TEL +56612296005 +56941661724 jmarais@enap.cl vlopezb@enap.cl
SAN GREGORIO/Helipuerto San Gregorio - Orientación Magnética: 030°/210°. - El emplazamiento del helipuerto es considerado de "Entorno No Hostil" por estar situado en terreno amplio para la operación normal de un helicóptero. - El helipuerto puede ser utilizado por helicópteros de Clase de Performance 1, 2 y 3 o Categorías A y B ajustándose a las dimensiones de la F.A.T.O y resistencia de la superficie.									
SAN GREGORIO/ Helipuerto Batería Dungenes N° 1 SHDG	* 52 22 51 S 68 25 53 W 46 km E Posesión	8 25	TLOF Rectángulo 13 x 11 Punto Toma de Contacto Círculo 8 m diámetro	Ripio Madera	7.000 kg	Area de contacto y elevación inicial	WDI SGL	H24	León Sougarret S. PVT Orientación magnética 230 grados
SAN GREGORIO/Helipuerto Batería Dungenes N° 1 - Orientación Magnética 230 grados.									
SAN PEDRO/ Helipuerto La Cabaña SHME	33 58 28,60 S 71 23 18,60 W	182 597	TLOF Cuadrado 20 x 20 Punto Toma de Contacto 10 M de diámetro	Hormigón Tipo: Superficie	5.000 kg	NIL	WDI	HJ	Rodrigo Bisbal M. PVT TEL 228200901 CEL +56968462655
SAN PEDRO/Helipuerto La Cabaña Orientación Magnética 150 grados.									

AIS-CHILE

AMDT NR 60

HELIPUERTOS									
NOMBRE	COORD	ELEV M FT	LEN/WID (m)	SFC	RSTG	LGT	SER	HR OPS	OPR USO OBS
a	b	c	d	e	f	g	h	i	j
TALCAHUANO Helipuerto Dinahue SHUE	36 46 15 S 73 06 24 W 3.9 km W de Carriel Sur	3 9.8	TLOF Cuadrado 18 x 18 m Punto Toma Contacto Círculo 8 m diámetro	Pasto Tipo: Superficie	3.700 kg	NIL	WDI SGL	HJ	Italo Zunino M. María Zunino B. PVT TEL (41) 2432055
TALCAHUANO/ Helipuerto Dinahue Orientación Magnética 030°-120° - Limitaciones: Deberán mantener contacto FREQ 118,6 MHz, para información de tráfico por estar dentro de zona de control del AD Carriel Sur (CTR). - Cualquier OPS requiere permiso previo del Administrador vía TEL. - El sector de acopio de madera en ningún caso podrá ubicarse a menos de 25 m del borde del área de toma de contacto y su altura no podrá superar los 5 m.									
TALCA / Helipuerto Hospital Regional de Talca SHHT	35 25 36.3 S 71 38 46.2 W 6.8 Km al S Ad. Panguilemo	116 381	TLOF Cuadrado 20 x 20 m Punto Toma Contacto Cuadrado 13 x 13 m	Hormigón Tipo: Elevado	3.000 kg	Perimetro de TLOF	WDI	H24	Osvaldo Acevedo G. PUB con fines Asistenciales TEL +56712747718 +56712749000 +56712749913 +56993644528 oacevedo@hospitaldetalca.cl
TALCA/Helipuerto Hospital Regional de Talca - Orientación Magnética: Aproximación 110° y Despegue 290°. - CTN existencia de 2 Pararrayos ubicados a los 291° NW a 53 m de RAMP de 3 m HGT, el segundo 041° NE a 13 m de RAMP de 1 m HGT. - CTN 2 Antenas de telefonía móvil 36 m. HGT localizadas a 525 m. al NE de TLOF 352524.55S / 713831.15W y a 552 m. al NE de TLOF 352525.10S / 713829.17W. - CTN Edificio Hospital ubicado a 40 m. al S HLP. - El emplazamiento del helipuerto es considerado de "Entorno Hostil Congestionado" debido a que no existen lugares apropiados para efectuar aterrizajes forzosos en la etapa final de la aproximación o en la parte inicial del despegue, debido a las edificaciones y vías vehiculares que lo circundan. - Dadas las actuales circunstancias y características del entorno, este deberá ser utilizado preferentemente por helicópteros categoría A y Clase performance 1 y performance 2. - Operación HEL monomotores deberá ser solo utilizada como transporte de pacientes graves o caso de emergencia/catástrofes. Para operación de HEL se debe efectuar APRO de acuerdo a los manuales de vuelo de las respectivas ACFT.									
TALCA / Helipuerto Aerofly SHFY	35 26 39.95 S 71 36 4,10 W 7,4 Km al sur AD Panguilemo	125 410	TLOF 20 x 20 m Punto Toma Contacto Círculo 10 m diámetro	Hormigón Tipo: Superficie	25.000 Kg	NIL	WDI	HJ	Felipe Henríquez Meza. PVT CEL +56990005389 TEL +56712205600 felipe.henriquez@aerofly.cl
TALCA/Helipuerto Aerofly Orientación Magnética 040°-220° Puesto de estacionamiento : Plataforma de 10 x 10 m., Superficie Hormigón, Resistencia 20 toneladas, Coord Geo. 352639.39S / 713606.69W									
TALTAL/ Helipuerto Paranal SHPA	24 38 30 S 70 22 57 W 2.6 KM al SE Observatorio Cerro Paranal.	2397 7864	TLOF Cuadrado 20 x 20 m Punto Toma Contacto Círculo 6 m diámetro	Asfalto Tipo: Superficie.	7.000 Kg	NIL	WDI	HJ	Vanessa Peidro Cid PVT TEL +56552435119 CEL +56934336557 Email vanessa.peidrocid@eso.org
TALTAL/Helipuerto Paranal Orientación Magnética 162°-342°									
TEMUCO / Helipuerto Del Pacífico SHDP	38 45 57 S 72 48 18 W Ruta S30 km 17,5 de Temuco	61 200	TLOF Cuadrado 15 x 15 m Punto Toma Contacto Círculo 8 m diámetro	Pasto / Hormigón Tipo: Superficie	4.000 kg	NIL	WDI	HJ	Carlos Barrie O. PVT CEL 09-4435665 Coordinar OPS con Temuco Torre.
TEMUCO /Helipuerto Del Pacífico - CTN hilera de árboles 20 m HGT, sobrepasan trayectoria de aproximación y área de toma de contacto.									

HELIPUERTOS

	COORD	ELEV M FT	LEN/WID (m)	SFC	RSTG	LGT	SER	HR OPS	OPR USO OBS
a	b	c	d	e	f	g	h	i	j
TEMUCO / Helipuerto Hospital Regional de Temuco SHSS	38 44 10 S 72 35 55 W Localizado en edificio del Hospital y 4 km NE AD Maquehue-Temuco	150 492	TLOF Círculo 22 m diámetro Punto Toma Contacto Cuadrado 11 x 11 m.	CONC Tipo: Elevado	10.000 kg	YES	WDI SGL	H24	Director del Hospital PUB TEL (45) 2556622 OPS ACFT PPR COOR vía TEL o FAX.
TEMUCO/ Helipuerto Regional de Temuco - HEL utilizable sólo sector N-W hacia el Sur entre los 350° y 180° clockwise. Pendiente longitudinal 1%. - CTN antena 12 m HGT a 88 m al SW, balizada.									
TENO / Helipuerto Santa Graciela SHTE	34 51 03.80 S 71 19 26.40 W Localizado a 15 Km al W de Plaza de Armas de Tenó	190 623	TLOF Cuadrado 22 x 22 m. Punto Toma Contacto Círculo 9 m. diámetro.	Hormigón Tipo: Superficie	6.000 Kg	NO	WDI Equipo Mínimo SEI	HJ	Eduardo Bianchi Retamal PVT CEL +56997891207 ebianchi@visioncare.cl
TENO / Helipuerto Santa Graciela Orientación Aproximación – Despegue 230° - 160°. Restricciones Operacionales a) El eje de aproximación general debe ser desde el nor-este, pudiendo variar dependiendo de la dirección e intensidad del viento. b) El eje de despegue general debe ser hacia el sur-este pudiendo variar dependiendo de la dirección e intensidad del viento.									

HELIPUERTOS									
NOMBRE	COORD	ELEV M FT	LEN/WID (m)	SFC	RSTG	LGT	SER	HR OPS	OPR USO OBS
a	b	c	d	e	f	g	h	i	j
VICHUQUEN/ Helipuerto Santa Carolina SHAF	34 49 34,40 S 72 03 59,49 W Riviera Lago Vichuquen, Sector Piedras Bayas	50 164	TLOF 18m Diametro Punto Toma Contacto Círculo 10 m diámetro	Pasto-Hormigón Tipo: Superficie	5.000 kg	NIL	WDI	HJ	Alfonso Fuenzalida C. PVT TEL +56222433891 CEL +56993382084 Orientación Magnética 025°-075°
VILLARRICA/ Helipuerto Villarrica Park Lake SHVI	39 18 07 S 72 05 20 W 13 km S camino a Villarrica	245 804	TLOF Cuadrado 18 x 18 Punto Toma Contacto Círculo 10 m diámetro	CONC Pasto Tipo: Superficie	6.000 kg	NIL	WDI SGL	HJ	Carlos Novoa V. PVT TEL (02) Q377422/ 23777405 HEL PVT CLR uso vía TEL.
VILLARRICA/ Helipuerto Villarrica Park Lake - APCH directa al área de punto de contacto FM SECT N TO S, rumbo 187 DEG. DEP sentido contrario rumbo 007 DEG, sobre el Lago Villarrica. Pendiente longitudinal 0.5%. Pendiente transversal 0.5%									
VIÑA DEL MAR/ Hospital Naval Almte Nef SHHN	* 32 59 48 S 71 32 09 W	61 200	TLOF Cuadrado 26 x 26	CONC Tipo: Superficie	16.000 kg	YES	Equipo mínimo SEI	H24	Armada de Chile MIL TEL (32) 2686258
VIÑA DEL MAR / Hospital Naval Almirante Nef - OPS sólo helicópteros FF.AA. Helicópteros civiles sólo traslado de enfermos. CLR OPS TEL ó contactar Frecuencia Viña del Mar Torre. - CTN cerco perimetral 1.2 m. HGT en TDZ									
VIÑA DEL MAR/ Helipuerto Reitz Dos SHRZ	33 02 34 S 71 31 01 W	73 239,5	TLOF Cuadrado 20 x 20 Punto Toma Contacto Círculo 9 m diámetro	Hormigón Tipo: Elevado	5.000	YES	WDI Equipo mínimo SEI	HJ	Felipe Reitz Lobo PVT TEL +56322631053 CEL +56995325184 Email felipe@mudau.cl
VIÑA DEL MAR/ Hospital Gustavo Fricke SHGF	33 01 45 S 71 32 34,7 W	74 243	TLOF Cuadrado 20.25 x 20.25 Punto Toma Contacto Cuadrado 10 x 10	Hormigón Tipo: Elevado	5.000	NIL	WDI	H24	Leonardo Reyes Villagra PUB Con Fines Asistenciales TEL 322577602 32257603 +56999197772 Leonardo.reyes@redsalud.gob.cl
VIÑA DEL MAR/Hospital Gustavo Fricke - CTN OBST Edificio de 45 M HGT localizado a 110 M de APN HLP, Coord. Geográficas 330150S / 0713234W. - CTN OBST Grúa 60 M HGT a 370 M APN HLP, Coord. Geográficas 330145S / 0713250W - El entorno operacional presenta características de hostil congestionado, dado que el emplazamiento se encuentra rodeado de edificios vias angostas de alto tránsito vehicular y peatonal. - Al sobrevolar áreas densamente pobladas durante la fase final de APCH e inicial del despegue, y al existir OBST y edificaciones representativamente elevadas en las trayectorias mencionadas, se perciben inconvenientes o riesgos controlados en las operaciones de un HEL de tipo bimotor o similares por parte el operador aéreo.									
VITACURA/ Helipuerto Gildemeister SHRA	33 22 46,16 S 70 31 49,00 W	803 2635	TLOF 20 x 20 Punto Toma Contacto Círculo 9 m diámetro	Hormigón Tipo: Elevado	3.000 kg	NIL	WDI LGT	HJ	Marcelo Marchese M. PVT TEL +56225964020 CEL +56982349208 mmarchese@gildemeister.cl
VITACURA/ Helipuerto Gildemeister - Situado al lado de una Avenida de alto flujo vehicular, existen lugares continuos libres de obstáculos y de grandes dimensiones que permiten la planificación de un aterrizaje forzoso durante la fase final de aproximación o inicio del despegue. - Debido a que se encuentra ubicado en un "entorno no hostil", puede ser utilizado por helicópteros clase performance 1, 2 y 3 (Categoría A y B multimotor y monomotor) que cumplan con las limitaciones operacionales de la aeronave, ya que existen zonas continuas en las que es posible efectuar con seguridad un aterrizaje forzoso. - La tripulación que opere en este helipuerto debe estar entrenado y capacitado para operar helipuertos en altura. - Se debe tener precaución, ya que el helipuerto se emplaza distante a 280 m al norte de la Zona Prohibida (SC-P77).									
VITACURA/ Helipuerto Clínica Alemana Santiago SHCD	33 23 31 S 70 34 22 W 1,5 km SE AD Municipal de Vitacura	662 2172	TLOF Círculo 20 m diámetro Área de Punto de Toma de Contacto Círculo 10 m diámetro	Hormigón Tipo: Elevado	8.000	YES	WDI LGT Equipo mínimo SEI	H24	Juan Pablo Abarca Peña PUB Fines Asistenciales +56222101111 Ax 8766 Cel. +56957630068 jabarcap@alemana.cl
VITACURA/Helipuerto Clínica Alemana Santiago - Limitaciones: El HLP se emplaza en un entorno hostil congestionado por encontrarse rodeado de edificaciones de diferentes alturas y calles con alta congestión vehicular y peatonal. Por lo tanto, solo se autoriza la operación de HEL certificados como CAT A. - Los HEL que operen en forma permanente, deben ser biturbina. Operación de helicópteros monomotor turbina, en caso excepcional y por razones de urgencia médica, puede ser utilizado previa coordinación con el encargado responsable de su empleo. - CTN OBST inmediaciones del HLP: 1.- Torre central del edificio a 30,45 al S del borde de la señal de toma de contacto y elevación inicial. 2.- Sala de máquinas a 14,15 m al N del borde de la señal de toma de contacto y elevación inicial. - Orientación Magnética 020°-200°									

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE

HELIPUERTOS									
NOMBRE	COORD	ELEV M FT	LEN/WID	SFC	RSTG	LGT	SER	HR OPS	OPR USO OBS
a	b	c	d	e	f	g	h	i	j
YERBAS BUENAS Helipuerto Esmeralda SHEE	35 43 12 S 71 30 35 W 8 km NE de Yerbas Buenas	175 574	TLOF Cuadrado 18 x 18 Punto de toma de contacto Círculo 8 m diámetro	Pasto	5.000 kg	NIL	WDI SGL	HJ	Francisco Posada C. PVT TEL (2) 23926140 HEL PVT CLR PPR vía TEL. Pendiente Longitudinal 0,01 por ciento. Pendiente transversal 0,01 por ciento. Sector despejado 280° a 310°.
YERBAS BUENAS Helipuerto San Esteban SHET	35 42 08 S 71 34 20 W 5 km N de Yerbas Buenas	165 541	TLOF Cuadrado 18 x 18 Punto de toma de contacto círculo 8 m diámetro	Pasto	5.000 kg	NIL	WDI SGL	HJ	Francisco Posada C. PVT TEL (2) 23926140 HEL PVT CLR PPR vía TEL. Pendiente Longitudinal 0,01 por ciento. Pendiente transversal 0,01 por ciento. Sector despejado 150° a 210°

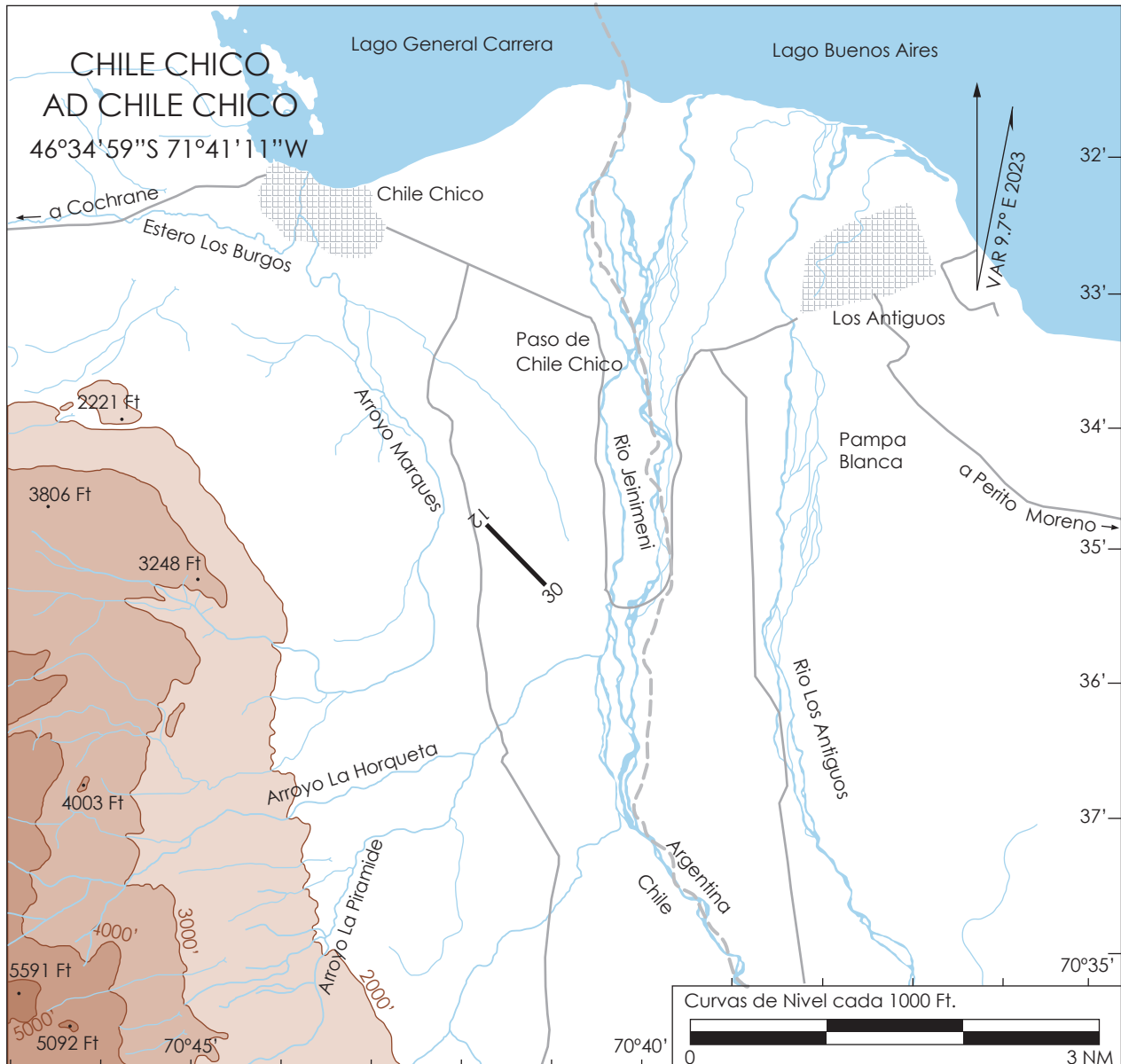
DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE

HELIPUERTOS									
NOMBRE	COORD	ELEV M FT	LEN/WID	SFC	RSTG	LGT	SER	HR OPS	OPR USO OBS
a	b	c	d	e	f	g	h	i	j
ZAPALLAR/ Helipuerto Alta Vista SHAV	32 37 18,45 S 71 23 58 W	134 440	TLOF Cuadrado 18 x 18 Punto de toma de contacto círculo 8 m diámetro	ASPH/Gravilla	2.500 kg	NIL	WDI	HJ	Martin Galdames PVT Orientación Magnetica 060° - 240°
ZAPALLAR/ Helipuerto Alta Vista – CTN OBST tendido electrico señalizado de 2 M HGT perpendicular al SW de HLP. DEP se deben realizar de SO a NE. ARR se deben realizar de NE a SO.									
ZAPALLAR/ Helipuerto San Cristobal SHCI	32 34 45 S 71 27 18 W Localidad de Cachagua	30 98	TLOF Rectángulo 8 x 7 Punto de toma de contacto círculo 6 m diámetro	Estructura de madera	5.000 kg	NIL	WDI SGL	HJ	Christoph Kauffmann B. PVT TEL (2) 22206191 HEL PVT CLR PPR vía TEL
ZAPALLAR/ Helipuerto San Cristobal – Las aeronaves que eventualmente operen desde o hacia este helipuerto deberán irradiar su posición e intenciones, con el objeto de prevenir conflictos con las aeronaves de la Armada de Chile, quienes realizan patrullaje en la zona, principalmente en el verano. – Las operaciones de aproximación y despegues al helipuerto solamente por el sector Weste entre 250 grados y los 310 grados.									

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE

RESTRICCIONES OPERACIONALES

- Todo Tráfico que opere en Aeródromo de Caldera comunicará intenciones de vuelo a Atacama Torre frecuencia 118,3 Mhz. posterior al despeque.
- Aeronaves LDG/TKOF contactar frecuencia TIBA 118.2 Mhz.
- Toda aeronave en Circuito de Tránsito, posterior al contacto con Atacama Torre deberá mantener frecuencia TIBA 118,2 Mhz.
- Aeronaves que vayan a mantener en Zonas de Instrucción publicadas contacto Atacama Torre frecuencia 118,3 Mhz.
- Aeronaves que sobrevuelen y/o se dirijan a aterrizar contactar Atacama Torre frecuencia 118,3 Mhz dentro de 25 NM.
- MNM DEP/ARR FLT VFR ACFT VIS 5 Km CEIL 450m.
- No permite Operaciones VFR Especial.
- Precaución actividades de instrucción en Circuitos de Tránsito y en Zonas de Instrucción publicadas.
- Se establecen las siguientes Zonas de Instrucción: (1500FT A 2500FT ALT)
ZONA A: 26 58 58 S/70 47 34 W 26 58 58 S/70 45 50 W
 27 00 24 S/70 48 26 W 27 02 15 S/70 48 26 W
 27 02 15 S/70 45 50 W
ZONA B: 27 03 17 S/70 45 19 W 27 03 17 S/70 40 23 W
 27 05 44 S/70 45 19 W 27 06 08 S/70 40 22 W
ZONA C: 27 06 24 S/70 50 40 W 27 07 01 S/70 49 43 W
 27 07 37 S/70 49 38 W 27 08 12 S/70 54 18 W
 27 09 40 S/70 52 02 W



ELEVACION AERODROMO

1.070 FT (326 m)

RESISTENCIA

20.000 Kg.

COMUNICACIONES

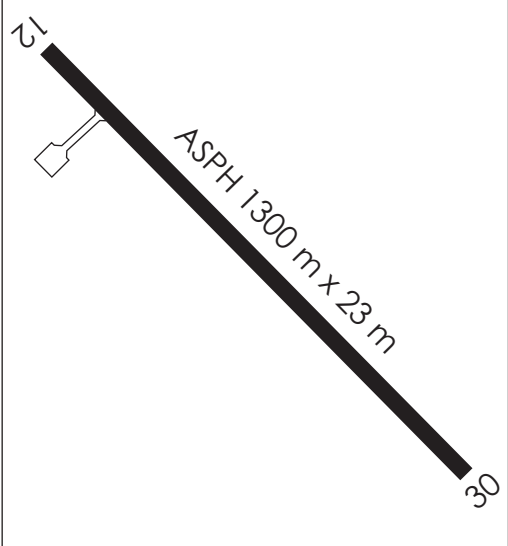
CHILE CHICO INFO 127.7 MHz / Radio 5454

HORARIO DE FUNCIONAMIENTO

HJ . Al FCCV restar 30 minutos.

PRECAUCION

- Zanjas drenaje a 17 m costado RWY, de 1 m de ancho y 35 cm de profundidad.
- RWY 50 m CONC a partir de THR 31, resto 1250 m ASPH.
- Para información luces RWY ver reverso.



DASA / SECCIÓN AIS-MAP

SCCC VAC

DGAC

AD CHILE CHICO / CHILE CHICO

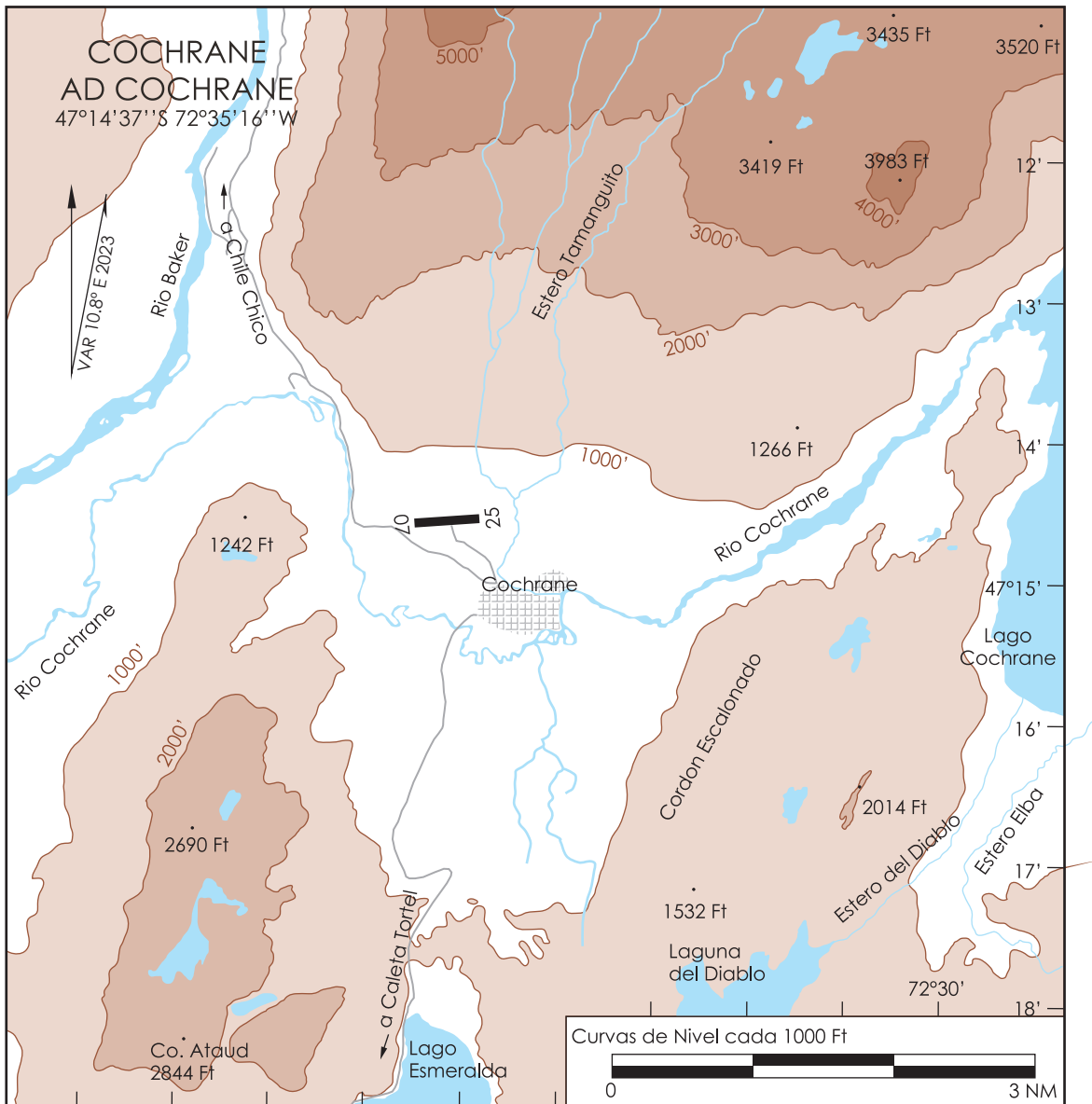
ILUMINACIÓN DE RWY

AD CUENTA CON LGT EMERGENCIA FIJAS NO FRANGIBLES DISPONIBLE SOLO PARA MEDEVAC O CATÁSTROFES NATURALES DECRETADAS POR EL GOBIERNO.

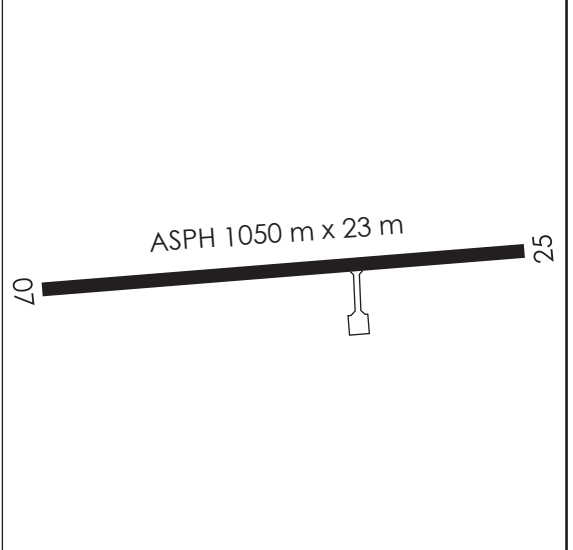
SISTEMA OPERA MEDIANTE CONTROL REMOTO POR PERSONAL DGAC. SE REQUIERE COORDINAR 1 HR. ANTES VÍA FONO. MANDATORIO CONTAR CON EXTENSIÓN DE SERVICIO AUTORIZADA.

REF AIP VOL I PAG. AD 3.9-3.7-C

DASA / SECCION AIS-MAP



ELEVACION AERODROMO
643 Ft (196 m)
RESISTENCIA
23.000 Kg
COMUNICACIONES
COCHRANE INFO 126.7 MHz / Radio 5454 KHz
HORARIO DE FUNCIONAMIENTO
HJ. AI FCCV restar 30 minutos.
PRECAUCION
- Montículos de tierra, 1.5 m HGT a 18 m borde de RWY, costado NW.
- THR 25 montículos de tierra 0.6 m HGT por 100 m LEN a 18 m de borde de RWY.
- Peñón 30 m HGT a 100 m THR 07.
- Antena 150 FT a 400 m S TWR.
INFO RWY LGTS al reverso



DASA / SECCION AIS-MAP

ILUMINACIÓN DE RWY

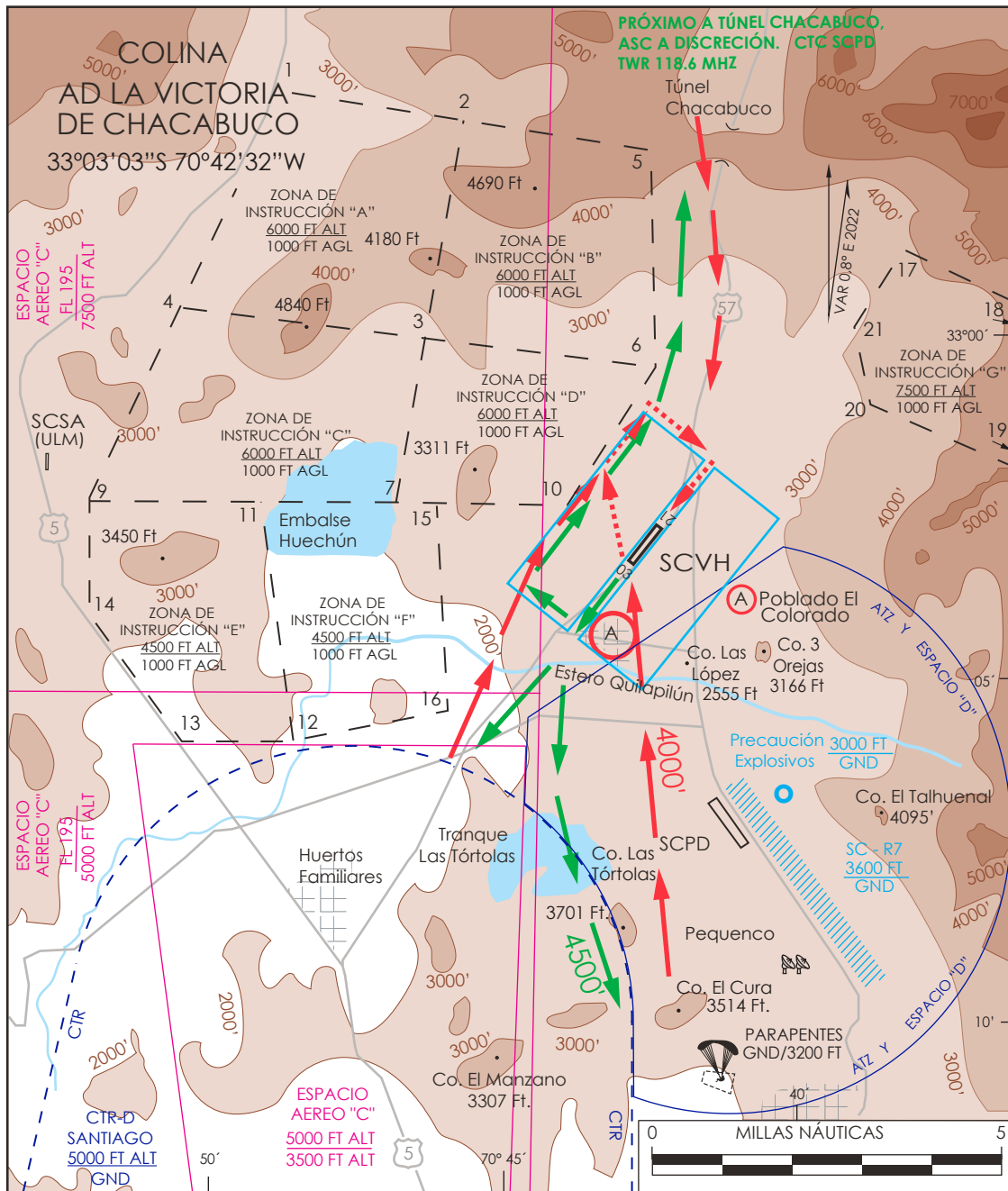
AD CUENTA CON LGT EMERG FIJAS FRANGIBLES AVBL PARA MEDEVAC
O CATASTROFES NATURALES DECRETADAS POR EL GOBIERNO.
SISTEMA OPERADO MEDIANTE CONTROL REMOTO POR PERSONAL DGAC.
SE REQUIERE COORDINACIÓN PREVIA.
MANDATORIO CONTAR CON EXTENSION DE SERVICIO AUTORIZADA.

DASA / SECCION AIS-MAP

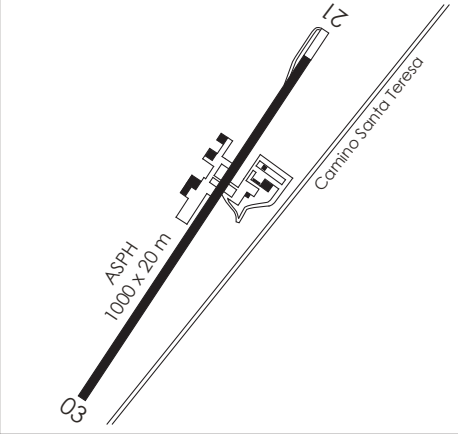
SCHR RET

D G A C

AD COCHRANE / COCHRANE



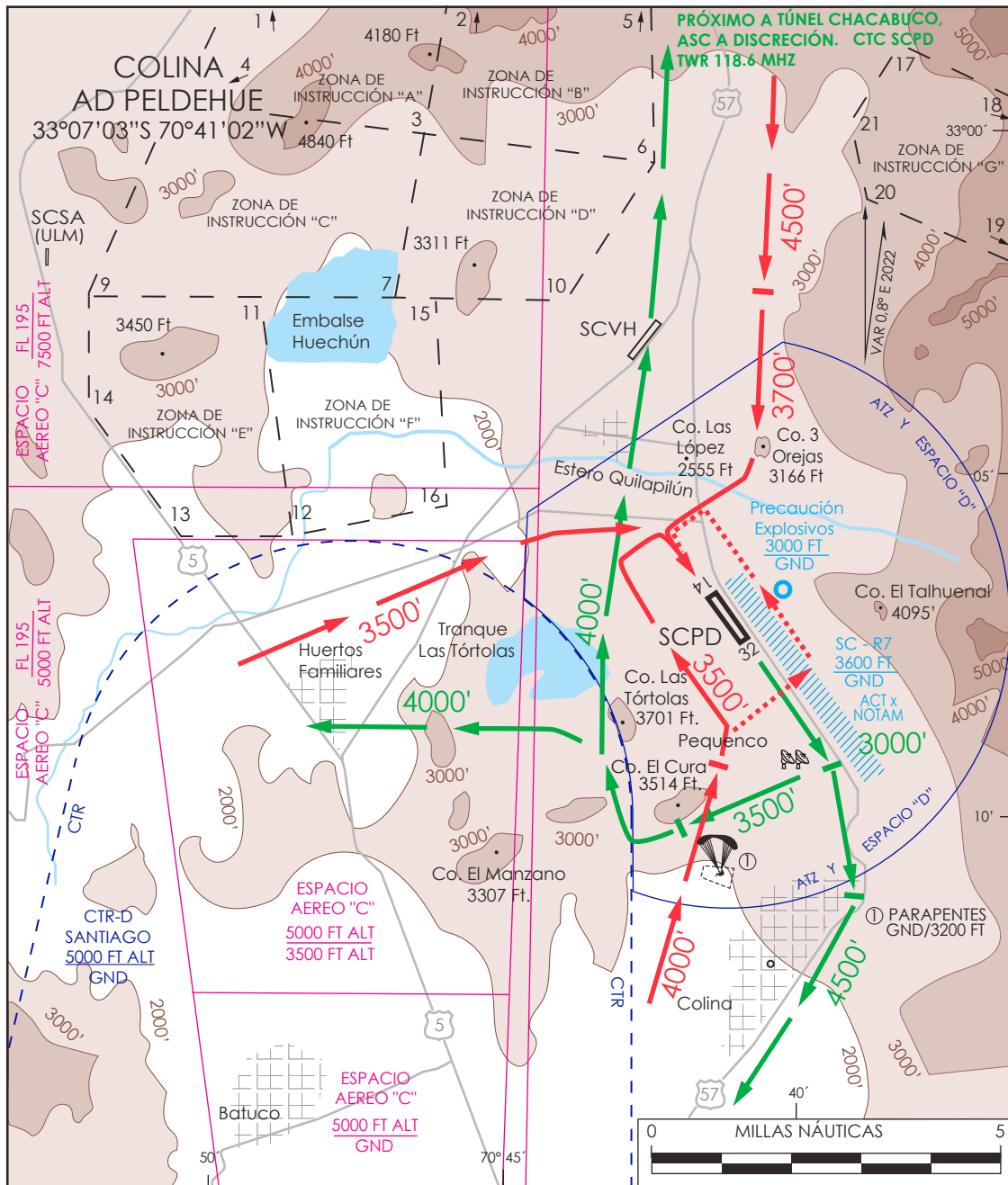
ELEVACION AERODROMO 2139 FT
 RESISTENCIA 5.700 Kg
 COMUNICACIONES: TIBA 126.75 MHz
 PRECAUCION:
 - OPS HEL sólo THR 21. Maniobras instrucción PPR.
 - Postes 12 m altura a 63 m SE y 395 m S de THR 03 WO SGL. Además, a 127 m SE y 298 m WSW de THR 03 con SGL. Afectan SFC de Transición.
 - Tendido eléctrico 12 m HGT 514 m N THR21 con SGL.
 - Tendido eléctrico alta tensión 1Km N de THR 21 con cables no balizados.
 - Depresión en terreno de 3 m profundidad sector NW y 7 m profundidad sector W de THR 21.



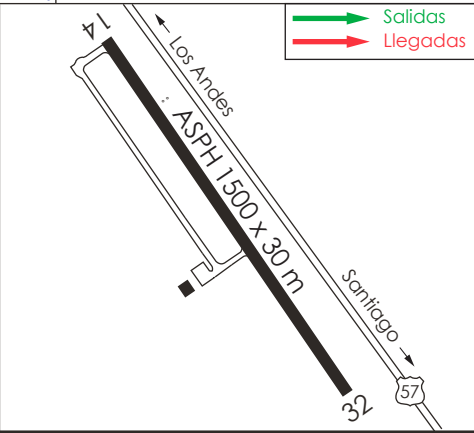
SCVH VAC D G A C COLINA / AD LA VICTORIA DE CHACABUCO

DASA / SECCION AIS-MAP

Para el detalle de los procedimientos de operación en SCVH,
ingresar a : <https://aipchile.dgac.gob.cl/> luego seleccionar link
AIP VOL I - ENR 7.21 Operación SCVH ver AIP VOL I ENR 7 SCVH



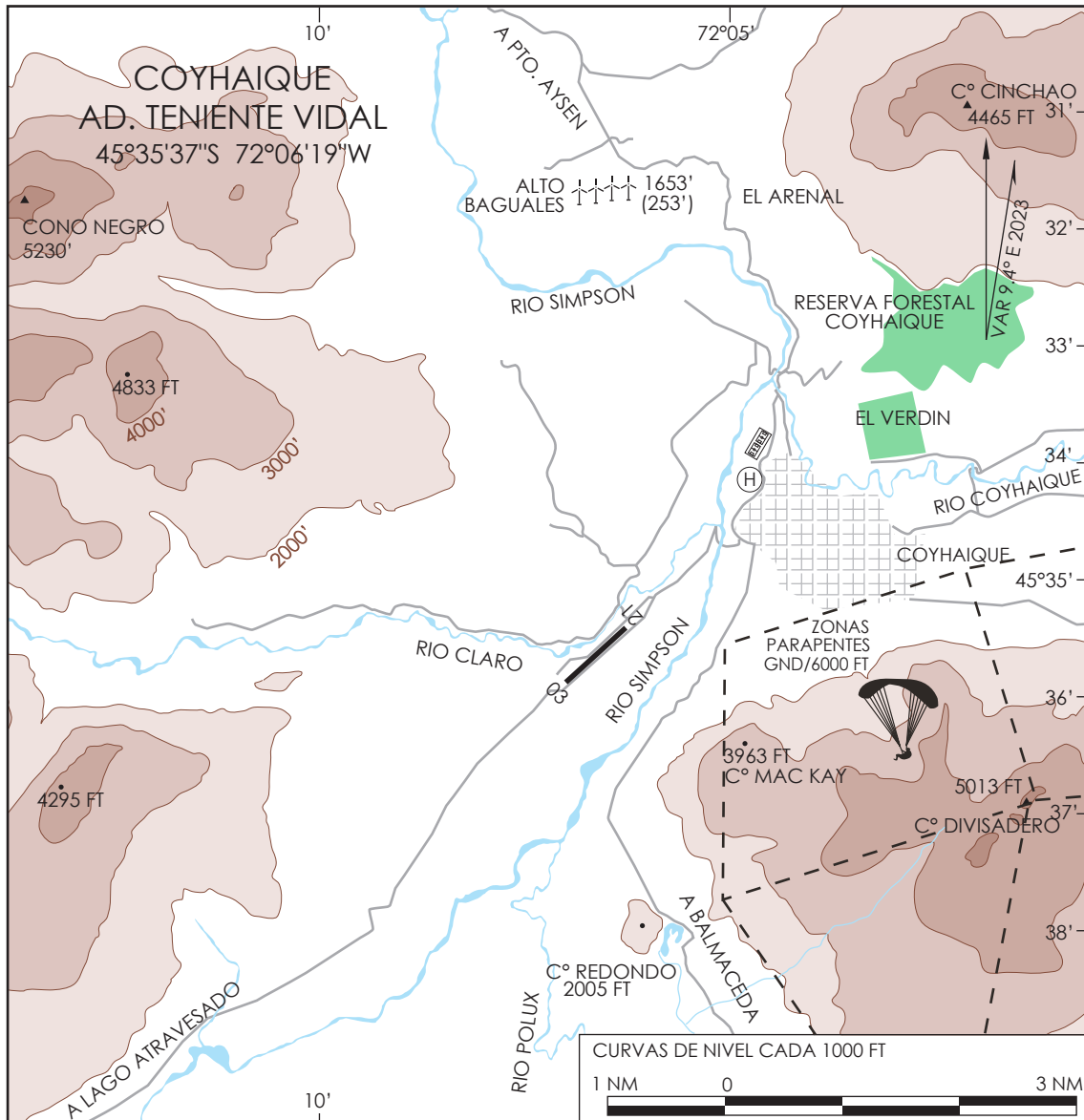
Elevación Aeródromo: 2198 FT (670 m)
 Resistencia: PCN 29/F/C/Y/U
 APAPI 3° RWY 14
 Comunicaciones:
 Peldehue TWR 118.6 / 118.0 MHz
 Peldehue GNDC 122.0 MHz
 Emergencia 121.5 MHz
 Zonas de instrucción:
 Zonas A, B, C, y D: 1000 FT AGL / 6000 FT ALT
 Zonas E y F: 1000 FT AGL / 4500 FT ALT.
 Zona G: 1000 FT AGL / 7500 FT ALT.
 MNM MET: VIS 3.5 Km / CEIL 350 m (1150 FT)



SCDP VAC DGAC COLINA / AD PELDEHUE

DASA / SECCIÓN AIS-MAP

Para el detalle de los procedimientos de operación en SCPD,
ingresar a : <https://aipchile.dgac.gob.cl/> luego seleccionar link
AIP VOL I - ENR 7.17 Operación SCPD ver AIP VOL I ENR 7 SCPD



ELEVACION AERODROMO

1020 FT (311 m)

RESISTENCIA

PCN 30 F/B/X/T

SISTEMA DE LUCES

REDL

COMUNICACIONES

COYHAIQUE INFO 126.7 MHz / Radio 5454 KHz

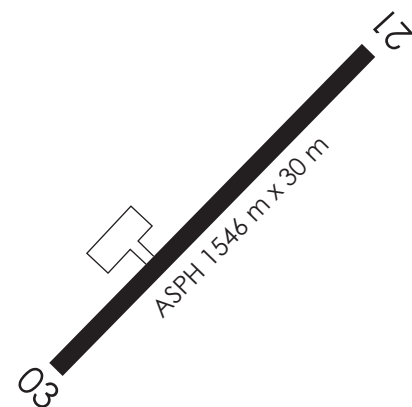
HORARIO DE FUNCIONAMIENTO

HJ. Restar 30 MIN al FCCV.

PRECAUCION:

- Márgenes RWY reblandecida por aguas lluvias DRG el IVNO.
- Sector ALTO BAGUALES, 7 KM aprox. N AD, por estructuras eólicas 70 m HGT, 150 m de separación entre ellas, con aspas giratorias.
- Cerco perimetral 2,5 m HGT, 50 m BFR THR03, SGL
- Cerco perimetral a 95 m BFR, interfiere zona APCH y DEP.-
- VIS desde TWR hacia THR 21 limitada debido a árboles.

CURVAS DE NIVEL CADA 1000 FT



DASA / SECCIÓN AIS-MAP

OPERACIÓN DE PARAPENTES

SECTOR CERRO NEGRO

45 35 28 S / 072 02 22 W

45 37 18 S / 072 01 36 W

45 37 25 S / 071 58 14 W

45 34 39 S / 071 56 15 W

SECTOR CERRO MACKAY

45 35 59 S / 072 04 58 W

45 35 28 S / 072 02 22 W

45 37 18 S / 072 01 36 W

45 37 54 S / 072 05 02 W

SECTOR VILLA JARA

45 37 54 S / 072 05 02 W

45 40 25 S / 072 02 39 W

45 37 18 S / 072 01 36 W

SECTOR EL FRAILE

45 37 18 S / 072 01 36 W

45 37 25 S / 071 58 14 W

45 39 43 S / 072 57 50 W

45 40 25 S / 072 05 02 W

INSTRUCCIONES: BALMACEDA APP 119.7MHZ

Operaciones de parapente deben ser coordinadas con Balmaceda APP y notificar el comienzo y finalización de acuerdo a la DAN 104 y regulaciones asociados.

El sobrevuelo sobre las instalaciones aeronáuticas en el cerro Divisadero está prohibido.

<p>TEL: +56 224392000 Ax. 4677 +56 224392000 Ax. 4678 +56 224392000 Ax. 4680</p> <p>AFS: SCSCYOYX</p> <p>aischile@dgac.gob.cl www.dgac.gob.cl www.aipchile.dgac.gob.cl</p>	<p>CHILE</p>  <p>DGAC CHILE</p> <p>SUPLEMENTO AIP-CHILE SUPPLEMENT AIP-CHILE</p>	<p>SUP AIP-CHILE</p> <p>AFECTA / IT AFFECTS VOL I</p> <p>S15</p> <p>FECHA PUBLICACIÓN 27 NOV 2024</p>
--	--	---

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

CURACAVÍ / AD CURACAVÍ (SCCV)
ACTUALIZA CARTA VAC
CURACAVI / CURACAVI AERODROME (SCCV)
UPDATES VAC CHART

I. PROPÓSITO

El presente SUP AIP, actualiza la Carta VAC y su reverso en lo siguiente:

- Modifica la Zona de Instrucción “ALFA”
- Establece Altitud en circuito de Tránsito.
- Agrega y destaca Puntos Geográficos.
- Agrega nota sobre Manual de Operaciones del Aeródromo Curacaví.
- Reemplaza información de Restricciones Operacionales, por Procedimientos Locales.

II. VIGENCIA

Este SUP-AIP entrará en vigencia el día 28 de noviembre de 2024, y será cancelado cuando su contenido haya sido incorporado en el manual AIP-CHILE.

Este SUP AIP se puede descargar en:
https://www.aipchile.dgac.gob.cl/aip/vol1/seccion/sup_aip

I. PURPOSE

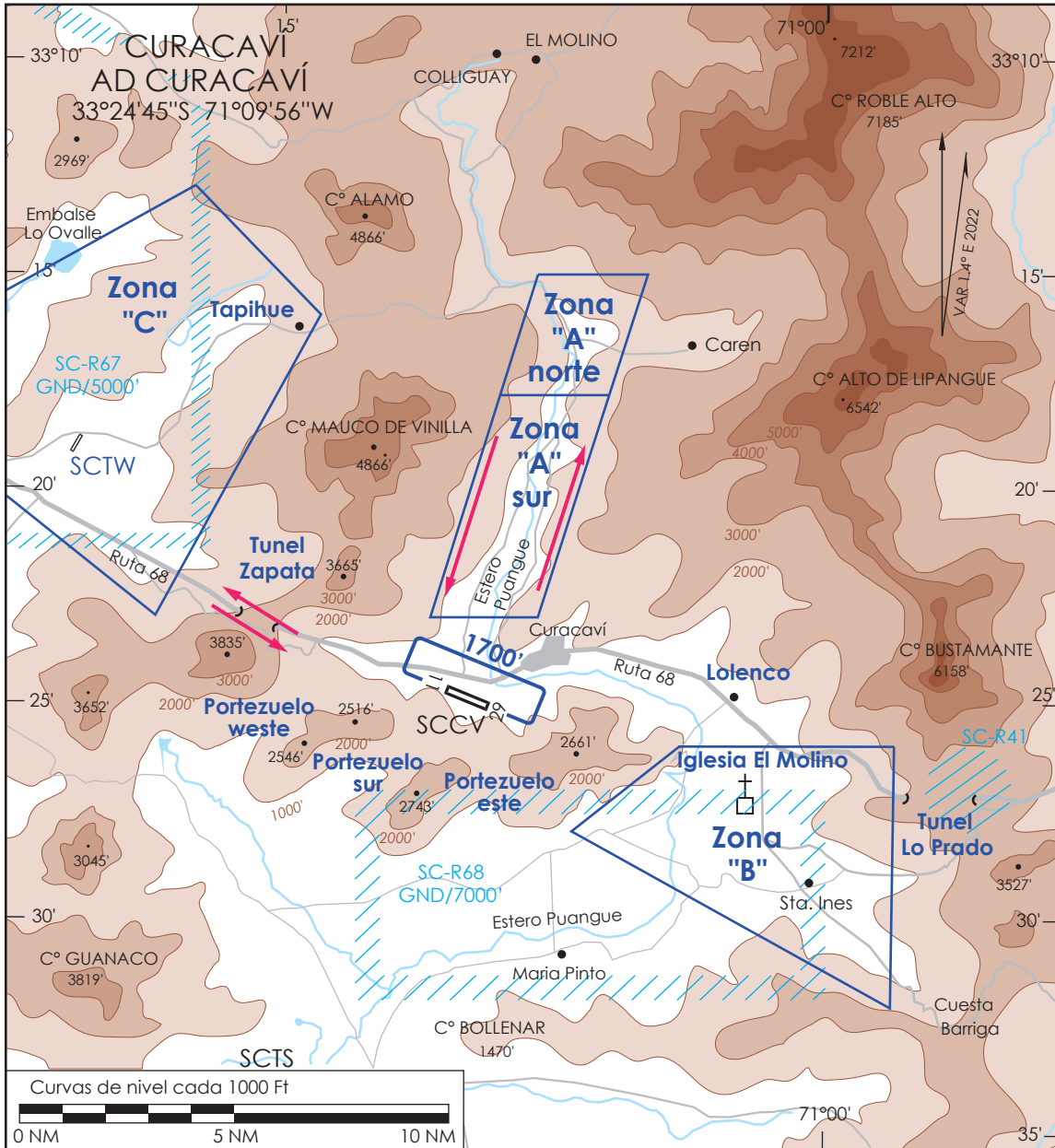
This AIP SUP updates the VAC Chart and its reverse side, as follows:

- *Modifies the Instruction Zone “ALPHA”*
- *Establishes Altitude in the traffic pattern.*
- *Adds and highlights geographic points*
- *Adds a note about the Operations Manual Curacaví Aerodrome.*
- *Replaces information of Operational Restrictions, to Local Procedures*

II. VALIDITY.

This SUP will enter into force, on November 28, 2024 and it will be cancelled, once its content has been incorporated into the AIP-CHILE manual.

This SUP can be downloaded at:
https://www.aipchile.dgac.gob.cl/aip/vol1/seccion/sup_aip



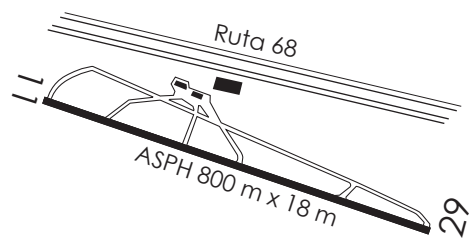
ELEVACION AERODROMO
666 FT (203 m)

RESISTENCIA
5700 Kg /AUW 1

HORARIO DE FUNCIONAMIENTO
HJ, SE LIMITA HR OPS AD SAT/SUN/HOL: BTN
1200-2300 o FCCV, lo que ocurra primero.

COMUNICACIONES
CURACAVI INFO 127.7 MHz
IVNO SAT 1400-2130
VRNO SAT 1300-2030
OTHR IRRADIAR PSN EN FREQ 127.7 MHz PROC TIBA

Nota: el Club Aéreo Curacaví, como Administrador del AD, posee un Manual de Operaciones con información relevante para la seguridad, el cual puede ser solicitado directamente en el Club.



DASA / SECCION AIS-MAP

PROCEDIMIENTOS LOCALES

Encaminamiento del tránsito al aeródromo.

- a. La pista en uso será determinada de acuerdo al viento reinante. Con el objeto de disminuir el sobrevuelo en áreas pobladas, los operadores privilegiarán el despegue desde Rwy 29 (hacia el poniente) y los aterrizajes en la Rwy 11 (hacia el oriente), esto siempre que las condiciones meteorológicas y de tránsito lo permitan.
- b. Los puntos de referencia y notificación para el ingreso al sector del Aeródromo Curacaví y sus circuitos de tránsito se encuentran graficados en la presente VAC (color azul).
- c. En general, y debido al terreno circundante, se utilizarán el circuito de tránsito izquierdo a Rwy 11 y derecho a Rwy 29, la altitud de tránsito establecida es de 1700 FT.
- d. Al ingresar al circuito de tránsito se espera que los pilotos que llegan escuchen/observen otras aeronaves que ya están en el circuito y se ajusten al circuito en uso. Si no hay otras aeronaves presentes, el piloto debe verificar los indicadores de viento para determinar qué pista y dirección del circuito de tránsito usar.
- e. Cuando existan varias aeronaves en circuito no se recomienda que el piloto ejecute una aproximación directa para aterrizar, ya que puede causar un conflicto con las aeronaves en el circuito especialmente en básico para final y aumentar el riesgo de un incidente.
- f. Se prohíben las emergencias simuladas en el DEP desde RWY 11 y las emergencias simuladas en el ARR hacia RWY 29.

Zonas de Instrucción.

Denominadas "Alfa" (norte y sur), "Bravo" y "Charlie", se encuentran descritas en la presente VAC. Es responsabilidad de cada piloto cumplir las regulaciones aeronáuticas vigentes en estas zonas. Se recomienda notificar intenciones y permanecer atentos al resto de las aeronaves que circulan en ellas.

PRECAUCIÓN

Árboles 24 m HGT a 320 m al Este THR 29.

Árbol 6 m HGT a 150 m al NW del THR 11.

3 luminarias de 10 m HGT a 20 m al Norte de THR 29 WO balizar y WO señalizar.

Afectan SFC de transición.

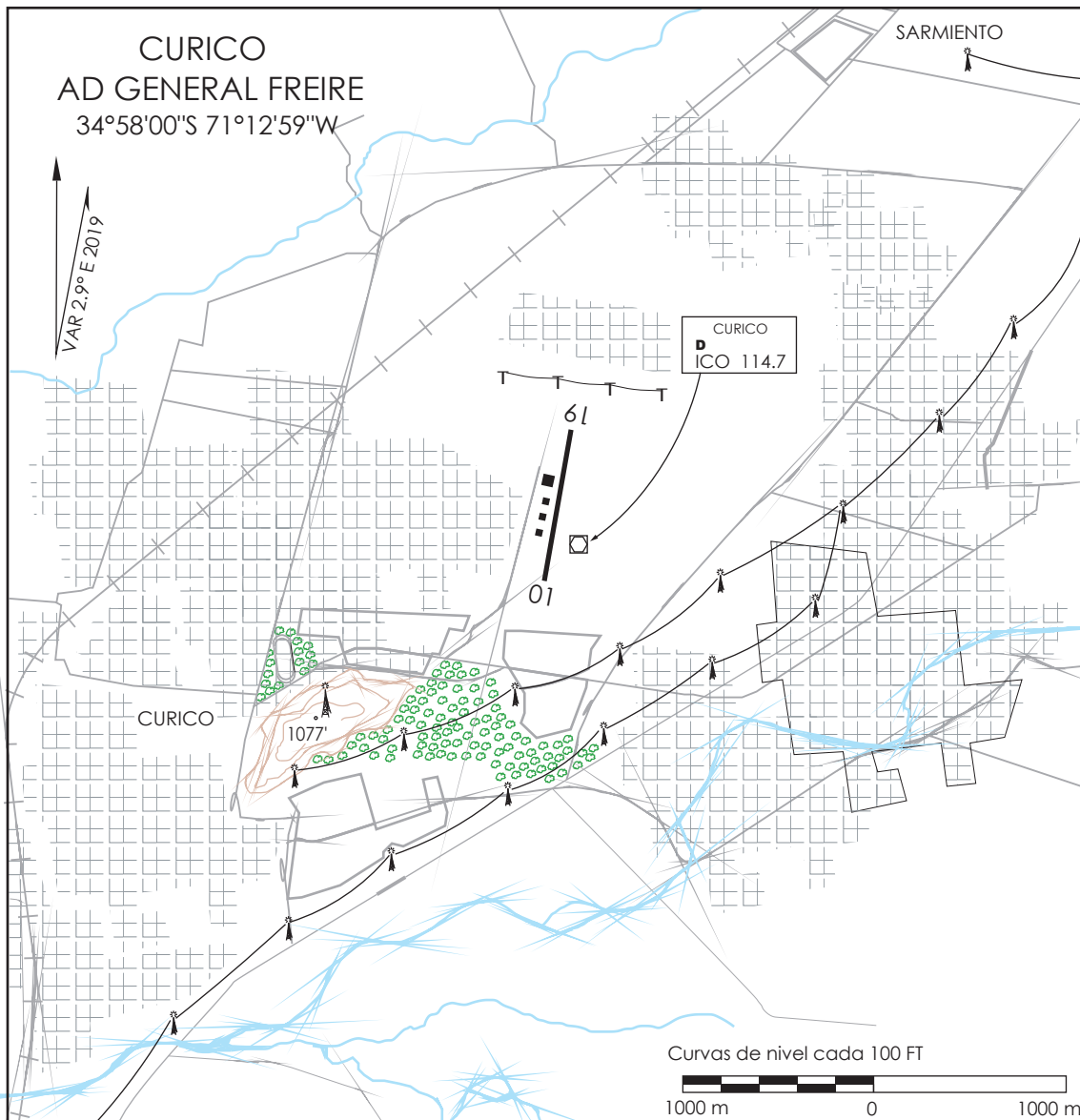
Arboles 24 m HGT a 429 m al E del THR 29.

INGRESO EN ZONAS RESTRINGIDAS

El ingreso a las zonas restringidas circundantes se realizara de acuerdo al AIP Chile VOL 1, ENR 5.1

Zona SC-R68: Santiago INFO FREQ 122.4 MHZ, en caso de no obtener respuesta de Santiago INFO irradiar posición e intenciones en FREQ 127.7 MHZ.

Zona SC-R67: Viña del Mar APP 129.3 MHz



ELEVACION AERODROMO

722 FT (220 m)

RESISTENCIA

AUW/1 7500 Kg

COMUNICACIONES

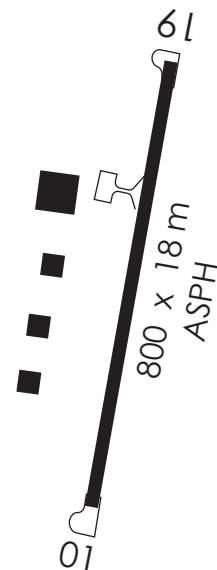
CURICO INFO 126.7 MHz

HORARIO DE FUNCIONAMIENTO

HJ

PRECAUCION

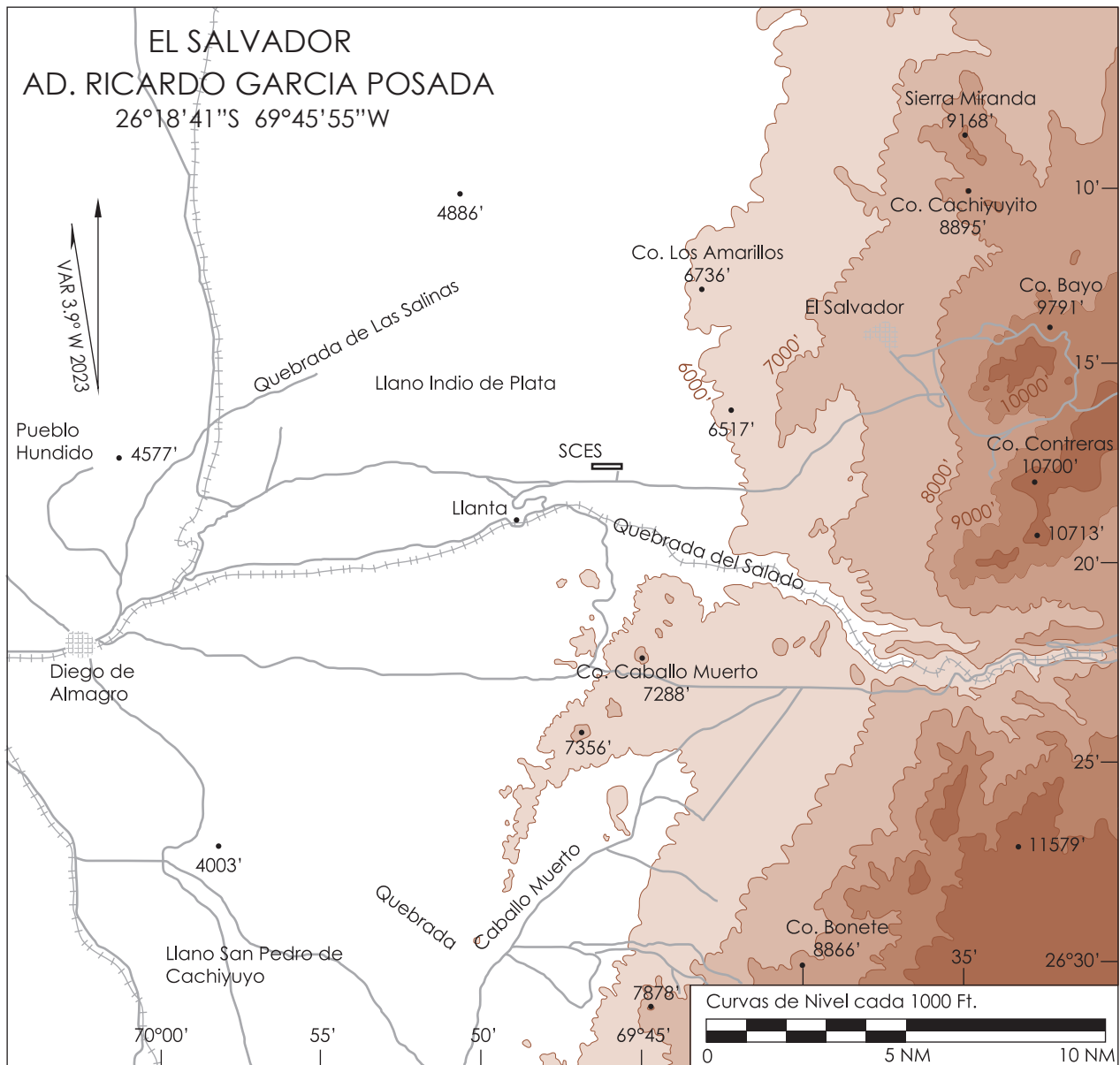
- THR 19 / 01 desplazados 30 M WO señalar.
- Camino vehicular de acceso a APN PRKG ACFT, señalado por una barrera.
- Línea de postes eléctricos 270 m. N THR 19 HGT 12 m
- Cerco perimetral de 2,53 m. HGT a 108 m. N THR 19 interrumpe SFC de APCH / TKOF.
- Arboles costado W borde franja THR 01.
- Antena sobre cerro Condell, 1500 m. SW AD SGL.
- Arboles 20 m. HGT, a 250 m. SW THR 01.
- 03 arboles 20 m. HGT, a 250 m. SE THR 01.



DASA / SECCION ASB-MAP

PROCEDIMIENTOS DE ATENUACION DE RUIDOS

- DEP RWY 19: VIRAJE A LA DERECHA AL LUGAR DE TRABAJO, O VIRAJE 180°, CRUZAR SOBRE THR 19 HACIA EL ESTE Y POSTERIOR AL LUGAR DE TRABAJO.
- DEP RWY 01: ASCENSO EN CURSO, VIRAJE DERECHA O IZQUIERDA, AL LUGAR DE TRABAJO.
- DEP RWY 19 y 01: PRECAUCION PARA NO SOBREVOLAR LA CIUDAD O POBLACION.



ELEVACION AERODROMO

5240 FT (1597 M)

RESISTENCIA

PCN 26 F/A/X/T

COMUNICACIONES

IQUIQUE RDR 128.3 MHz.

EL SALVADOR INFO 127.7 MHz.

MON BTN 1130-1230 , THU BTN 2100-2200

OTHR PROC TIBA 127.70 MHz

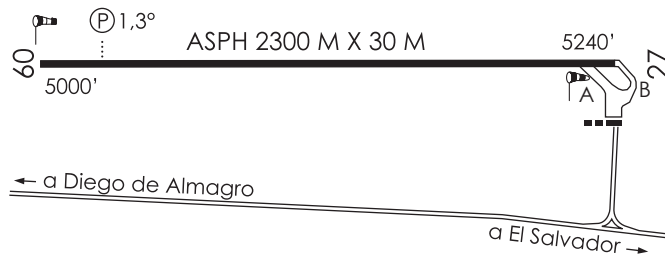
HORARIO DE FUNCIONAMIENTO

HJ

RAMP ASPH

TWY "A" WID 34 M

TWY "B" WID 23 M



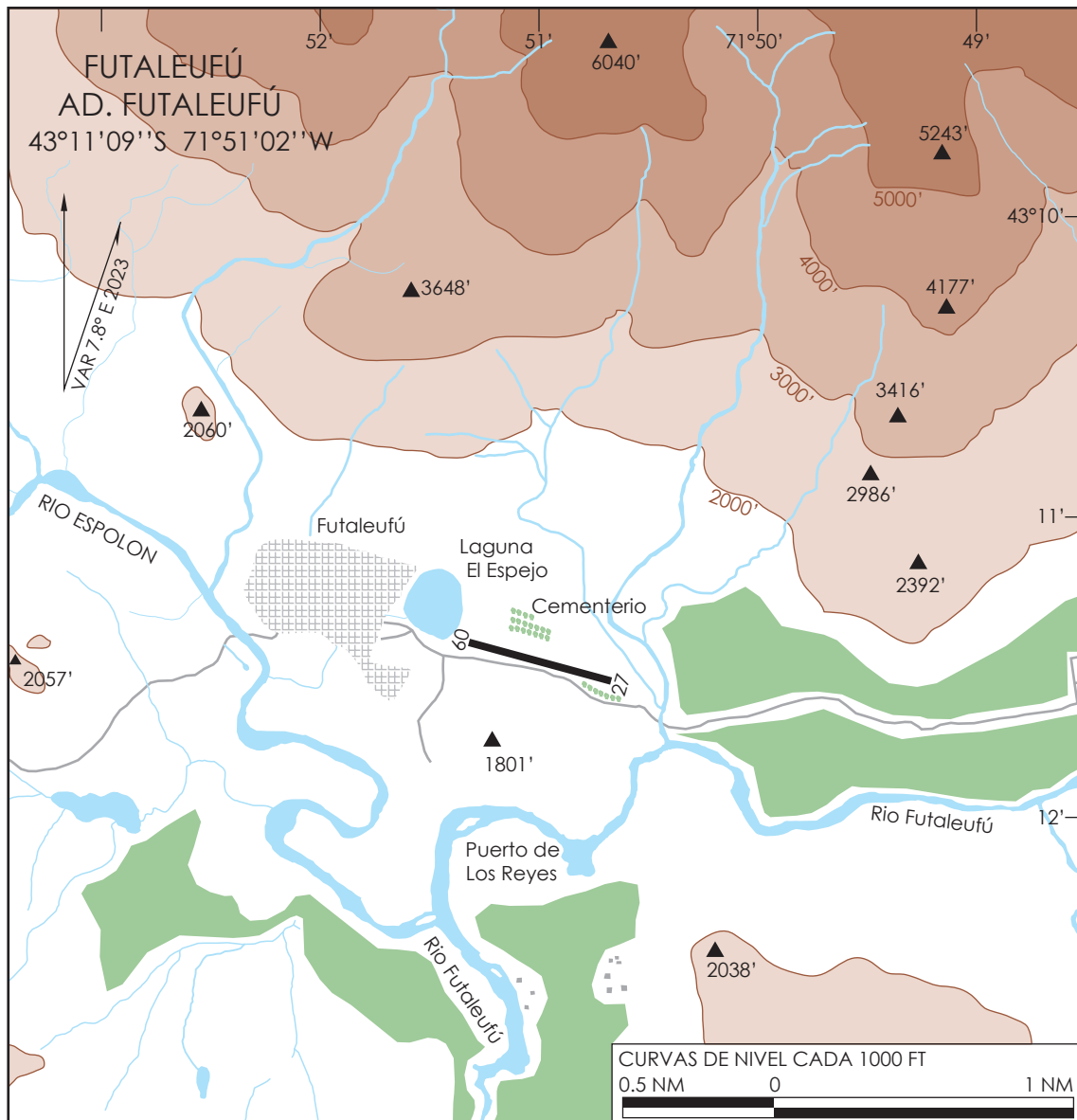
SCES VAC

DGAC

AD RICARDO GARCIA POSADA / EL SALVADOR

RESTRICCIONES OPERACIONALES

- PAPI RWY 09: Angulo de calibración 1,3° respecto del plano horizontal determina trayectoria de aproximación 3.0° respecto a la RWY.
- Plataforma de estacionamiento, máximo dos (2) aeronaves Boeing 732, en estacionamientos 1 y 2. Por pendiente 3.15 por ciento ACFT B732 deberá aterrizar por RWY 09 y despegar por RWY 27.
- Prohíbese prueba de motores en plataforma a aeronaves Turborreactor, autorizase sólo en THR 27.
- Al FCCV debe restarse 10 minutos, debido a topografía del terreno.
- ACFT FPL hacia el AD El Salvador contactar frecuencia 127,7 Mhz, 05 NM antes del arribo.
- AVGAS 100/130 propiedad del Club Aéreo del Cobre (CADECO).
- Elevación THR 09 5000 FT / Elevación THR 27 5240 FT.



ELEVACIÓN AERÓDROMO
1148 FT (350 m)

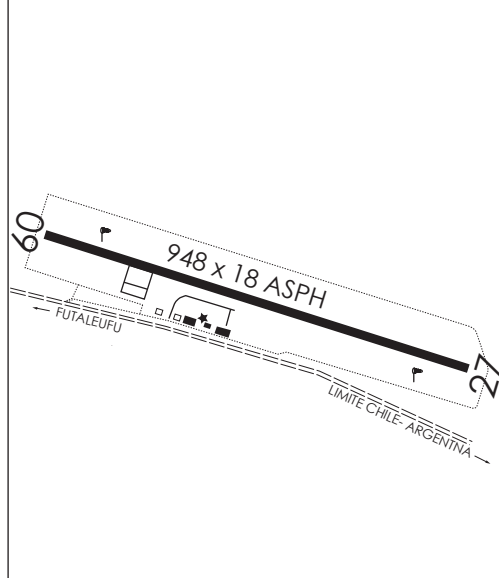
RESISTENCIA
PCN 27 F/A/Y/T

COMUNICACIONES:
FUTALEUFÚ INFO 126.7 MHz / 5454 KHz.
WO ATTN AFIS aplicar modalidad TIBA 126.7 MHz.

PRECAUCIÓN:

- Mástiles de antena Sist. HF a 37.5 M al S RCL, 18m HGT
- Montículo 9 m HGT a 120 m Franja N RWY (THR 09)
- Montículo 6 m HGT a 90 m THR 09 Franja S a 2 m borde de RWY.
- CTN mástil WDI señalado a 3.5 m HGT a 40 m al S RCL y a 100 m THR 27. Con baliza nocturna. Afecta SFC de transición.
- CTN mástil WDI señalado a 3.5 m HGT a 35 m al n RCL y a 100 m THR 09. Con baliza nocturna. Afecta SFC transición.

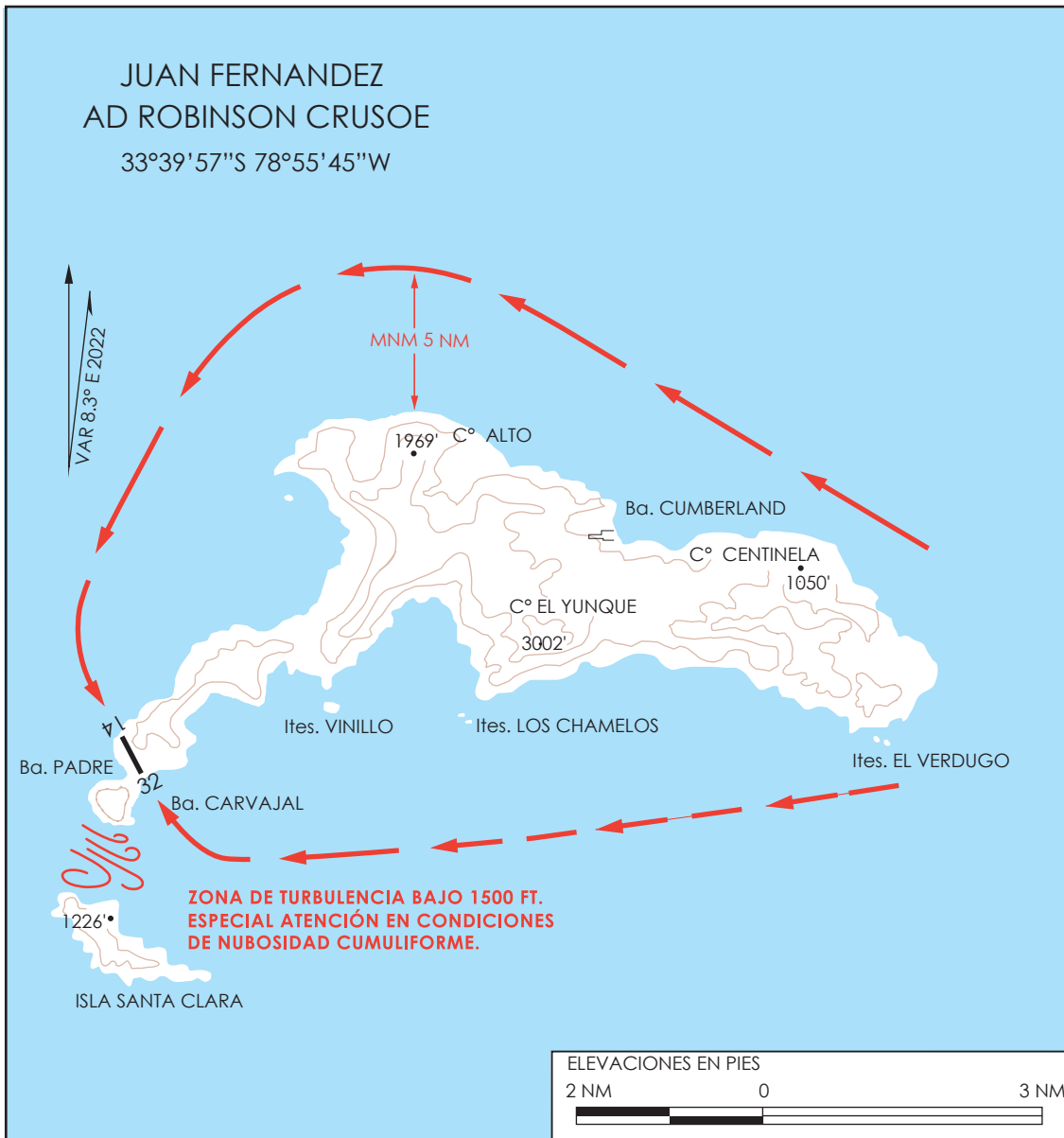
ILUMINACIÓN RWY:
Ver reverso



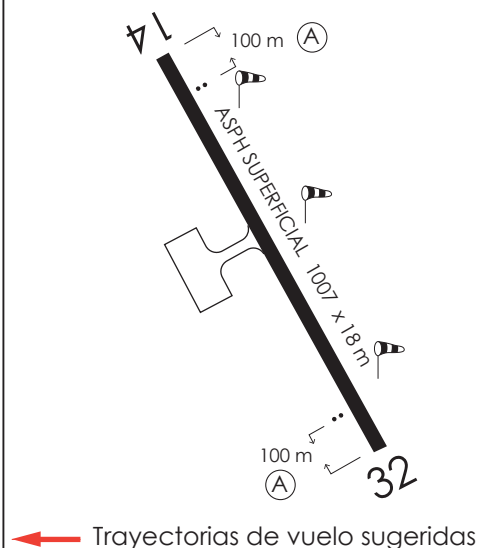
DASA / SECCION AIS-MAP

ILUMINACIÓN DE RWY

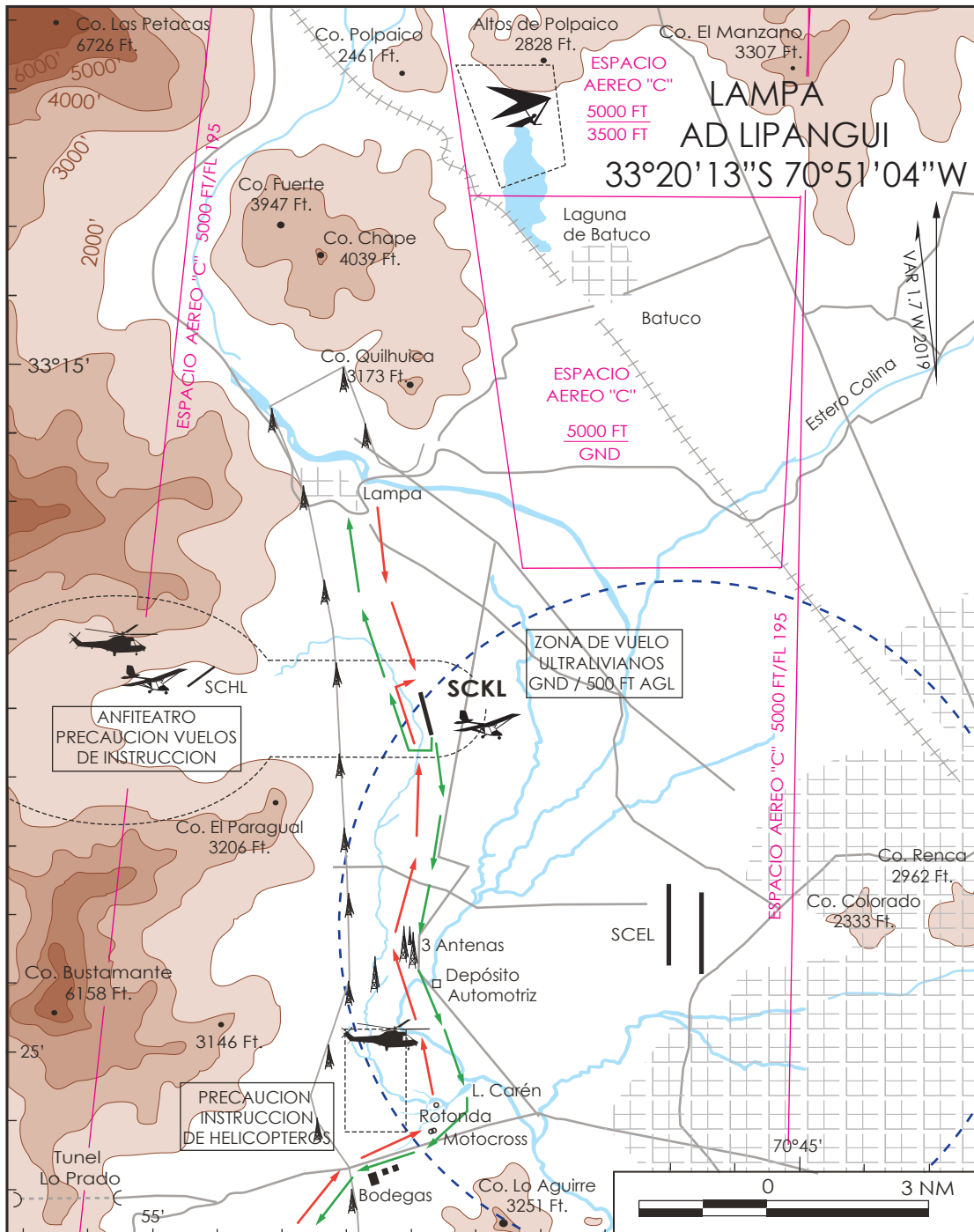
PRECAUCIÓN POR OBSTÁCULO LUCES DE EMERGENCIA FIJAS, NO FRANGIBLES, DE 82 CM HGT A 3 M BORDE RWY 09/27 EN TODA SU EXTENSIÓN, DISPONIBLES PARA OPERACIONES DE VUELO AMBULANCIAS O CATASTROFES NATURALES DECRETADAS POR EL GOBIERNO.
SISTEMA OPERADO MEDIANTE CONTROL REMOTO POR PERSONAL DGAC.
SE REQUIERE COORDINACION CON 2 HRS DE ANTELACION AL VUELO.
MANDATORIO CONTAR CON EXTENSION DE SERVICIO AUTORIZADA.



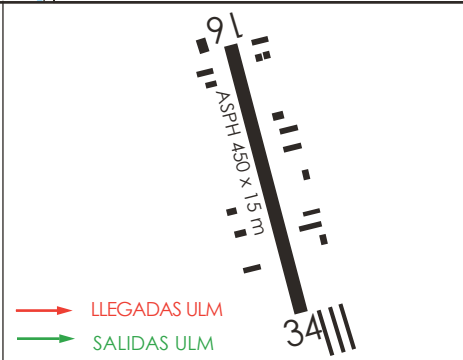
ELEVACIÓN AERÓDROMO: 433 FT (132 M)
RESISTENCIA: 7500 Kg.
PENDIENTE LONGITUDINAL + 2% (RWY 32)
COMUNICACIONES:
ROBINSON INFORMACIÓN 127,7 MHZ / 10024 khz *
HORARIO DE FUNCIONAMIENTO: HJ.
PRECAUCIÓN:
- FST 200m de ambas RWY(s) 14/32 no visibles FM TWR (AFIS). OPS en esas zonas a discreción.
- ACANTILADO EN AMBOS EXTREMOS FRANJA RWY.
- PRESENCIA DE ANIMALES EN RWY.
ILUMINACIÓN RWY 14:
- APAPI simple 3.2° MEHT 16 FT.
- REIL
- REDL
ILUMINACIÓN RWY 32:
- APAPI simple 3.2° MEHT 16 FT.
- REIL
- REDL



DASA / SECCIÓN AIS-MAP



ELEVACION AERODROMO
1558 FT (475 m)
RESISTENCIA
800 Kg
COMUNICACIONES
TIBA 130.3 MHz
PRECAUCION
- AD disponible para ultralivianos y ACFT experimentales TIL1500Lb.
- Actividad de ultralivianos en radio de 1.5 NM centrado en 33°19'52\"S 70°51'00\"W desde GND/500 FT AGL.
- Tendido eléctrico THR 16.
- Franja de RWY SFC mixta GND/ASPH (faja central 6.5 x 450 m).



DASA / SECCIÓN AIS-MAP

AD LIPANGUI
LAMPA, CHILE

**PROCEDIMIENTO DE OPERACIÓN DE ULTRALIVIANOS MOTORIZADOS (ULM)
EN LOS AERÓDROMOS DE LIPANGUI (SCKL) Y LA HACIENDA (SCHL)**

Ambos aeródromos se encuentran en el CTR de Santiago, en espacio aéreo controlado.
El aeródromo Lipangui se encuentra dentro de la ATZ del aeropuerto A. Merino Benítez (SCEL).

RUTAS DE SALIDA

Ruta de Salida Norte:

Posterior despegue proceder rumbo Norte por el Oeste de SCKL hacia Lampa, luego según plan de vuelo.
Altura: Mantener hasta 500 FT AGL

Ruta de Salida Sur:

Desde SCKL mantener rumbo eje de pista en ascenso hasta 500 FT AGL hasta Camino Noviciado. Mantener sobre camino Noviciado hasta curva Oeste luego directo a lateral Este de Tres Antenas, luego directo a costado Depósito Automotriz, directo Laguna Carén, luego virar Oeste a costado Sur Cancha de motocross, directo a vértice Bodega supermercado, luego según FPL.

Altura: Mantener hasta 500 FT AGL.

Precaución con tránsito de helicópteros hacia/desde el aeropuerto A. Merino B. a 2.500 FT de altitud a zona de instrucción al Oeste del aeropuerto desde GND a 2500 FT.

Comunicaciones: Procedimiento TIBA en 130,3 Mhz en el aeródromo, escucha permanente en frecuencia, reportar posiciones e intenciones establecido en la ruta de salida Norte o Sur y abandonando dichas rutas.

RUTAS DE LLEGADA

Ruta de Llegada Norte:

Desde Lampa directo al aeródromo.

Altura: Mantener hasta 500 FT AGL

Ruta de Llegada Sur:

Desde Ruta 68 con camino interior, directo a Rotonda Laguna Carén, luego directo a la cuadra Oeste Depósito automotriz, directo a costado Oeste Tres Antenas, luego cuadra Oeste de curva Oeste camino Noviciado, mantener al menos 300 mts Oeste Camino Noviciado hasta costado Este potreros redondos y luego ingresar en circuito de tránsito por el Oeste de SCKL.

Altura: Mantener hasta 500 FT AGL

Precaución con zona de instrucción de helicópteros al Oeste de Aeropuerto A. Merino B. desde GND a 2500 FT y tránsito de helicópteros hacia/desde el aeropuerto a la zona a 2.500 FT de altitud.

Comunicaciones: Procedimiento TIBA frecuencia 130,3 Mhz, reportar posiciones e intenciones interceptando las rutas de llegada Norte o Sur, mantener escucha permanente hasta el aterrizaje.

Operaciones hacia/desde La Hacienda, SCHL

Aeronaves operando hacia/desde aeródromo SCHL, además de los establecido en AIP Chile, Vol I, AD 3.9-10.4-L, deberán ajustarse a los procedimientos de operación de entrada/ salida y comunicaciones de SCKL, en sus partes pertinentes.

Procedimiento de operación en Sector "Anfiteatro"

Se conoce como "anfiteatro", al valle en forma de herradura abierta hacia el Este, entre el Cerro Trincao por el Norte y el Cerro El Paraguai por el Sur, aproximadamente a 6 NM (11 Km) al Noroeste del aeropuerto A. Merino B. y a 2,5 NM al Oeste del aeródromo Lipangui. El aeródromo La Hacienda se encuentra en este valle, en su costado Noreste.

Las aeronaves que operen en este sector deberán mantener procedimiento TIBA, notificando posición e intenciones y manteniendo escucha permanente en frecuencia 130,3 Mhz.

Despegues y arribos en aeródromo La Hacienda, deberán efectuar procedimiento TIBA en 130,3 Mhz, teniendo precaución con aeronaves en el aeródromo de Lipangui y en sector del anfiteatro.

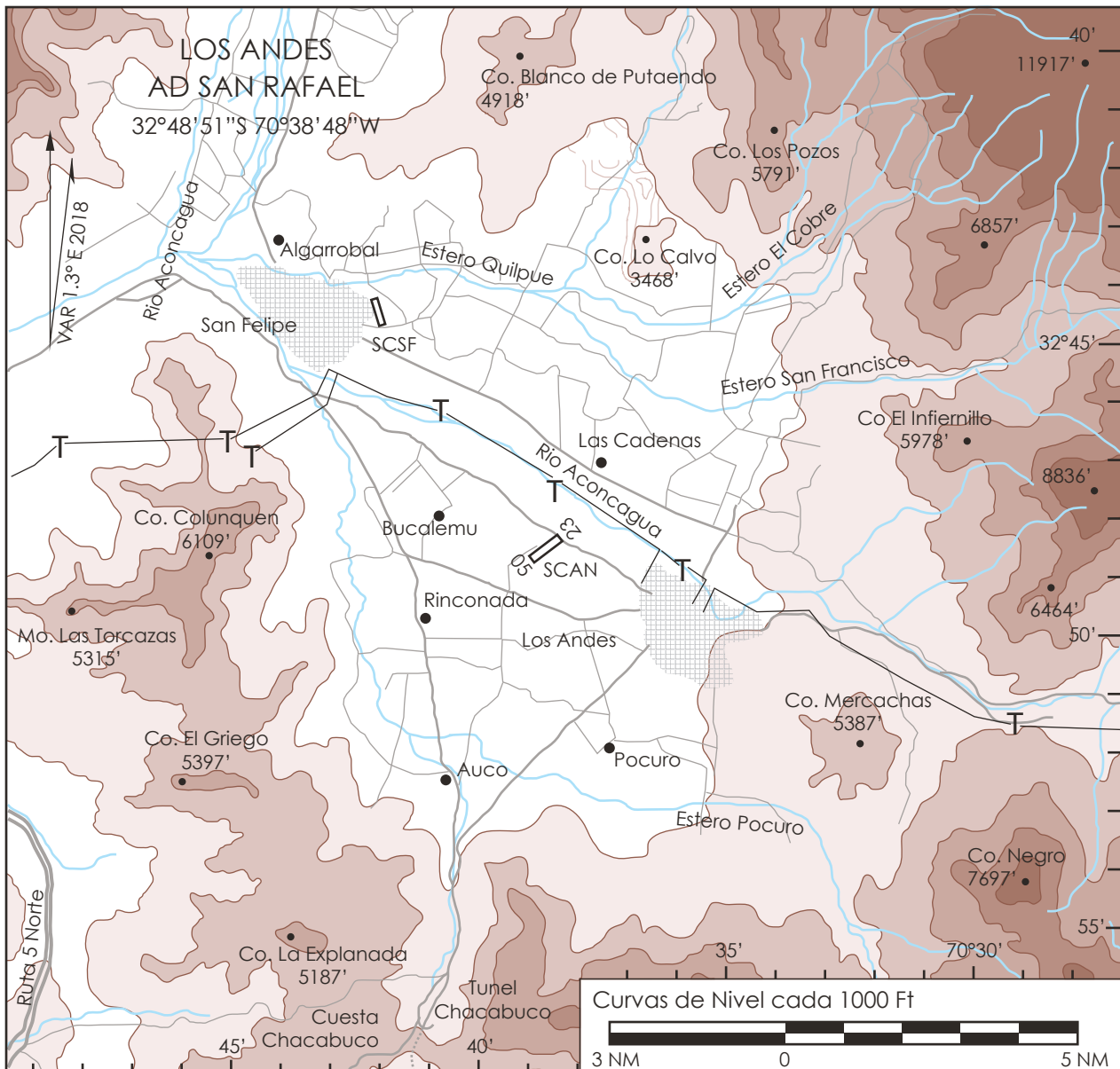
En caso de interceptar rutas VFR TMA Santiago, deberán contactar Santiago Torre en 118,1 Mhz o Santiago Información en 122,4 Mhz.

Precaución con zona de instrucción de helicópteros 4.5 NM (8.3 KM) al Oeste del Aeropuerto A. Merino B. desde GND a 2500 FT y tránsito de helicópteros hacia/desde el aeropuerto hacia la zona, a 2.500 FT de altitud.

SCKL RET

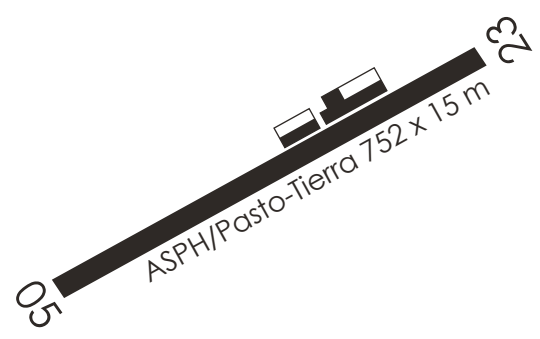
DGAC

AD LIPANGUI / LAMPA



ELEVACION AERODROMO
2460 FT (750 m)
RESISTENCIA
5700 Kg
HORARIO DE FUNCIONAMIENTO
HJ
COMUNICACIONES
TIBA 118.2 MHz
PRECAUCION

- Presencia de animales en el Ad.
- Árboles BTN 7 Y 10 m costado NW RWY, afectando SFC de Transición.
- TWY acceso THR 23 ASPH WID/LEN 10 x 30 m, berma de tierra.
- Aeromodelismo sector THR 23 radio 300 m centrado en coords AD. SKED. SUN BTN 1800 - FCCV
- Zanja 2 m WID / 60 cm DPT PARL RWY 23/05 ubicada a 33 m RCL sector SE.

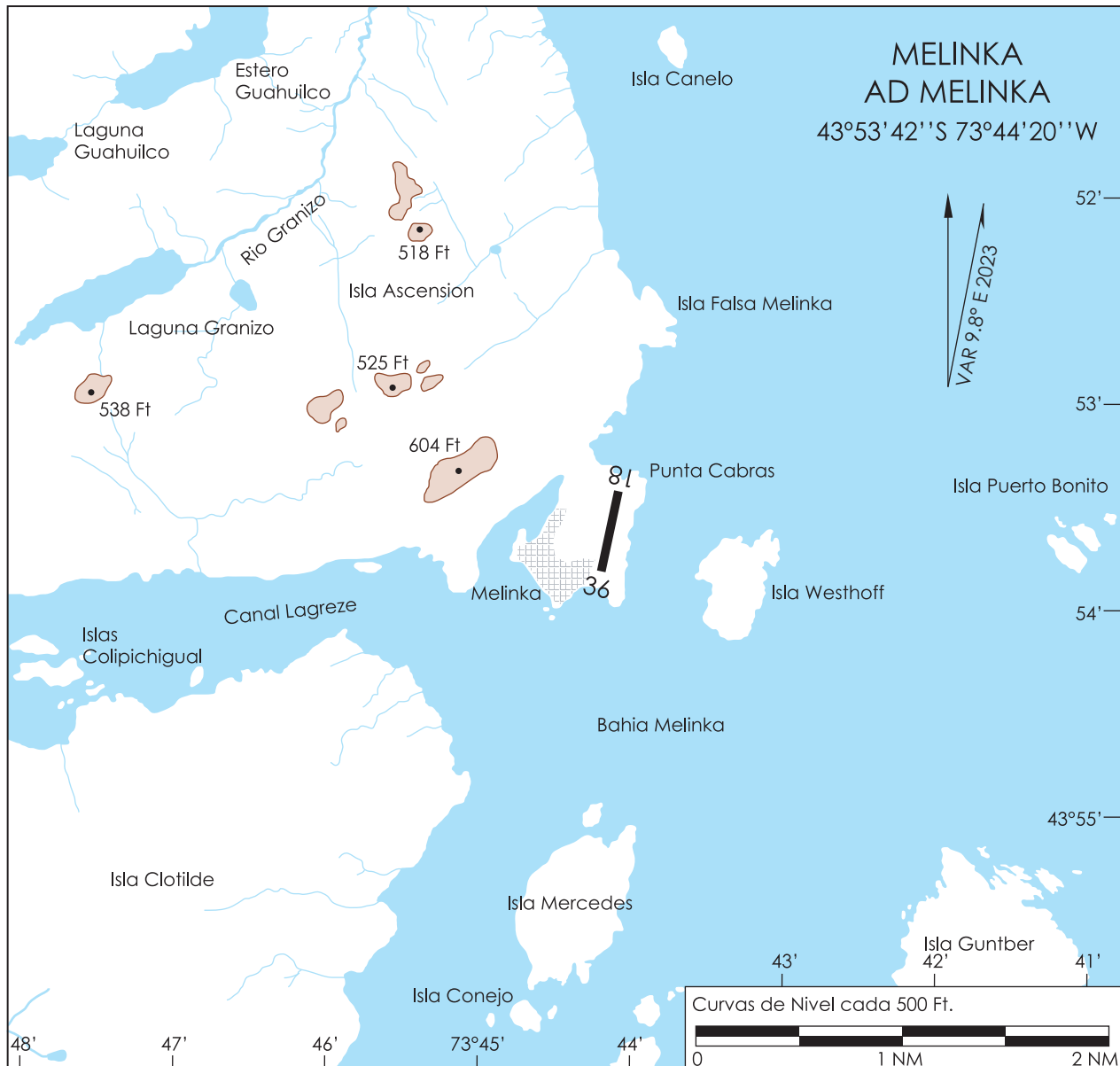


SCAN VAC

DGAC

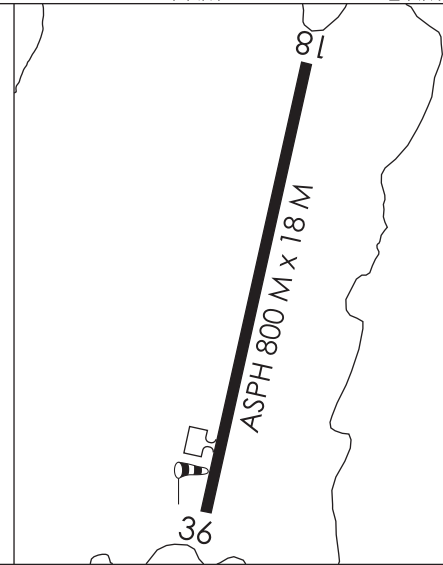
AD SAN RAFAEL / LOS ANDES

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE
INTENTIONALLY LEFT BLANK



ELEVACIÓN AERÓDROMO
35 FT (11 M)
RESISTENCIA:
13.500 Kg / Franja de RWY 840 m x 36 m.
COMUNICACIONES
MELINKA INFO 127.7 MHz. en HR ATTN AFIS
OTHR/SUN Modalidad TIBA FREQ 127.7 MHz
ATIS FREQ 121.6 MHz. ACT Pulsando 2 veces PTT.
HORARIO DE FUNCIONAMIENTO
HJ
PRECAUCIÓN
- Presencia de animales en RWY.
- Primeros 200 m de RWY 18 WO VIS desde TWR
- RWY 18 CTN SECT W a 50 m DUE TO OBST natural. (pequeño cerro)
- CTN RWY 18/36 DUE TO cruce de animales de Este a WESTE.

Para información luces RWY ver reverso.



DASA / SECCIÓN AIS-MAP

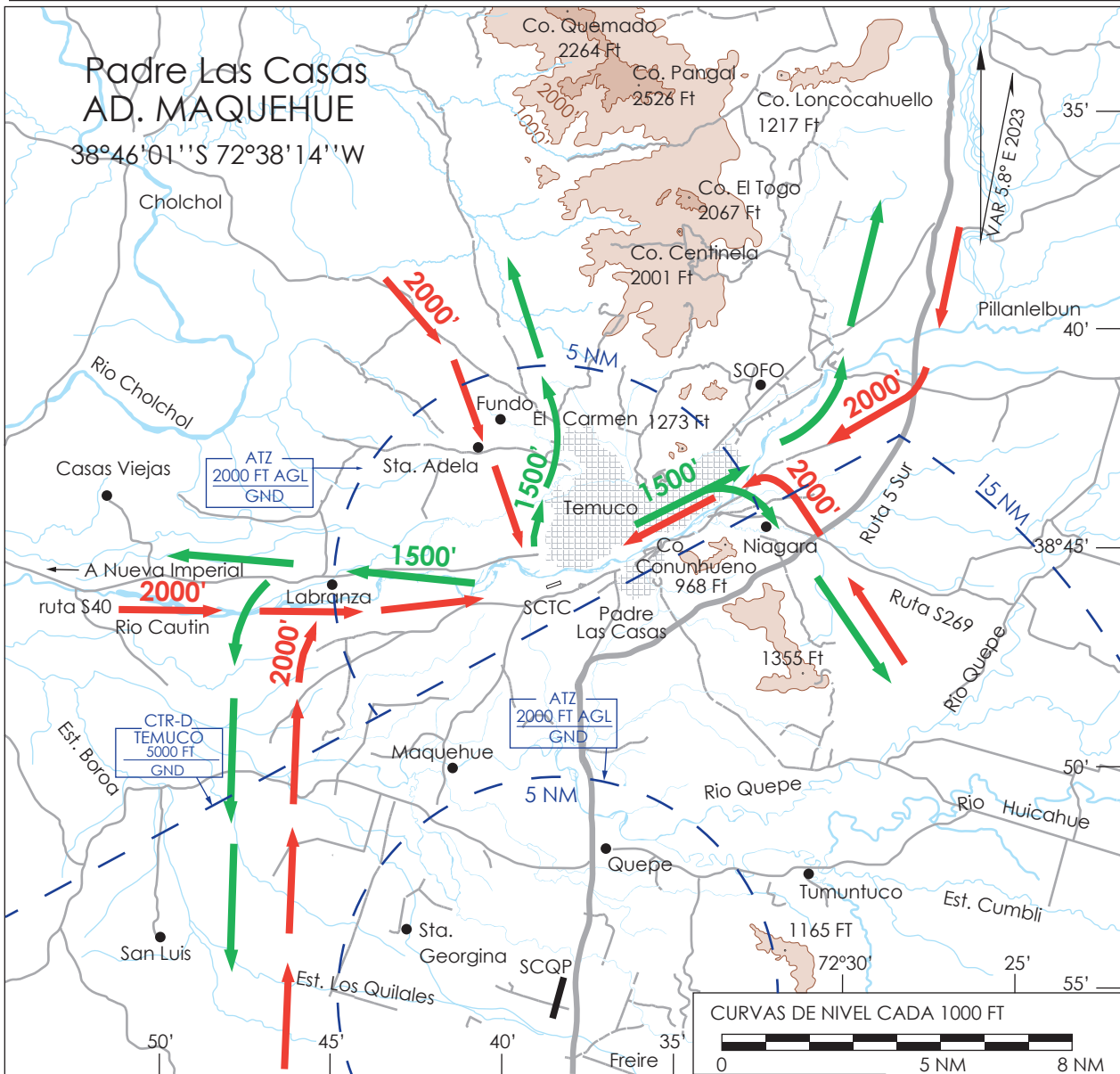
SCMK VAC

DGAC

AD MELINKA / MELINKA

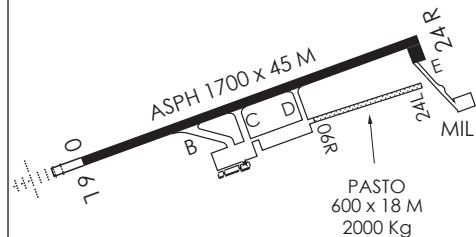
PRECAUCIÓN

- ESTRUCTURA DE FIERRO RÍGIDA DE 3X3 PULGADAS QUE SOSTIENE MANGA WDI DE 5 M HGT, UBICADO 23 M AL COSTADO WESTE THR 36, AFECTA SUPERFICIE DE TRANSICIÓN.
- ÁRBOLES Y ÁRBUSTOS DE 5 M HGT Y, EN CRECIMIENTO, AFECTAN SUPERFICIE DE TRANSICIÓN DE AMBOS COSTADOS DE LA FRANJA.
- DEPRESIÓN DEL TERRENO DE 1 M Y DE DIMENSIONES DEL ANCHO DE RWY Y STRIP, UBICADA A 19 M AL N THR 18, AFECTA LA FRANJA.
- SISTEMA DE LUCES SOLARES PORTATILES OPERADO MEDIANTE CONTROL REMOTO POR PERSONAL DGAC.
SE REQUIERE COORDINACIÓN PREVIA.
MANDATORIO CONTAR CON EXTENSION DE SERVICIO AUTORIZADA.



ELEVACION AERODROMO
301 FT (92 M)
RESISTENCIA RWY 06L/24R (MIL)
PCN 35 F/A/X/T
COMUNICACIONES
TEMUCO RDR 119.2 MHz / SRY 128.7 MHz
MAQUEHUE TWR 124.4 MHz
PRECAUCION

- Superficie de aproximación no disponible por Cerros entre 4 y 2 NM al Este THR 24R.
- THR 24R OBST Cerro Conunhueno.
- Arboles 1200 m SW THR 06L, sobrepasan superficie de APCH-DEP
- Alta concentración de aves en aeródromo e inmediaciones.
- OBS CTN casa 3m HGT LOC a 63m del extremo frontal W de STP y a 249m al W de THR 06 interfiere SAPCH.



DASA / SECCION AIS-MAP

SCTC VAC

DGAC

AD MAQUEHUE / Padre Las Casas

A.- Procedimientos de Operación en Base y AD Maquehue (SCTC)

- 1.- El AD Maquehue se encuentra a 16,7 Kms. (9 NM) al Norte del AD La Araucanía (SCQP).
- 2.- Solo podrán realizar operaciones aeronaves de la FACH y otras autorizadas por esa institución y coordinadas con los Servicios de Tránsito Aéreo (ATS).
- 3.- La operación en SCTC debe realizarse VFR de acuerdo a los MNM de TKOF y LDG para AD en espacio aéreo CLASE G: VIS 2000 m, libre de nubes y a la vista de tierra o agua. Si se requiere, se podrá aproximar IFR a SCQP, para luego cancelar IFR y continuar VFR a SCTC.
- 4.- Se establece circuito de tránsito derecho a RWY 24L/R e izquierdo a RWY 06L/R.
- 5.- No se permiten prácticas de circuitos ni OVf con fines de práctica, con excepción de trabajos aéreos previamente coordinados con ATS.
- 6.- Todo tránsito que prevea operar en SCTC, ya sea para salidas o arribos, deberá presentar FPL, incluyendo a los vuelos locales.
- 7.- Se establecen rutas visuales de salida e ingreso a SCTC y puntos de referencia visual.
- 8.- El tránsito saliendo de SCTC deberá ajustarse a las rutas visuales de salida, manteniendo la freq. de Maquehue TWR hasta cruzar 1000 FT y, luego será transferido en COM a la freq. Temuco RDR 119,2 Mhz. **Dependiendo de la condición de tráfico existente, podrá ser autorizado por Temuco RDR a mayor ascenso y abandono de la ruta visual, teniendo como prioridad las operaciones IFR en SCQP.**
- 9.- El tránsito llegando a SCTC deberá establecer COM con Temuco RDR 119,2 Mhz, ingresando a la TMA, se ajustará a las rutas visuales de llegada y será transferido en COM a Maquehue TWR, 124,4 Mhz, en los puntos establecidos para tal efecto.

B.- Rutas Visuales de Llegada.

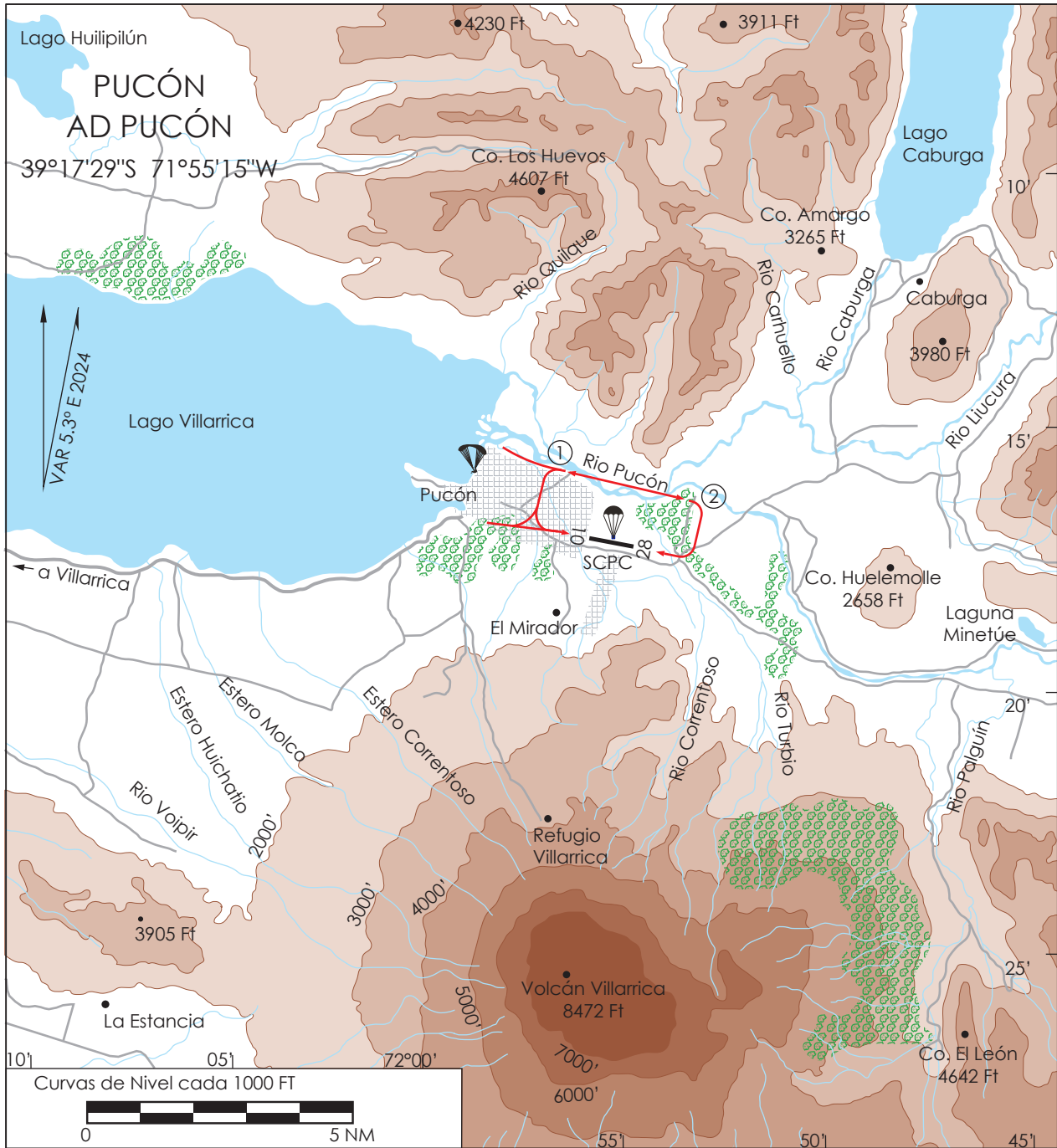
- 1.- Llegadas desde el Norte: Se mantendrá al ESTE de ruta 5. A la cuadra de Rossen (SOFO) nivelado a 2000 FT ALT, mantendrá esta altitud hasta prolongación de eje de RWY desde donde procederá a final RWY 24L/R o ingresará a circuito de tránsito izquierdo a RWY 06L/R.
- 2.- Llegadas desde el Norweste: Manteniendo 2000 FT ALT, procederá rumbo sur por el WESTE de Fundo El Carmen, desde donde iniciará descenso directo a base izquierda a RWY 06L/R o circuito de tránsito derecho a RWY 24L/R.
- 3.- Llegadas desde el Weste: Manteniendo 2000 FT ALT, procederá por el SUR de ruta S40 (camino a Labranza), iniciará descenso directo a base izquierda a RWY 06L/R o circuito de tránsito derecho a RWY 24L/R.
- 4.- Llegadas desde el Sureste: Procederá por el ESTE del cerro Conunhueno hasta la ruta S269 (camino a Niágara), iniciará descenso para 2000 FT ALT y, luego continuará al norte de la ruta S269, rumbo weste hasta cruzar la ruta 5 sur y, se ajustará a la llegada por el norte.
- 5.- Llegadas desde el Sur: Procederá apartado al WESTE de la ATZ de SCQP, directo a Labranza desde donde interceptará la llegada por el weste.

C.- Rutas Visuales de Salida.

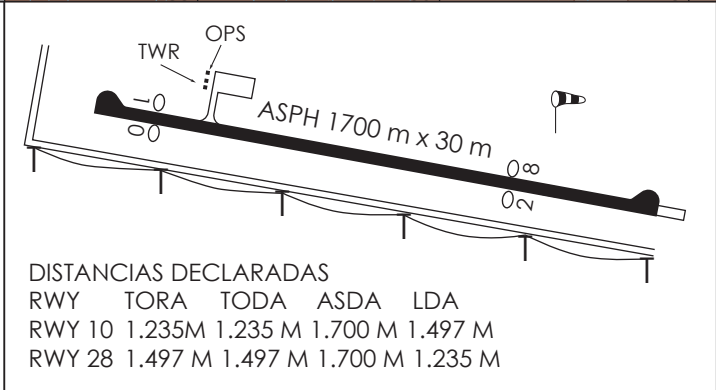
- 1.- Salidas hacia el Norte: Mantendrá 1500 FT ALT. Procederá rumbo ESTE hasta la ruta 5, posterior continuará rumbo Norte por el Weste de la ruta 5. Una vez cruzado a la cuadra de ROSSEN (SOFO), **solicitará a Temuco RDR ascenso hasta nivel crucero.**
- 2.- Salidas hacia el Norweste: Mantendrá 1500 FT ALT. Desde el sector de base izquierda a RWY 06L/R, procederá rumbo **Norweste**, por el Este de Fundo El Carmen; una vez cruzado el Fundo El Carmen por el Este, **solicitará a Temuco RDR ascenso** hasta nivel de crucero.
- 3.- Salidas hacia el Weste: Mantendrá 1500 FT ALT. Procederá por el Norte de ruta S40 (camino a Labranza); 5 NM fuera, **solicitará a Temuco RDR ascenso** hasta nivel de crucero.
- 4.- Salidas hacia el Sureste: Mantendrá 1500 FT ALT. Procederá rumbo Este hasta la ruta S269 (camino a Niágara), continuará por el sur de la ruta S269, **solicitará a Temuco RDR ascenso** hasta nivel de crucero. Una vez cruzado el Cerro Conunhueno, procederá rumbo Sureste a discreción.
- 5.- Salidas hacia el Sur: Mantendrá 1500 FT ALT. Procederá de acuerdo a la salida hacia el Weste; 5 NM fuera, **en sector Labranza, solicitará a Temuco RDR ascenso** hasta nivel de crucero y desde Labranza continuará rumbo sur, **apartado al Weste de la ATZ de SCQP.**

D.- Comunicaciones

- 1.- El tránsito llegando a SCTC será transferido a frecuencia de Maquehue TWR 124,4 Mhz, abandonando **2000 FT.**
- 2.- El tránsito saliendo de SCTC deberá activar **transponder institucional** para aeronaves de Estado y en **A2000** para aeronave civiles y, será transferido en COM a **Temuco Radar, 119,2 Mhz**, cruzando **1000 FT ALT**, independiente de la salida que realice.



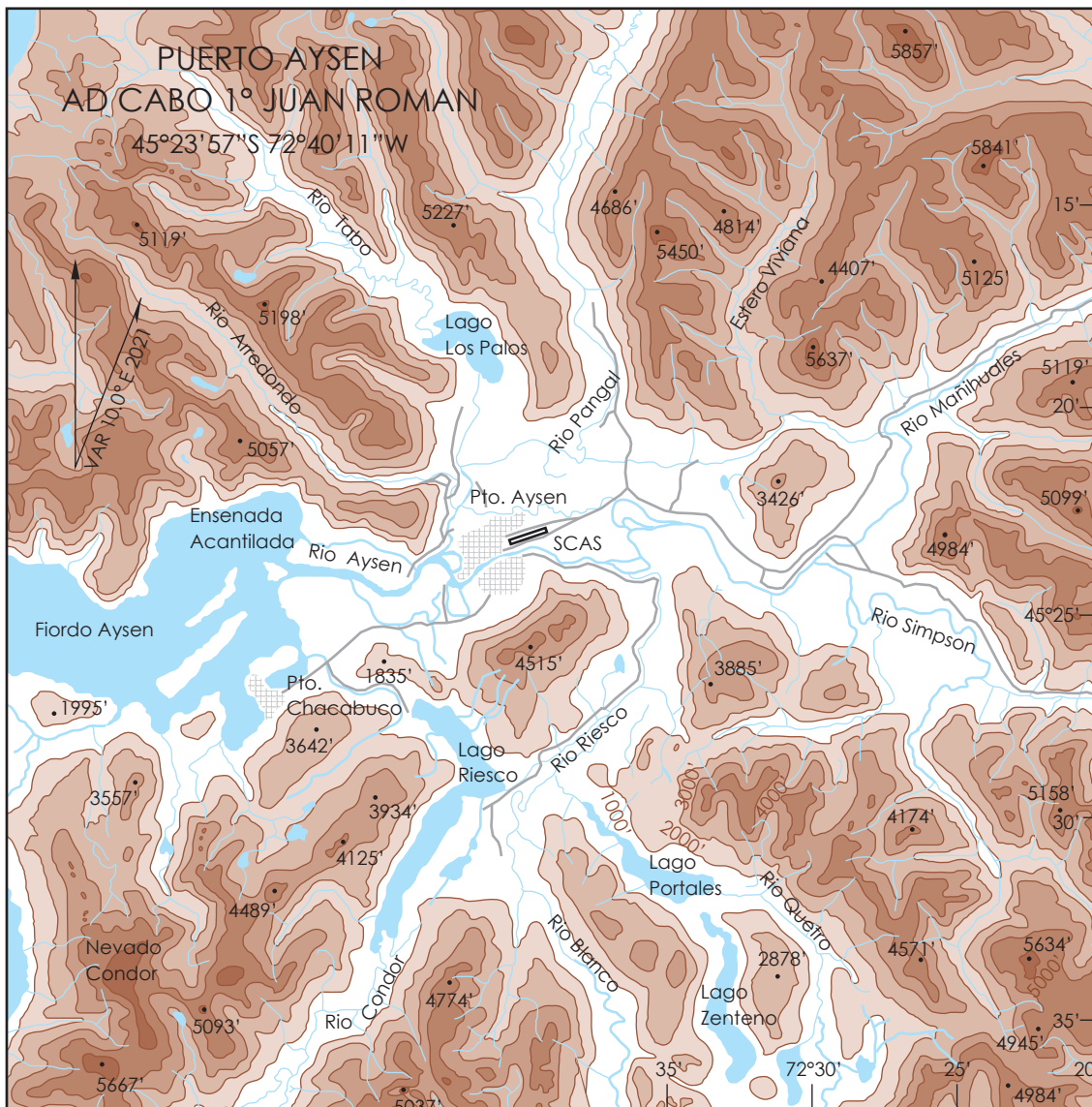
ELEVACION AERODROMO
879 FT (268 m)
RESISTENCIA
30 F/A/X/T
SUPERFICIE
ASFALTO
PENDIENTE
RWY 10 + 1.7 %
RWY 28 - 1.7 %
COMUNICACIONES
TIBA 118.2 MHz
① CIRCUITO IZQUIERDO A RWY 30
② CIRCUITO DERECHO A RWY 28



SCPC VAC DGAC AD PUCON / PUCON

PRECAUCION

- Vehiculos Ultralivianos sin comunicacion en el área.
- Por obstaculos en las inmediaciones del AD, las aeronaves CAT B y C deben operar en VMC, VIS 5 Km, CEIL 2500 Ft.
- RAMP ASPH restringida a 1 ACFT Comercial itinerante tipo B737 y hasta 4 ACFT menores al costado E de RAMP. Resto de ACFT estacionar en sector SW de hangares, acceso via TWY ASPH paralela a RWY.
- Postes de tendido electrico 9 m HGT ubicado a 100 m costado S RCL y en toda su extension. Afecta SFC de transicion del AD, sin señalizar.
- Árboles afectando Superficie de Aproximación:
 - Hilera de 10 m HGT a 110 m al W THR 10
 - Grupo de 26 m HGT a 500 m al E THR 28
 - Grupo de 27 m HGT a 700 m al E THR 28
 - Grupo de 24 m HGT a 450 m al E THR 28
- Árboles y otros afectando Superficie de Transición:
 - Hilera de árboles de 16 m HGT al NE de franja de pista
 - Hilera de árboles de 10 m HGT costado S ruta 199
 - Postación de 10.5 m HGT costado S ruta 199
- Precaución:
 - Parapentes sector Playa Grande de Pucón GND / 1000 FT AGL activado por NOTAM
- Precaución:
 - Lanzamiento de paracaidistas sector aeródromo Pucón GND / FL 120 activado por NOTAM



ELEVACION AERODROMO
32 FT (10 m)

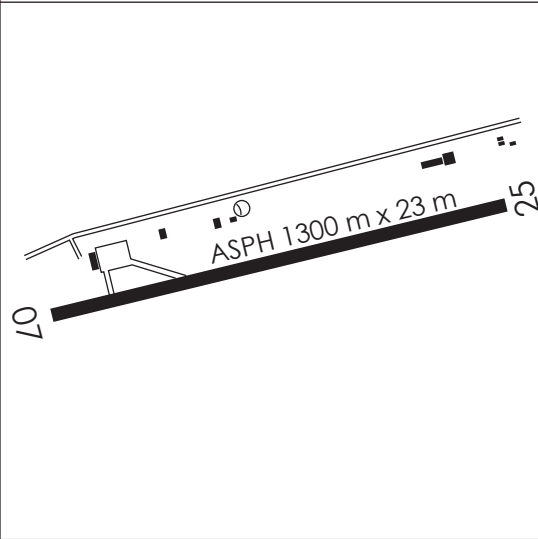
RESISTENCIA
PCN 25 F/A/Y/U

SISTEMA DE LUCES:
REDL, RENL, TEDL, REIL RWY25

COMUNICACIONES
AYSEN INFO 127.0 MHz

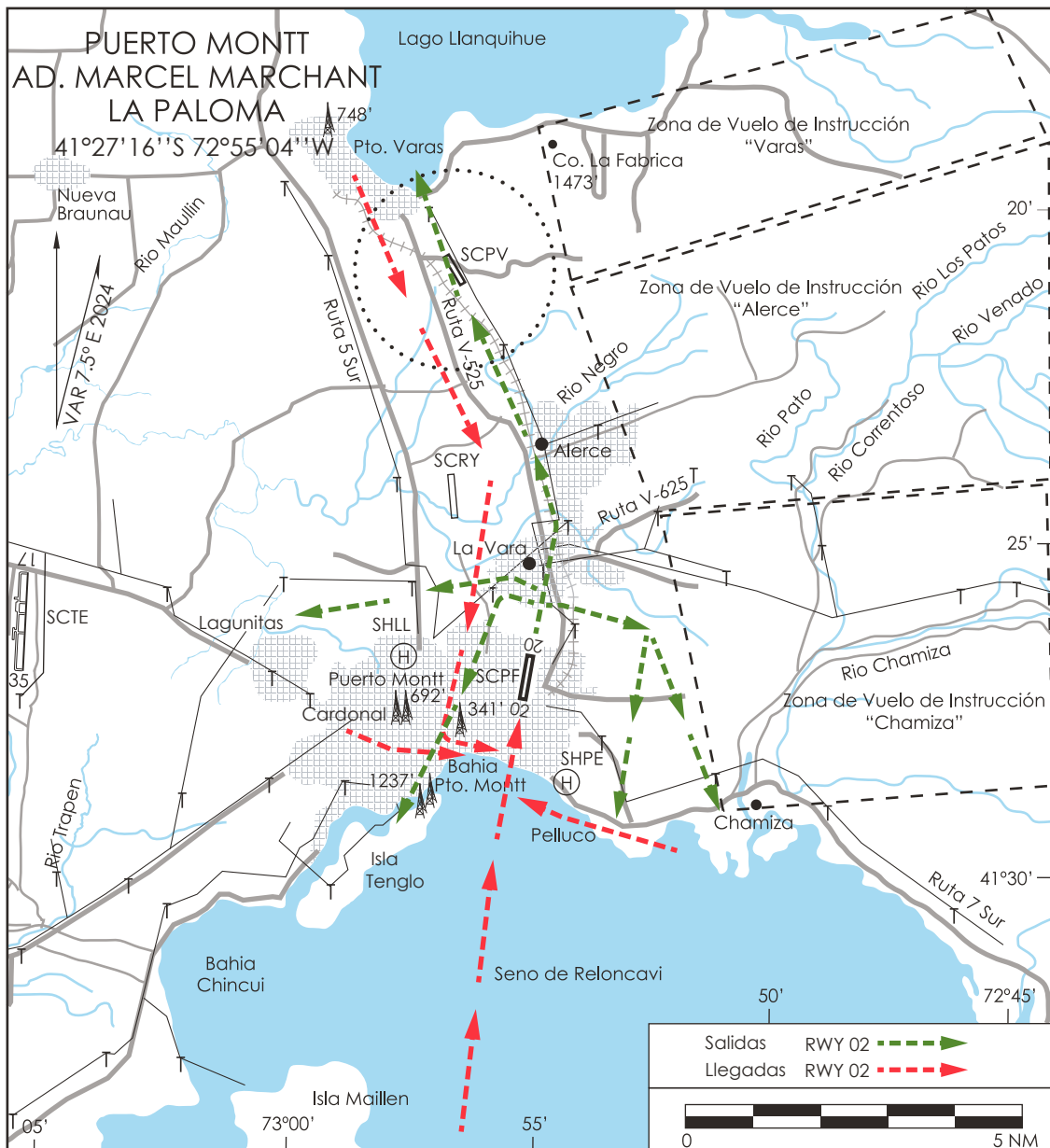
HORARIO FUNCIONAMIENTO AD
HJ

Precaución en intersección de plataforma con TWY "A", debido a la acumulación de agua en periodos de alta pluviosidad.



DASA / SECCIÓN AIS-MAP

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE
INTENTIONALLY LEFT BLANK



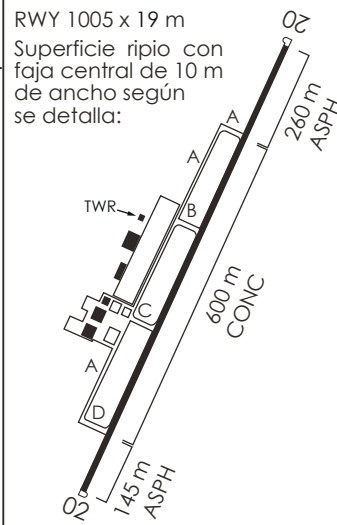
RUTAS VISUALES RWY 02

ELEVACION AERÓDROMO:
367 FT (112 m)

RESISTENCIA:
6600 Kg en faja de 10 m centrales, resto 5700 Kg.

COMUNICACIONES:
LA PALOMA INFO 127.3

PTO. VARAS TIBA 122.1 MHz, RDO 1.5 NM centrado en ARP de SCPV (41 20 58 S / 72 56 48 W) y bajo 2000 FT altitud.



DASA / SECCIÓN AIB-MAP

RUTAS VISUALES RWY 20**1.- SALIDAS:**

a) SUR:

Desde RWY 20 ascenso rumbo eje de pista hasta cruzar línea de costa posterior directo ribera OESTE Isla Maillen y ascender según instrucción ATC.

Comunicaciones: LA PALOMA INFORMACIÓN hasta línea de costa, luego PUERTO MONTT RADAR

b) SURESTE:

Desde RWY 20 ascenso rumbo eje de pista posterior viraje izquierda directo Pelluco posterior según instrucción ATC.

Comunicaciones: LA PALOMA INFORMACIÓN hasta Pelluco, luego PUERTO MONTT RADAR

c) SUROESTE:

Desde RWY 20 ascenso rumbo eje de pista posterior viraje derecha directo Isla Tenglo posterior según instrucción ATC.

Comunicaciones: LA PALOMA INFORMACIÓN hasta Isla Tenglo, luego PUERTO MONTT RADAR o PUERTO MONTT TORRE según corresponda.

d) OESTE:

Desde RWY 20 ascenso rumbo eje de pista posterior viraje derecha directo hasta Cardonal posterior según instrucción ATC.

Comunicaciones: LA PALOMA INFORMACIÓN hasta Cardonal, luego PUERTO MONTT TORRE

e) NORTE:

Desde RWY 20 ascenso rumbo eje de pista posterior viraje izquierda mantener ESTE Ruta V-505 ascenso hasta aeródromo El Mirador de Puerto Varas y luego según instrucción ATC.

Comunicaciones: LA PALOMA INFORMACIÓN hasta 1,5 NM SUR de SCPV, luego PUERTO MONTT RADAR

2.- LLEGADAS:

a) SUR vía Pelluco:

Desde ribera ESTE Isla Maillen directo Pelluco, para ingresar a circuito de tránsito izquierdo RWY 20. Comunicaciones:

PUERTO MONTT RADAR hasta sector Isla Maillen, luego LA PALOMA INFORMACIÓN.

b) SURESTE:

Desde Chamiza directo Pelluco para ingresar a circuito de tránsito izquierdo RWY 20. Comunicaciones: PUERTO MONTT

RADAR hasta Chamiza, luego LA PALOMA INFORMACIÓN.

c) OESTE: Desde Lagunitas directo sector La Vara para interceptar final RWY 20. Comunicaciones: PUERTO

MONTT TORRE hasta Cardonal, luego LA PALOMA INFORMACIÓN.

d) NORTE:

Desde el aeródromo El Mirador de Puerto Varas SCPV mantener al OESTE Ruta V-505 para interceptar final RWY 20.

Comunicaciones: PUERTO MONTT RADAR hasta 1,5 NM SUR de SCPV, luego LA PALOMA INFORMACIÓN

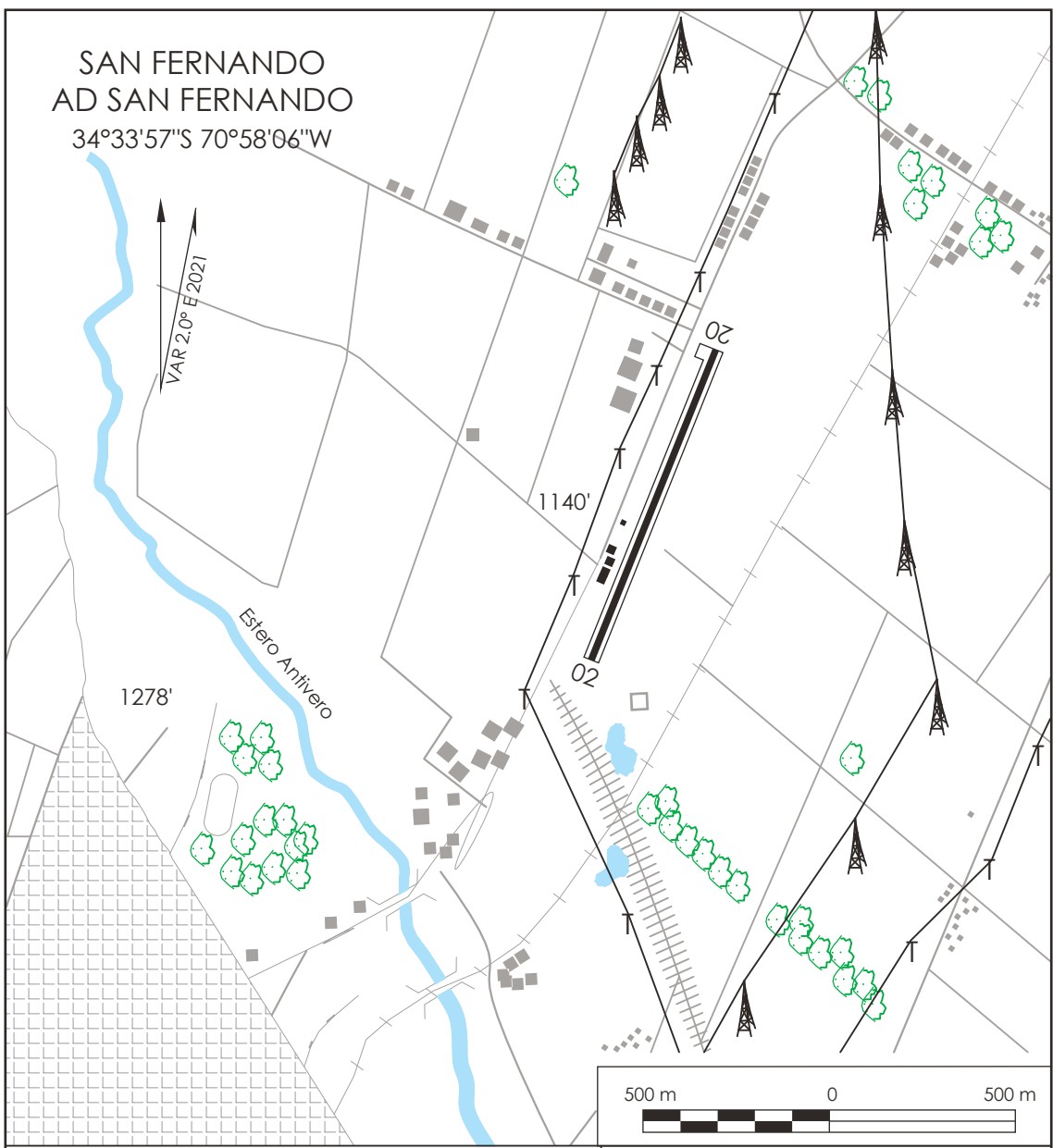
ZONAS DE INSTRUCCIÓN DE VUELO VFR, CLUB AÉREO DE PTO. MONTT Y PTO. VARAS:

- ZONA VARAS: Cerro la Fabrica, ribera sur Lago Llanquihue, Río Pescado, Río Camahueto, Sector Tres piedras.

- ZONA ALERCE: Sector Tres Piedras, ladera weste Volcán Calbuco, final ruta V-625.

- ZONA CHAMIZA: Final ruta V-625, ladera sur-weste Volcán Calbuco, Cordillera Quillaípe, Chamiza.

- Todo vuelo de instrucción en dichas zonas, deberá ser coordinado con La Paloma INFO en 127.3 MHz.

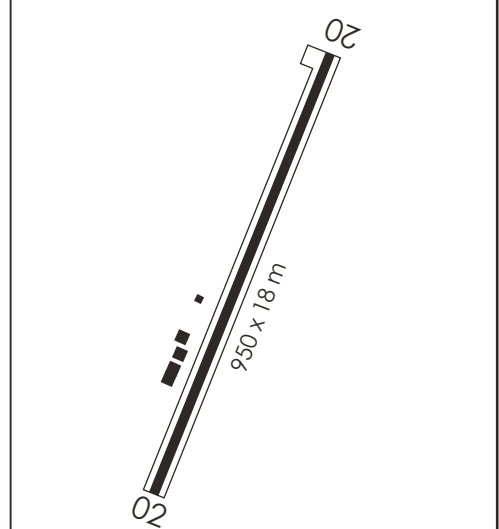
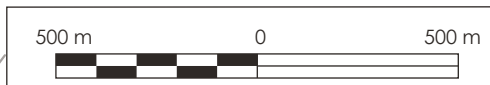


ELEVACION AERODROMO
1079 Ft (329 m)

RESISTENCIA
5700 Kg

COMUNICACIONES
TIBA 118.2 MHz

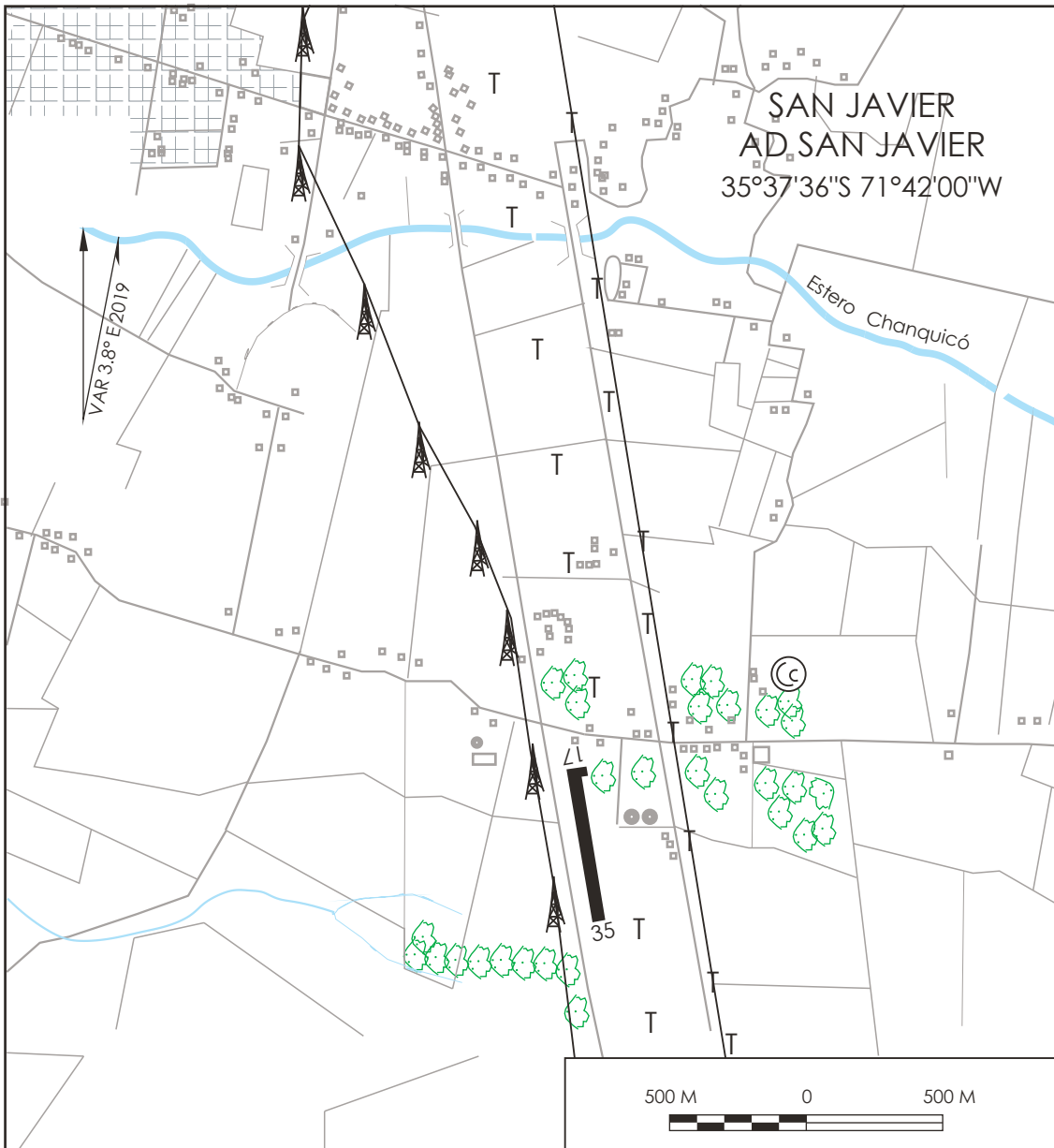
- PRECAUCION
- Antena 22 M HGT al W de RCL y antena 19 M HGT a 61 M al W de RCL.
 - Antena 41 M HGT A 232 M THR 20.
 - Torre-Antena 9 M HGT a 15 M al W THR 02.
 - Construcciones 5 M HGT 70 M SO THR 02 afectan SAPCH
 - Tendido eléctrico 11.4 M HGT 54 M del borde NO THR 20. afectan SAPCH.
 - Información relativa a precaución por árboles, al reverso.



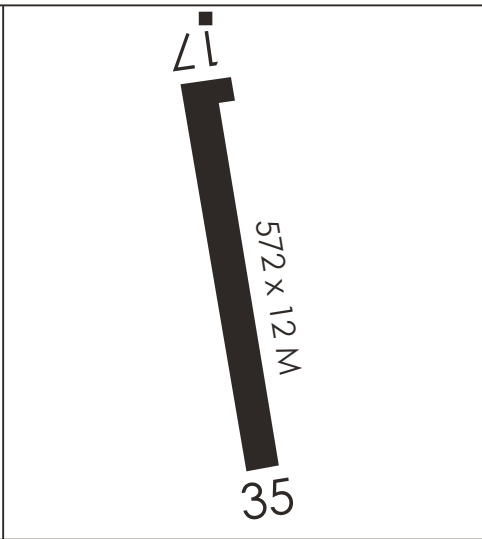
DASA / SECCIÓN AIS-MAP

PRECAUCIÓN POR ÁRBOLES

- Árboles costado W RWY 02 / 20, afectando SFC de transición.
- Arboleda al SW 25 M HGT.
- Arboleda 20 M HGT a 250 M THR 02, costado izquierdo.
- CTN OBST árbol vulnera superficie de aproximación en 8 m ubicado a 435 m al sur del THR 02.
- CTN OBST árboles ubicados en superficie de aproximación entre 230 m y 380 m al norte del THR 20.

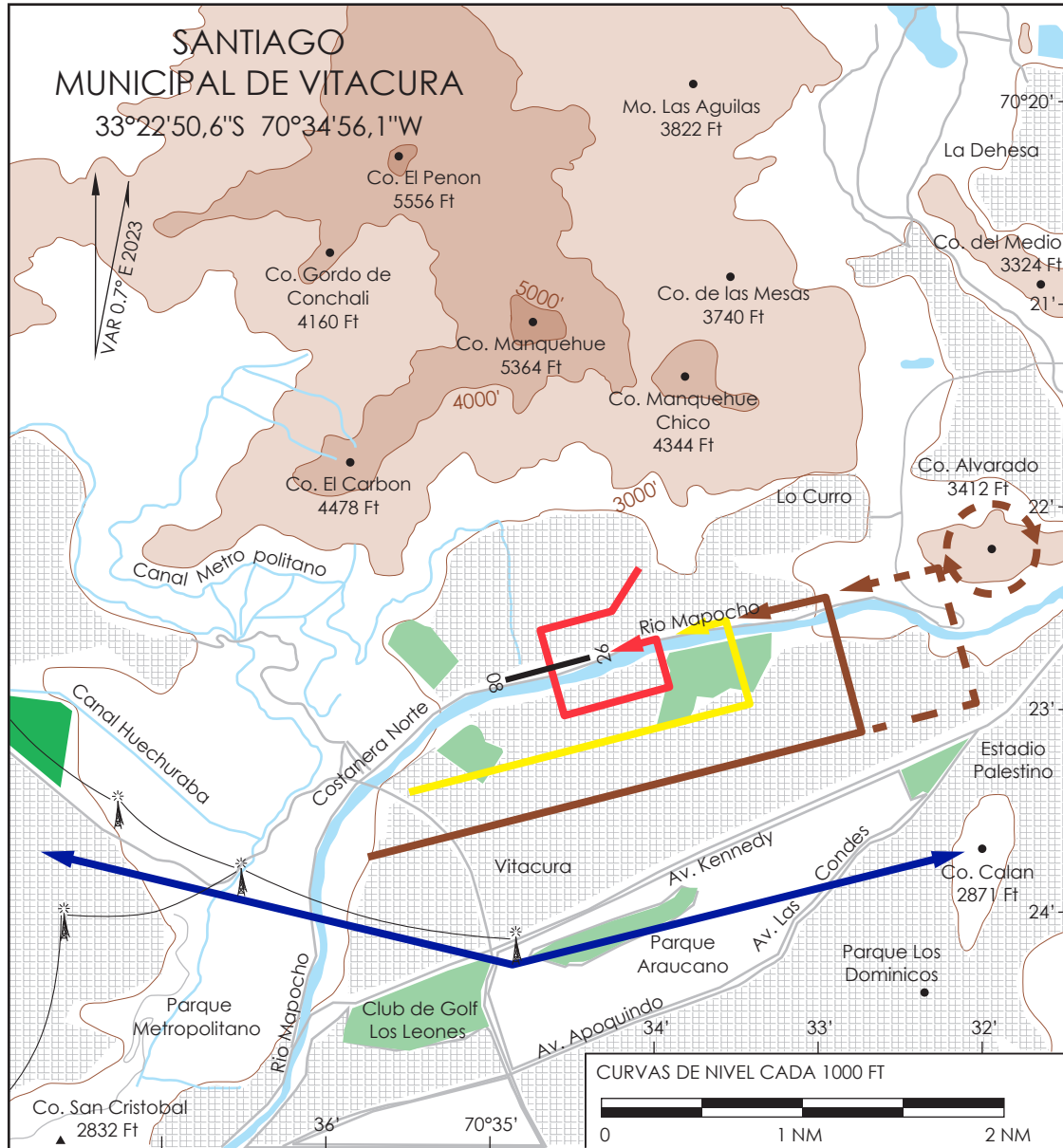


ELEVACION AERODROMO
361 Ft (110 m)
RESISTENCIA
5700 Kg
COMUNICACIONES
TIBA 118.2 MHz
PRECAUCIONES
-Arboles 10 m. HGT SE THR 35, 15 m. desde el THR hasta 100 m. al S.
-Tendido eléctrico 11 m. HGT, 140 m. N THR 17.
-Arboles 20 m. HGT, a 145 m. NW THR 17.
-Arboles 10 m. HGT, a 145 m. N THR 17.
-Arboles 10 m. HGT, a 150 M. NE THR 35 y 150 M. SE THR 35



DASA / SECCIÓN AIS-MAP

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE
INTENTIONALLY LEFT BLANK



ELEVACION AERODROMO

2250 Ft (686 m)

DIMENSIONES DE RWY

550 M x 10 M

(más 200 M al E AVBL para DEP RWY 26 y SWY RWY 08)

RESISTENCIA

AUW / 1 2360 Kg

COMUNICACIONES

VITACURA en modalidad TIBA 133.1 MHz

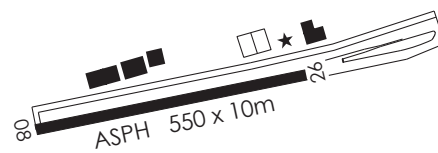
PRECAUCION

- Antena 30 M HGT a 200 M WSW THR 08, sin señalización de obstáculos.

- CTN con árboles de 30 M HGT ubicado a 85 M del borde de RWY 08 / 26 costado N.

SIMBOLOGÍA

- Planeadores
- Remolcadores
- Aviones y Helicópteros
- Tráfico SCTB

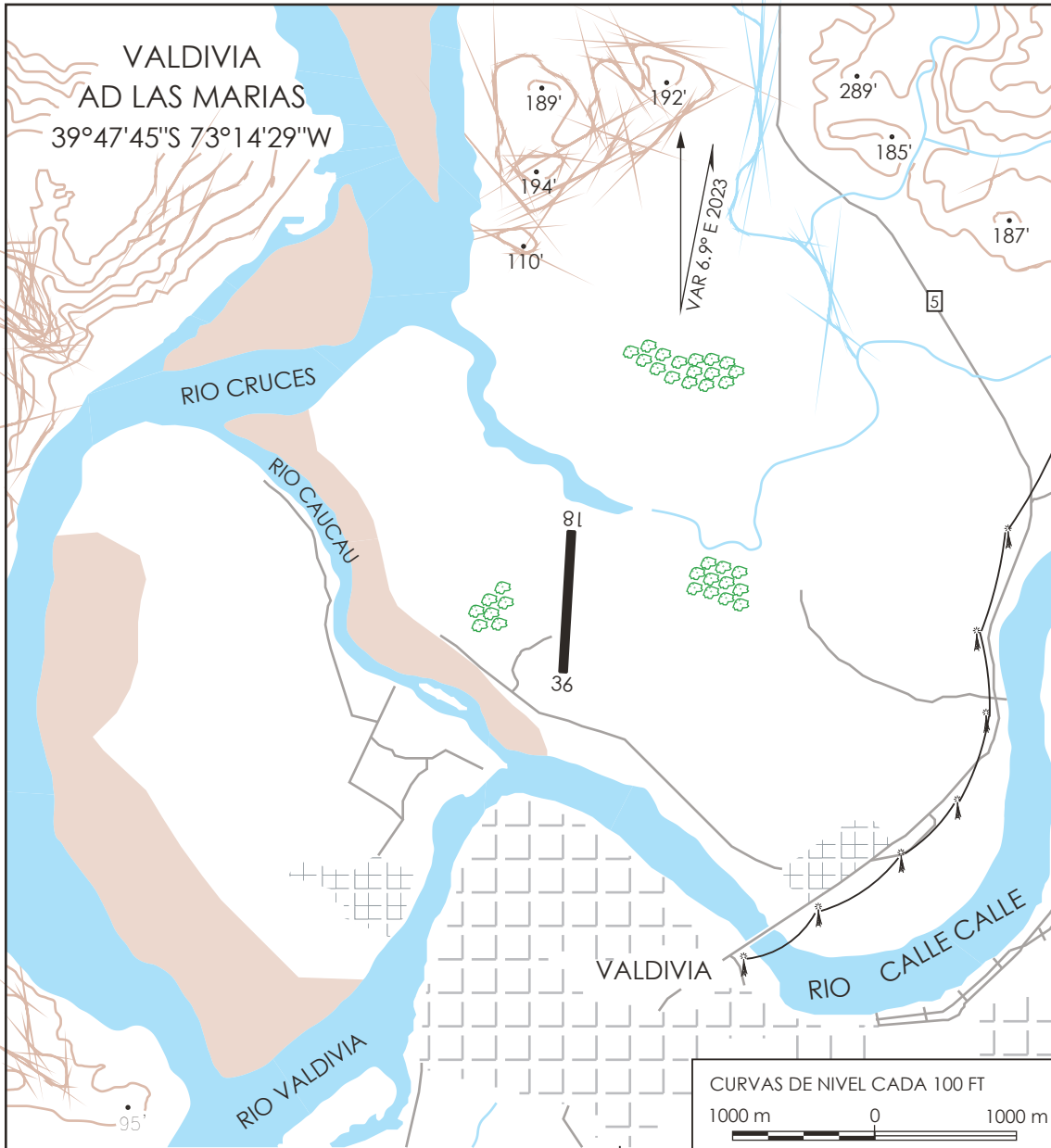


DASA / SECCIÓN AIS-MAP

AD MUNICIPAL DE VITACURA
SANTIAGO, CHILE

RESTRICCIONES OPERACIONALES

- Se prohíbe la instrucción no relacionada con el vuelo a vela.
- Se prohíben las maniobras de toque y despegue, pasadas bajas, APCH frustrada, emergencias simuladas, vuelos rasantes y aproximaciones diferentes a las establecidas en los procedimientos de operación para ACFT en el Aeródromo Municipal de Vitacura.(DAP 11-131)
- Excepto cuando sea necesario para ARR o DEP, ninguna ACFT volará sobre áreas pobladas en la ATZ a menos de 3500 Ft.
- Con el objeto de cumplir con los procedimientos de atenuación de ruido, las aproximaciones frustradas se efectuarán sobre la RWY en uso e iniciarán viraje para ingresar a circuito de tránsito una vez alcanzados los 3500 Ft.
- Las ACFT con alto índice de contaminación acústica (Ej. C-206 o C-210), realizarán cambios de potencia acordes con los fines de ese procedimiento.
- Excepto cuando sea por condiciones de viento, quedan prohibidos los DEP de RWY 08.
- Se prohíben OPS de ACFT con fines comerciales.
- Las ACFT basadas y no basadas en el aerodromo, solo podrán ARR cuando tengan como destino final el Aeródromo (SCLC), previa presentación de su plan de vuelo.
- No podrán operar helicópteros con peso máximo de despegue superior a 9500 libras, excepto militares y policiales.
- Los pilotos deberán estar en conocimiento del "Procedimiento Operacional en el Aeródromo Vitacura", disponible en la administración.
- Se prohíben despegues de aeronaves por política de la administración en los siguientes horarios: **SUN BTN 1300 LMT y 1400 LMT**, se exceptúan los vuelos militares, policiales y vuelos sanitarios.



ELEVACION AERODROMO

13 Ft (4 m)

RESISTENCIA

24000 Kg

COMUNICACIONES

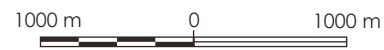
TIBA 118.2 MHz (OPS dentro de 3 NM Radio y BLW 2000 Ft AGL)

VALDIVIA TWR 118.3 MHz (OPS fuera de 3 NM Radio y ABV 2000 Ft AGL)

PRECAUCIÓN

- Presencia de aves en RWY y cercanías.
- Tendido eléctrico 6.3 M HGT y a 160 M antes de THR 36 (Balizados).
- Poste de señalización, afectando SFC de APCH RWY 36.
- Luces de RWY/TWY sobrepasan la franja de pista 18/36 60 cm HGT. Mas información al reverso.
- Antena vulnera SFC de transición por 1.5 m, a 380 m W eje RWY 18/36

CURVAS DE NIVEL CADA 100 FT



DASA / SECCIÓN AIS-MAP

AD LAS MARIAS
VALDIVIA - CHILE

RESTRICCIONES

- RAMP ubicada al costado E de caseta combustible militar es de uso privado. Disponibilidad debe ser autorizada por la autoridad que administra el Aeródromo.
- RAMP ESTE, reservada solo MEDEVAC.
- Precaución por actividades de aeromodelismo y radio control, ubicado a 300 M al E del AD a menos de 45 M HGT, realizadas con un máximo de 3 ACFT en FREQ 72 MHz de modulación por posición de pulso (PPM) y modulación por código de pulso (PCM).
- Aeronaves particulares con intenciones de pernoctar en el aeródromo, deberán coordinar previamente con Club Aéreo Valdivia. Estacionamiento sujeto a cobro Tel: 632216273 / Cel: +56982172022 / www.clubaereovaldivia.cl/contacto.php

AYUDAS VISUALES LUMINOSAS.

- ABN, LGT solares EMERG en borde RWY, TWY, letrero de indicación orientación RWY, punto de parada.
Luces solares con activación tierra o aire por PPT, FREQ 122.8 MHz:

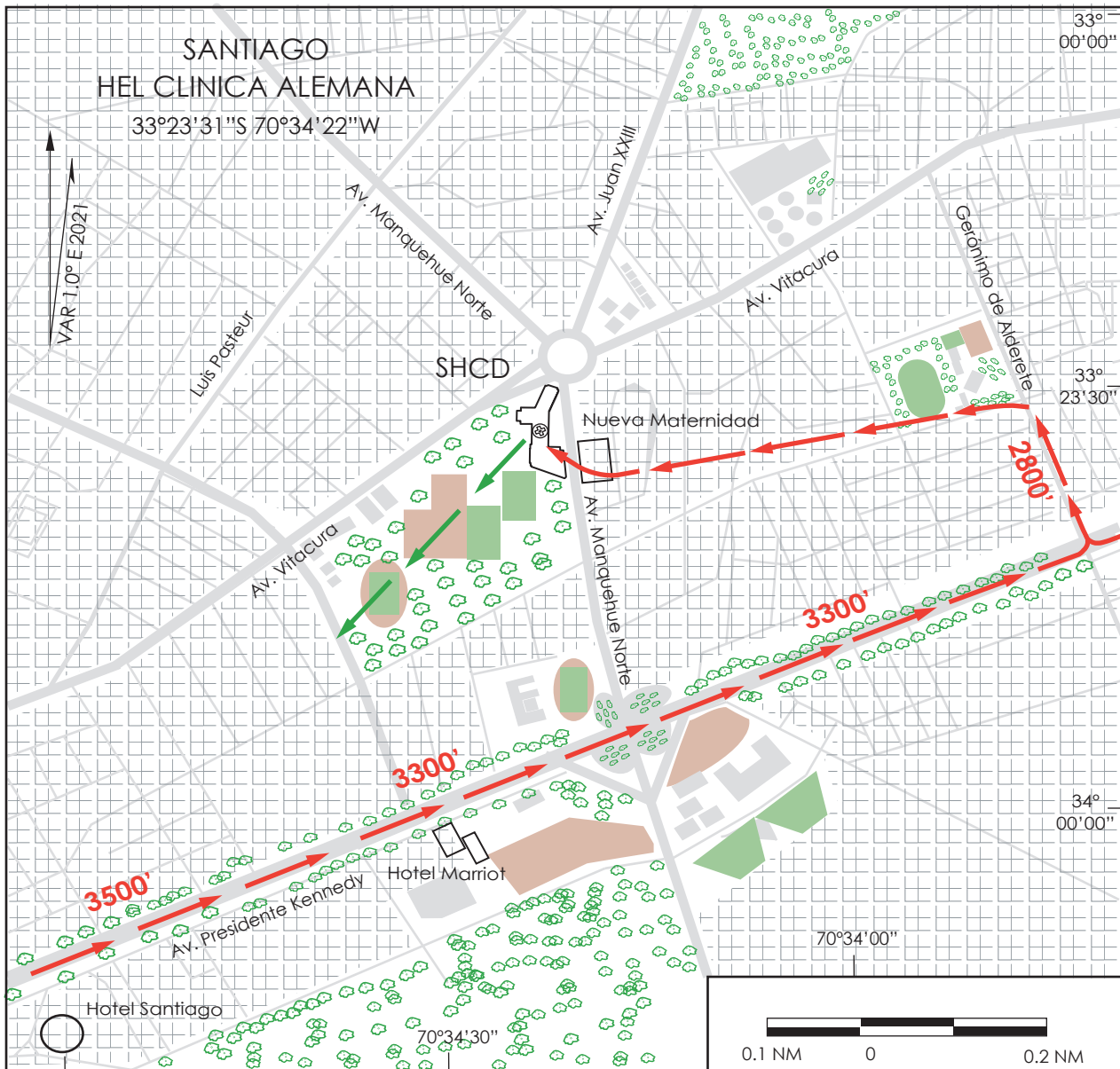
3 PTT: intensidad baja
5 PTT: intensidad media
7 PTT: intensidad máxima

Previo a la operación, contactar a club aéreo de Valdivia.

PRECAUCIÓN

- Grúa 40.64 m HGT, RDO de brazo grúa 35 m ubicada a 1.274 m al sur de franja de THR36 COORD GEO: 39 48 51,27 S / 73 14 37,63 W

LUCES SOLARES CON ACTIVACION TIERRA O AIRE FREQ 122.8 MHZ



ELEVACION HELIPUERTO
2172 Ft (662 m)

DIMENSIONES
TLOF Círculo 20 m diámetro

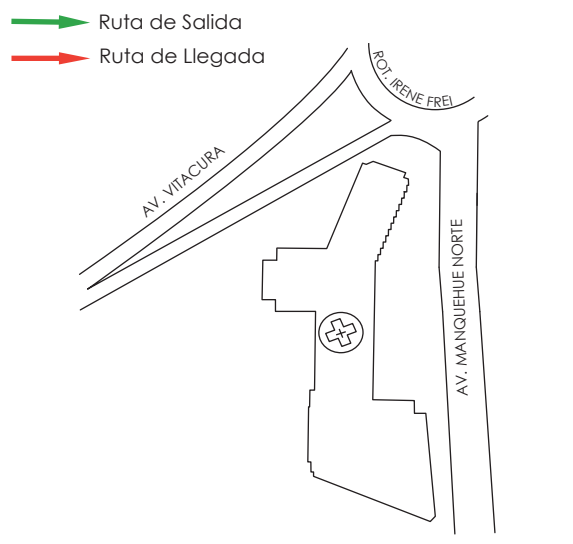
ORIENTACION
020° / 200°

AREA PUNTO TOMA DE CONTACTO
Círculo 10 m diámetro.

RESISTENCIA
8000 Kg

COMUNICACIONES
Los usuarios del HEL deberán tomar contacto con
SCTB TWR 118.7 MHz y/o Santiago RDR 122.4/129.7 MHz.
Adicionalmente, irradiar posición en TIBA SCLC 122.8 MHz.

PRECAUCION
Emplazado en un entorno hostil, rodeado de edificios .
Espec. Operacionales: Ver detalle en AD 3.10-I.1.



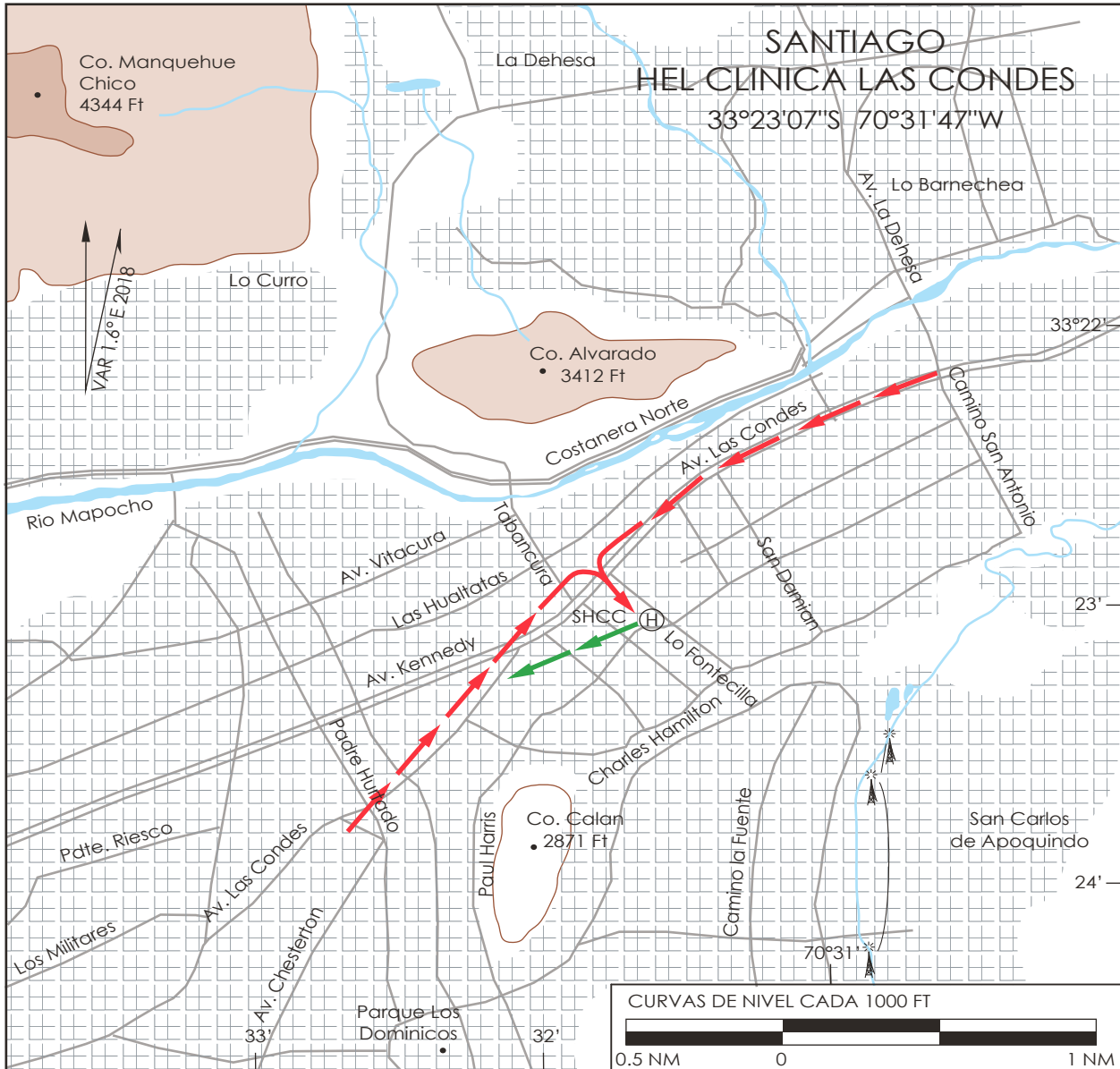
SHCD VAC DGAC HEL CLINICA ALEMANA / SANTIAGO

RESTRICCIONES OPERACIONALES

- Detalles de obstáculos en las inmediaciones del HEL:

Torre central del edificio distante 30,45 M al S del borde de la señal de toma de contacto y elevación inicial.

Sala de maquinas distante 14,15 M al norte del borde de la señal de toma de contacto y elevación inicial.



ELEVACION HELIPUERTO

2597 Ft (786 m)

DIMENSIONES

TLOF Círculo 18 m diámetro

ORIENTACION

010° / 190°

AREA PUNTO TOMA DE CONTACTO

Rectángulo 10 x 10 - Cruz de Hospital

RESISTENCIA

6000 Kg

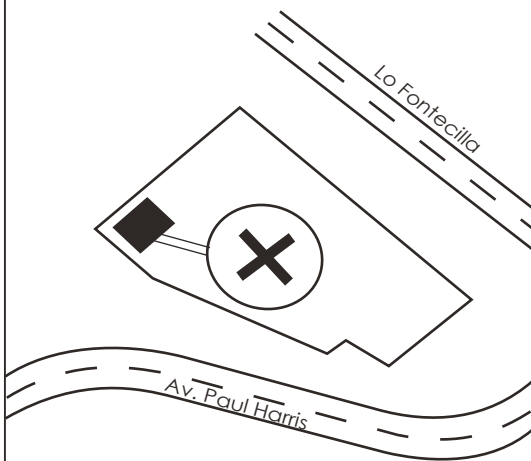
COMUNICACIONES

Los usuarios del HEL deberán tomar contacto con SCTB TWR 118.7 MHz y/o Santiago RDR 122.4/129.7 MHz.

PRECAUCION

- OBST SECT NW a contar de 8 m del borde W de la APN.
- Árbol SECT NE a 65 m. que sobrepasan la SFC de APCH -DEP.

- Ruta de Salida
- Ruta de Llegada



SHCC VAC

DGAC

HEL CLINICA LAS CONDES / SANTIAGO

DASA / SECCIÓN AIS-MAP

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE