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 © Nº 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.

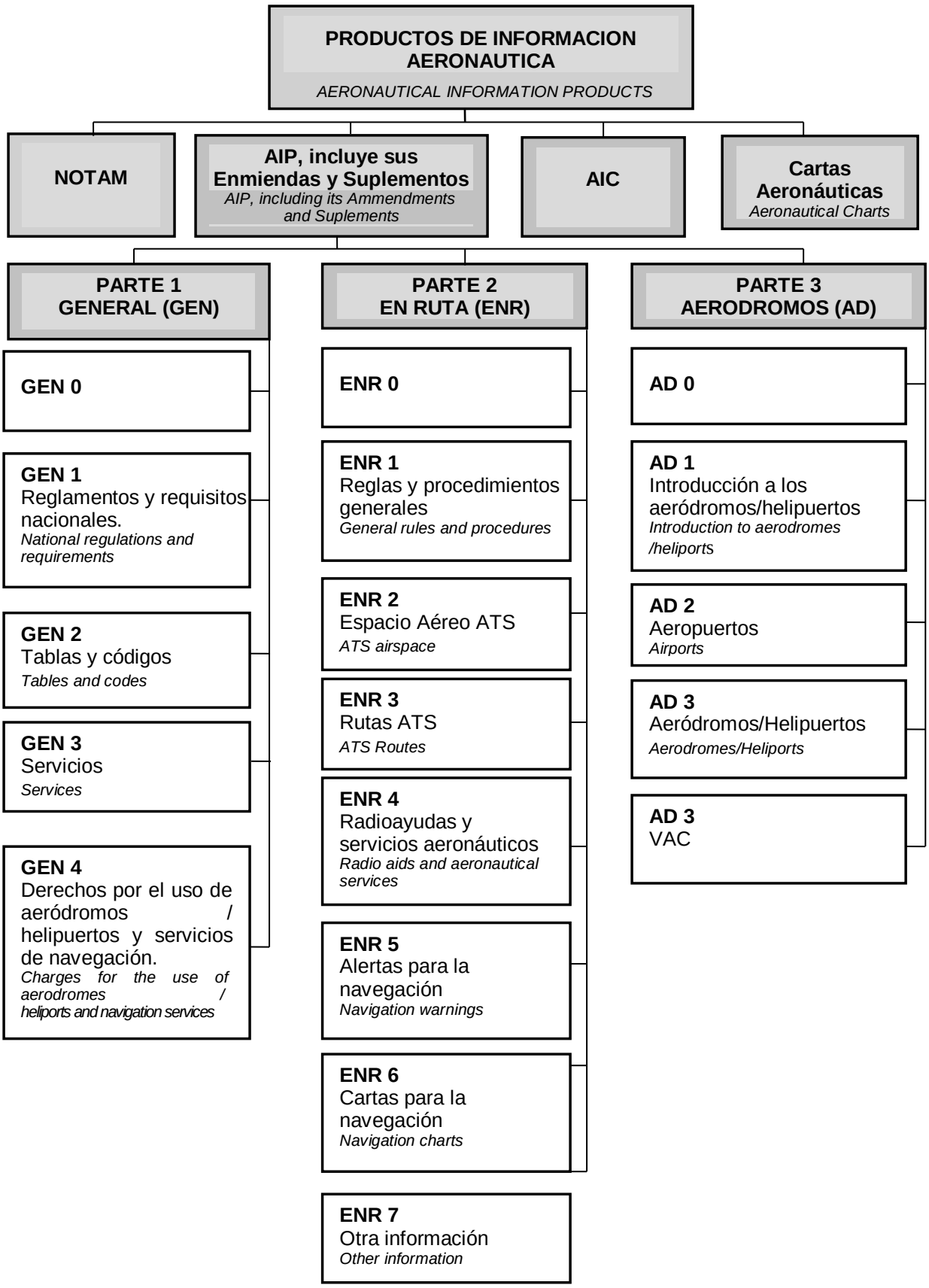
3.2 Regular intervals established for amendments to the AIP-CHILE.

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


PRODUCTOS DE INFORMACION AERONAUTICA
AERONAUTICAL INFORMATION PRODUCTS
NOTAM
AIP, incluye sus Enmiendas y Suplementos
AIP, including its Ammendments and Suplements
AIC
Cartas Aeronáuticas
Aeronautical Charts
PARTE 1 GENERAL (GEN)
PARTE 2 EN RUTA (ENR)
PARTE 3 AERODROMOS (AD)
GEN 0
GEN 1 Reglamentos y requisitos nacionales. National regulations and requirements
GEN 2 Tablas y códigos Tables and codes
GEN 3 Servicios Services
GEN 4 Derechos por el uso de aeródromos / helipuertos y servicios de navegación. Charges for the use of aerodromes / heliports and navigation services
ENR 0
ENR 1 Reglas y procedimientos generales General rules and procedures
ENR 2 Espacio Aéreo ATS ATS airspace
ENR 3 Rutas ATS ATS Routes
ENR 4 Radioayudas y servicios aeronáuticos Radio aids and aeronautical services
ENR 5 Alertas para la navegación Navigation warnings
ENR 6 Cartas para la navegación Navigation charts
ENR 7 Otra información Other information
AD 0
AD 1 Introducción a los aeródromos/helipuertos Introduction to aerodromes /heliports
AD 2 Aeropuertos Airports
AD 3 Aeródromos/Helipuertos Aerodromes/Heliports
AD 3 VAC

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE
INTENTIONALLY LEFT BLANK

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

AIP AMDT			
NR	**FECHA PUBLICACION** *PUBLICATION DATE*	**FECHA ANOTACIÓN** *DATED ENTERED*	**ANOTADA POR** *ENTERED BY*
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	15 MAY 2025		
64	07 AUG 2025		
65	27 NOV 2025		
66	14 MAY 2026		
☞ 67	**06 AUG 2026**		

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

REGISTRO DE ENMIENDAS DE LA AIP- *RECORD OF AMENDMENTS*

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

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	**06 AUG 2026**
GEN 0.1-1/2	08 AUG 2024
GEN 0.1-3/#	08 AUG 2024
GEN 0.2-1/2	**06 AUG 2026**
GEN 0.3-1/2	17 DEC 2009
GEN 0.4-1/2	**06 AUG 2026**
GEN 0.5-1/2	08 DEC 2016
GEN 0.6-1/2	28 NOV 2024

GEN 1

GEN 1.1-1/2	07 AUG 2025
GEN 1.1-3/#	15 AUG 2019
GEN 1.2-1/#	**06 AUG 2026**
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	15 MAY 2025
GEN 2.1-3/#	14 MAY 2026
GEN 2.2-1/2	14 MAY 2026
GEN 2.2-3/4	14 MAY 2026
GEN 2.2-5/6	14 MAY 2026
GEN 2.2-7/8	14 MAY 2026
GEN 2.2-9/10	14 MAY 2026
GEN 2.2-11/12	14 MAY 2026
GEN 2.2-13/14	14 MAY 2026

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

PARTE 1 / *PART 1*

PAGINA / *PAGE*	**FECHA / *DATE***
GEN 2	
GEN 2.3-1/2	08 DEC 2016
GEN 2.3-3/4	15 AUG 2019/08 DEC 2016
GEN 2.4-1/2	14 MAY 2026
GEN 2.4-3/4	14 MAY 2026
GEN 2.4-5/6	**06 AUG 2026**
GEN 2.4-7/8	14 MAY 2026
GEN 2.4-9/10	14 MAY 2026
GEN 2.4-11/12	14 MAY 2026
GEN 2.4-13/14	**06 AUG 2026**
GEN 2.4-15/16	14 MAY 2026
GEN 2.4-17/#	14 MAY 2026
GEN 2.4-19/20	14 MAY 2026
GEN 2.4-21/#	**06 AUG 2026**
GEN 2.4-23/24	14 MAY 2026
GEN 2.4-25/26	**06 AUG 2026**
GEN 2.5-1/2	14 MAY 2026
GEN 2.5-3/#	15 MAY 2025
GEN 2.6-1/2	15 MAY 2003
GEN 2.7-1/#	28 NOV 2024
GEN 3	
GEN 3.1-1/2	15 MAY 2025
GEN 3.1-3/4	15 MAY 2025
GEN 3.1-5/6	28 NOV 2024
GEN 3.1-7/8	14 MAY 2026
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	14 MAY 2026
GEN 3.3-3/#	14 MAY 2026
GEN 3.4-1/2	14 MAY 2026
GEN 3.5-1/#	28 NOV 2024
GEN 3.5-3/4	14 MAY 2026
GEN 3.5-5/6	07 AUG 2025
GEN 3.5-7/8	27 NOV 2025
GEN 3.5-9/10	13 AUG 2020
GEN 3.5-11/#	11 AUG 2022
GEN 3.6-1/2	14 MAY 2026
GEN 3.6-3/4	14 MAY 2026
GEN 3.6-5/6	14 MAY 2026
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 *HANDWRITTEN CORRECTIONS TO AIP- CHILE*

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

GEN 0.5	CORRECCIONES MANUSCRITAS A LA AIP- CHILE *HANDWRITTEN CORRECTIONS TO AIP- CHILE*

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

GEN 0.6 **INDICE PARTE 1 /** *table of contents to part 1*

GEN 0 - GENERALIDADES/*GENERAL*

AIP-Chile Volumen I
Volume I AIP-Chile ..... GEN 0.0-1

Prefacio
Preface ..... GEN 0.1-1

Productos de Información Aeronáutica
Aeronautica Information Products ..... GEN 0.1.3

Registro de Enmiendas de la AIP
Records of Amendments AIP ..... GEN 0.2-1

Registro de Suplementos AIP vigentes
Records of AIP Supplements in force ..... GEN 0.3-1

Lista de verificación de páginas vigentes
Check list of AIP pages ..... GEN 0.4-1

Lista de Enmiendas incorporadas mano a la AIP-CHILE
List of hand Amendments to the AIP ..... GEN 0.5-1

Índice Parte I
Table of contents, Part I ..... GEN 0.6-1

GEN 1 - GENERALIDADES/*GENERAL*

Autoridades designadas
Designated authorities ..... GEN 1.1-1

Ingreso, sobrevuelo y aterrizajes en territorio chileno de *aeronaves civiles*
Entry, overflight and landing in Chilean territory of civilians aircrafts ..... GEN 1.2-1

Entrada, tránsito y salida de pasajeros, tripulantes y aeronaves
Entry, transit and departure of passengers and crews ..... GEN 1.3-1

Entrada, tránsito y salida de equipaje y otros artículos
Entry, transit and departure of cargo and other articles ..... GEN 1.4-1

Instrumentos equipos y documentos de vuelo de las aeronaves
Aircrafts instruments, equipment and flight documents ..... GEN 1.5-1

Resumen de los reglamentos nacionales y acuerdos/convenios internacionales
Summary of national regulations and international agreements/conventions ..... GEN 1.6-1

Diferencias con respecto a las normas, métodos recomendados y procedimientos de la OACI
Differences from ICAO standard, recommended practices and procedures ..... GEN 1.7-1

GEN 2 - TABLAS Y CODIGOS/*TABLES AND CODES*

Sistema de medidas, marcas de aeronaves y día festivos
Measurements system, aircrfat marks and holidays ..... GEN 2.1-1

Marcas de nacionalidad y matrícula de aeronaves y días festivos.
Aircraft marking, and public holidays ..... GEN 2.1-3

Abreviaturas
Abbreviations ..... GEN 2.2-1

Simbología de cartas de ruta y áreas terminales
Route chart symbol and terminal areas ..... GEN 2.3-1

Indicadores de lugar -Cifrado Aeródromos
Location indicador-Code Aerodromes ..... GEN 2.4-1

Indicadores de lugar-Descifrado Aeródromos
Location indicator-Decode Aerodromes ..... GEN 2.4-11

Indicadores de lugar Helipuertos
Location indicator Heliports ..... GEN 2.4-23

Radioayudas para la navegación
Air navigation radio aids ..... GEN 2.5-1

Tablas de conversión
Conversion tables ..... GEN 2.6-1

Tablas CCCM/FCCV
CCCM/FCCV tables ..... GEN 2.7-1

GEN 3 - SERVICIOS/*SERVICES*

Servicios de Información Aeronáutica
Aeronautical Information Services ..... GEN 3.1-1

Cartas Aeronáuticas
Aeronautical Charts ..... GEN 3.2-1

Servicios de Tránsito Aéreo
Air traffic Services ..... GEN 3.3-1

Servicios de vuelos
Flight Services ..... GEN 3.4-1

Servicios meteorológicos
Meteorological Services ..... GEN 3.5-1

Servicio Búsqueda y Salvamento
Search and Rescue Service ..... GEN 3.6-1

GEN 4 - TARIFAS/*CHARGES*

Tasas de aeropuertos
Airports charges ..... GEN 4.1-1

Derechos por el uso de servicios de navegación aérea
Air navigation services charge ..... 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 thought wich exercices its regulatory, supervising and inspecting functions. Código Aeronáutico, Law N° 18.917 and Law N 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: rrpp@dgac.gob.cl

Junta Aeronáutica Civil
Dirección comercial:
Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones
Amunátegui 139 Piso 7º Santiago
Santiago Chile
Dirección postal:
Junta Aeronáutica Civil
Amunátegui 139 Piso 7º 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@meteochile.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) **224392782**
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 LERFT 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.

Ver DAP 11 01

https://www.dgac.gob.cl/normativa/reglamentacion-aeronautica/procedimientos-dap-2/

See DAP 11 01

https://www.dgac.gob.cl/normativa/reglamentacion-aeronautica/procedimientos-dap-2/

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE
INTENTIONALLY LERF TBLANK

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 requeriments*

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) Autorizase 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 prorroga 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 than 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 Intendencies 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/m3
Cyfluthrin 0,1% en aerosol	5 m/m3

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/m3*
Cyfluthrin 0.1% spray	*5 m/m3*

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 pípa (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.

1.1.4. 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. Despacho del Equipaje extraviado

1.1.5. Lost Baggage Dispatch

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.

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

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

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.

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. 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

1.1.7. 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.

1.1.8. 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. 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.

1.1.9. 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. 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.

1.1.10. 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. 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

1.1.11. 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. 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 deposito 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.

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

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 encuentren 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.

2.4. 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 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.

2.5. 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 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.

2.6. 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 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.

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

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

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

Reference:

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 LERF TBLANK

GEN 1.6

RESUMEN DE LOS REGLAMENTOS NACIONALES Y ACUERDOS/CONVENIOS INTERNACIONALES

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 mandatario, 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.

SUMMARY OF NATIONAL REGULATIONS AND INTERNATIONAL AGREEMENTS / CONVENTIONS

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). **C**irculares 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. Ever 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.

III

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.

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.

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 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 Will be applied as of 2013.

2.5.7 La escala es opcional y no obliga a que se incluya en el anverso.

2.5.7 The scale is optional and does not have to be included on the front.

2.8.1 Ortografía de nombres geográficos. Se agrega: ... y en las abreviaturas no se utilizarán signos de puntuación

2.8.1 Geographical name orthography. Added: ... and no punctuation marks shall be used in abbreviations.

2.8.3 No se aplica

2.8.3 Not applicable

2.11 No implementada

2.11 *Not implemented.*

2.12.2 Existen diferencias respecto del Anexo 4, en los colores utilizados.

2.12.2 There are differences with respect to Annex 4, in the colors used..

2.14.1 La representación no se ajusta al Apéndice 2. La definición es igual.

2.14.1 The representation does not comply with Appendix 2. The definition is the same.

2.14.2 No se aplica

2.14.2 Not applicable

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 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.

2.17.2 Parcialmente implementada.(DAR 15 3.2.6 Apéndice 1).

2.17.2 Partially implemented.(DAR 15 3.2.6 Appendix 1).).

2.17.4 Se aplica DAR 15 Apéndice 1.

2.17.4 DAR15 Appendix 1 is applied..

2.17.5 No se aplica

2.17.5 Not applicable

2.17.6 No se aplica

2.17.6 Not applicable

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 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.

2.18.1.3 Se aplica DAR 15 Apéndice 1.

2.18.1.3 DAR15 Appendix 1 is applied..

2.18.2.2 Inicialmente, sólo para aeropuertos principales.

2.18.2.2 Initially, only for main airports..

2.18.2.3 No implementada

2.18.2.3 Not implemented.

2.18.3.2 No se aplica

2.18.3.2 Not applicable

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

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

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 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 sall 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.

8.7 Deberán indicarse las isógonas y podrá incluirse el año de información isogónica.

8.8.2 No se aplica

8.8.3 No se aplica

8.9.3 Información opcional.

8.9.4.1.1 No aplican los puntos 8 y 13. punto 16) se aplicará a partir de 2013.

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

9.3.2 No se aplica

9.4.3 No se aplica

9.6.2 No se aplica

9.7 Incluye, además, la fecha.

9.9.2 No se aplica

9.9.3.1 No se aplica

9.9.3.2 No se aplica

9.9.4.1.1 Agrega gradiente mínima y restricciones de cruce. No considera reglaje del respondedor. Las altitudes se expresan en pies. punto11) Los puntos significativos de sobrevuelo se indicarán a partir de 2013.

9.9.4.2 No incluye procedimientos de falla de comunicaciones.

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

10.3.2 No se aplica

10.6.2 No se aplica

10.7 Incluye fecha.

10.9.2 Las cartas de llegada se diseñarán, evitando en lo posible, el ingreso en áreas prohibidas, restringidas y peligrosas.

8.6.2 Partially implemented

8.7 *The isogons should be indicated and the year of isogonic information may be included.*

8.8.2 Not applicable

8.8.3 Not applicable

8.9.3 Optional information.

8.9.4.1.1Points 8 and 13 do not apply. Point 16) will be applied as of 2013.

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

9.3.3 Not applicable

9.4.3 Not applicable

9.6.2 Not applicable

9.7 It also includes the date.

9.9.2 Not applicable

9.9.3.1 Not applicable

9.9.3.2 Not applicable

9.9.4.1.1 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..

9.9.4.2 It does not include communications failure procedures..

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

10.3.2 Not applicable

10.6.2 Not applicable

10.7 Includes date

10.9.2 Letters of arrival shall be designed to avoid, as far as possible, entry into prohibited, restricted and dangerous areas.

10.9.3.1 No se aplica

10.9.3.2 No se aplica

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.

10.9.4.2 No incluye procedimientos de falla de comunicaciones.

CAPÍTULO 11
CARTA DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS – OACI

11.3.3 No se aplica

11.3.3.2 No se aplica

11.8.1 Se deberá indicar la variación magnética, redondeada, al menos, al grado más próximo y la fecha.

11.10.2.4 No se aplica

11.10.2.7 No se aplica

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.

11.10.4.2 Se comenzará a aplicar gradualmente a partir de 2011.

11.10.4.3 Cuando sea necesario.

11.10.4.6 Parcialmente implementada. No se aplicó opción de ninguna radioayuda definidora de marcación.

11.10.6.1 **p**unto i) Los puntos significativos de sobrevuelo se indicarán a partir de 2013.

11.10.6.2 No implementada

11.10.6.4 No implementada

11.10.6.5 No se aplica

11.10.8.2 La tabla es opcional.

11.10.8.3 No se aplica

10.9.3.1 Not applicable

10.9.3.2 Not applicable

10.9.4.1.1 Notes 1 and 2 are not applied. point 10) Significant overflight points will be indicated as of 2013..

10.9.4.2 It does not include communications failure procedures..

CHAPTER 11
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO

11.3.3 Not applicable

11.3.3.2 Not applicable

11.8.1 The magnetic variation shall be indicated by rounding to at least the nearest degree and the date.

11.10.2.4 Not applicable

11.10.2.7 Not applicable

11.10.4.1 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.

11.10.4.2 It will be gradually implemented as of 2011.

11.10.4.3 As needed.

11.10.4.6 Partially implemented. No dialing defining radio aid option was applied.

11.10.6.1 point i) Significant overflight points will be indicated as of 2013.

11.10.6.2 Not implemented.

11.10.6.4 Not implemented.

11.10.6.5 Not aplicable

11.10.8.2 Table is optional.

11.10.8.3 Not aplicable

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

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

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.

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.

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.

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

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.

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.

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

CAPÍTULO 15
PLANO DE ESTACIONAMIENTO Y ATRAQUE DE AERONAVES – OACI

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

15.5.1 Considera además el norte magnético.

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

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

16.2.1 No se aplican las áreas del Apéndice 5

16.2.2 No se aplica

16.4.3 No se aplica

16.4.4 No se aplica

16.4.5 No se aplica

16.5.2 Se aplica tabla 16.5.2 del DAR 04

16.6 No se aplica

16.7.3.2 No implementada

16.7.5 No aplica la opción de fronteras indefinidas.

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.

16.7.10.1 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.

14.5.1 It also considers the magnetic north.

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

CHAPTER 15
AIRCRAFT PARKING AND DOCKING CHART - ICAO

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

15.5.1 It also considers the magnetic north.

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

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

16.2.1 Areas of Appendix 5 do not apply

16.2.2 Not applicable

16.4.3 Not applicable

16.4.4 Not applicable

16.4.5 Not applicable

16.5.2 Table 16.5.2 of DAR 04 applies.

16.6 Not applicable

16.7.3.2 Not implemented.

16.7.5 The indefinite borders option does not apply.

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 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 The note of uncertain relief is not applied, only a symbol.

16.7.11 No se aplica

16.7.11 Not applicable

16.7.12.1 No se aplica

16.7.12.1 Not applicable

16.7.12.2 No se aplica

16.7.12.2 Not applicable

16.9.2.1 No se consideran hidro-aeródromos.

16.9.2.1 Hydro aerodromes are not considered.

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 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.

16.9.5.2 No se aplica

16.9.5.2 Not applicable

CAPÍTULO 17
CARTA AERONÁUTICA – OACI 1:500 000

CHAPTER 17
AERONAUTICAL CHART – ICAO 1:500 000

17.2 No se aplica

17.2 Not applicable

17.4.3 No se aplica

17.4.3 Not applicable

17.4.4 No se aplica

17.4.4 Not applicable

17.5.2 No implementada

17.5.2 Not implemented.

17.5.4.1 No implementada

17.5.4.1 Not implemented.

17.6.1.1 No se aplica

17.6.1.1 Not applicable

17.7.5 No aplica la opción de fronteras indefinidas.

17.7.5 The indefinite borders option does not apply.

17.7.6.3 No se aplica

17.7.6.3 Not applicable

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 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.

17.7.10.2 No aplica la nota de relieve incierto, sino que un símbolo.

17.7.10.2 The note of uncertain relief is not applied, only a symbol.

17.7.11 No se aplica

17.7.11 Not applicable

17.7.12.1 No se aplica

17.7.12.1 Not applicable

17.7.12.2 No se aplica

17.7.12.2 Not applicable

17.9.2.1 No se consideran hidroaeródromos.

17.9.2.1 Hydro-aerodromes are not considered.

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 aplicable

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 Nº20.285 "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 Nº20.285 "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 AVIÓN

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 Nº 20.285 "SOBRE ACCESO A LA INFORMACIÓN PÚBLICA".

PARTE II CAPÍTULO 6
APROBACIÓN DE ORGANISMOS DE MANTENIMIENTO.

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.

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".

PART II CHAPTER 6
APPROVAL OF MAINTENANCE AGENCIES.

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

CAPITULO 2
ENTRADA Y SALIDA DE AVIONES

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

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

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

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.

CAPITULO 3
ENTRADA Y SALIDA DE PERSONAS Y DE SU EQUIPAJE

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

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

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

ANNEX 9
FACILITATION

CHAPTER 2
AIRCRAFT ENTRY AND DEPARTURE

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

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

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

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

CHAPTER 3
ENTRY AND DEPARTURE OF PERSONS AND THEIR BAGGAGE

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

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

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.

3.8.3 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 Se utiliza el Modelo OACI.

3.10 The ICAO model is used.

CAPITULO 4
ENTRADA Y SALIDA DE MERCANCIAS Y OTROS ARTICULOS

CHAPTER 4
ENTRY AND DEPARTURE OF GOODS AND OTHER ARTICLES

4.4 No es aplicable todavía en Chile.

4.4 Still not applicable in 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.

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

4.22.1 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.

4.22.1 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 No se aplica.

4.8.1 Not applicable.

CAPITULO 5
TRÁFICO QUE ATRAVIESA EL TERRITORIO DE UN ESTADO CONTRATANTE

CHAPTER 5
TRAFFIC PASSING THROUGH THE TERRITORY OF A CONTRACTING STATE

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.

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

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

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

CAPITULO 6
AEROPUERTOS, INSTALACIONES Y SERVICIOS PARA EL TRÁFICO

CHAPTER 6
AIRPORTS, TRAFFIC FACILITIES AND SERVICES

6.31.1 Estas instalaciones han sido suprimidas.

6.31.1 These facilities have been eliminated.

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

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

6.4 Aún no se implementa el sistema de tarjeta de crédito

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).

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)

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

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

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.

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

Sin Diferencias

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 CODES

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

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 ***Seasonal periods***	
Área Continental y **Territorio Antártico Chileno**	Continental Area and Chilean Antarctic Territory
LMT = UTC – 3 HR Verano	*LMT = UTC - 3 HR Summer*
LMT = UTC – 4 HR Invierno	*LMT = UTC - 4 HR Winter*

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	*LMT = UTC - 5 HR Summer*
LMT = UTC - 6 HR Invierno	*LMT = UTC - 6 HR Winter*

Región de Magallanes y la Antártica Chilena **Región de Aysén del General Carlos Ibáñez del Campo**
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 año 2026.

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 2026.

✂

FERIADO NACIONAL 2026 / *NATIONAL HOLIDAYS 2026*

DÍA	MES	CELEBRACIÓN
1	Enero	Año Nuevo
3	abril	Viernes Santo
4		Sábado Santo
1	Mayo	Día del Trabajo
21		Combate Naval de Iquique
21	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*
3	*april*	*Holy Friday*
4		*Saturday Holy*
1	*May*	*Labor Day*
21		*Naval Battle of Iquique*
21	*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 LANK

GEN 2.2 ABREVIATURAS UTILIZADAS EN LAS PUBLICACIONES AIS

ABBREVIATIONS USED IN AIS PUBLICATIONS

A

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

APN		Plataforma
APP		Dependencia de control de aproximación o control de aproximación o servicio de control de aproximación
APR		Abril
APRX		Aproximado o aproximadamente
APSG		Después de pasar
APT	✈	Transmisión automática fotografía meteorológica
APU		Grupo auxiliar de energía
APV		Procedimiento de aproximación con guía vertical
ARC		Plano de área
ARCAL	✈	Iluminación de pista por radio control desde la aeronave
ARFOR	✈	Pronóstico de área (en clave meteorológica aeronáutica)
ARNG		Arreglo
ARO		Oficina de notificación de los servicios de tránsito aéreo
ARP		Punto de referencia de aeródromo
ARP		Aeronotificación (designador de tipo de mensaje)
ARQ		Corrección automática de errores
ARR		Llegada (designador de tipo de mensaje)
ARR		Llegar o llegada
ARS		Aeronotificación Especial (designador de tipo de mensaje)
ARSA	✈	Área de servicio radar de aeródromo
ARST		Detención [señala (parte del) equipo de detención de aeronave]
AS		Altostratus
ASAP		Tan pronto sea posible
ASC		Suba o Subiendo a
ASDA		Distancia disponible de aceleración-parada
ASE		Error del sistema altimétrico
ASPEEDG		Ganancia de velocidad aerodinámica
ASPEEDEL		Pérdida de velocidad aerodinámica
ASHTAM		Formato NOTAM para notificar actividad volcánica
ASPH		Asfalto
AT ...		A las (seguida de la hora a la que se pronostica tendrá lugar el cambio meteorológico)
ATA	‡	Hora real de llegada
ATC	‡	Control de tránsito aéreo (en general)
ATCO	†	Controlador de tránsito aéreo
ATCSMAC		Cartas de altitudes mínimas de vigilancia ATC
ATD	‡	Hora real de salida
ATF	✈	Frecuencia del tráfico de aeródromo
ATFM		Organización de la afluencia del tránsito aéreo
ATIS	†	Servicio automático de información terminal
ATM		Gestión del tránsito aéreo
ATN		Red de telecomunicaciones aeronáuticas
ATO	✈	Autorización técnica operativa
ATP ...		A las ... (hora)[o en ... (lugar)]
ATS		Servicio de tránsito aéreo
ATTN		Atención
AT-VASIS	†	(debe pronunciarse “EI-TI-VASIS”) Sistema visual indicador de pendiente de aproximación simplificado en T
ATZ		Zona de Tránsito de aeródromo
ATZC	✈	Carta de zonas de tránsito de aeródromo
AUG		Agosto
AUTH		Autorizado o autorización
AUTO		Automático
AUW		Peso total
AUW/1	✈	Peso bruto permisible del avión con tren principal de dos ruedas simples
AUW/2	✈	Peso bruto permisible del avión con tren principal de dos ruedas dobles
AUW/4	✈	Peso bruto permisible del avión con tren principal de dos ruedas en tándem
AUW/5	✈	Peso bruto permisible del avión con tren principal de dos ruedas dobles en tándem y una rueda doble
AUW/8	✈	Peso bruto permisible del avión con tren principal de cuatro ruedas dobles en tándem
AUX		Auxiliar
AVASIS	✈	Sistema visual indicador de pendiente de aproximación abreviado
AVBL		Disponible o disponibilidad
AVG		Promedio, media
AVGAS	†	Gasolina de aviación
AVOIL	✈	Aceite de aviación
AVSEC	✈	Seguridad de Aviación
AWTA		Avise hora en que podrá
AWOS		Sistema Automatizado de Observación Meteorológica
AWY		Aerovía
AZM		Azimut

B

B		Azul
BA		Eficacia del frenado
BARO-VNAV	†	(debe pronunciarse (“BA-RO-VI-NAV” Navegación vertical barométrica
BASE	†	Base de las nubes
BCAC	✈	Plano área concentración de aves
BCFG		Niebla en bancos
BCN		Faro (luz aeronáutica de superficie)
BCST		Radiodifusión
BDRY		Límite
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)
BUFR		**Forma binaria universal de representación de datos meteorológicos.**

C

C		Eje (precedida por el número de designación para identificar una pista paralela)
C		Grados Celsius (centígrados)
CA	✈	Centro colector de aeronotificación
CA		Rumbo hasta una altitud
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
CAVOK		(debe pronunciarse “CA-VO-KEI”) Visibilidad, nubes y condiciones meteorológicas actuales mejores que los valores o condiciones prescritos
CB	‡	(debe pronunciarse “SI-BI”) Cumulunimbus
CC		Cirrocumulus
CCA		(o CCB, CCC, etc., en orden) Mensaje meteorológico corregido (designador de tipo de mensaje)
CCCM	✈	Desde el comienzo del crepúsculo civil matutino
CCO		Operaciones de ascenso continuo
CD		Candela
CDI	✈	Indicador de variación de curso
CDN		Coordinación (designador de tipo mensaje)
CDO		Operaciones de descenso continuo
CDR		Ruta condicional
CDT	✈	Hora de salida controlada
CEIL	✈	Techo de nubes
CEL	✈	Celular (telefonía móvil)
CF		Cambie frecuencia a...
CF		Rumbo hasta punto de referencia
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)
CHEM		Sustancia quimica
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
CLRD		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 especificas
CPA	✈	Punto próximo, aproximación
CPDLC	‡	Comunicaciones por enlace de datos controlador-piloto.
CPL		Plan de vuelo actualizado (designador de tipo de mensaje)
CRC		Verificación por redundancia cíclica
CRM		**Modelo de riesgo de colisión**
CRP		Punto de notificación obligatoria
CRS	✈	Curso, encaminamiento (mensaje)
CRS	✈	Curso, dirección del vuelo
CRZ		Crucero
CS		Cirrostratus
CS		Distintivo de llamada
CTA		**Área de Control**
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		**Ataque**
DCL	✈	Dirección de nivel de crucero
DCP		Punto de cruce de la referencia
DCPC		Comunicaciones directas controlador-piloto
DCS		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)
DEPO		Deposición
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 desviándome 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
EVS		**Sistema de visión mejorada**
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		Coeficiente 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
FREQ		Frecuencia
FRI		Viernes
FRNG		Disparos
FRONT	†	Frente (meteorológico)
FROST	†	Helada (se emplea en los avisos de aeródromo)
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

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
GNDC	✈	Control terrestre
GNDCK		Verificación en tierra
GNSS	‡	Sistema mundial de navegación por satélite
GOV		Gobierno
GP		Trayectoria de planeo
GPA		Angulo de trayectoria de planeo
GPIP		**Punto de intersección de la trayectoria de planeo**
GPS	‡	Sistema mundial de determinación de la posición
GPU		Unidad de energía en tierra
GPWS	‡	**Sistema de advertencia de la proximidad del terreno**
GR		Granizo
GRAS	†	(debe pronunciarse “CHI-RAS”) Sistema de aumentación regional basado en tierra
GRASS		Área de aterrizaje cubierta de césped
GREPECAS	✈	Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM
GRIB		Datos meteorológicos procesados como valores reticulares expresados en forma binaria

	GRVL		Gravilla
	GS		Granizo menudo y/o nieve granulada
	GS		Velocidad respecto al suelo
	GUND		Ondulación geoidal

H

	H		Área de alta presión o centro de alta presión
	H…		Altura significativa de las olas (seguida de cifras en METAR/SPECI)
	H24		Servicio continuo de día y de noche
	HA		Espera/en hipódromo hasta una altitud
	HAA	✈	Altura sobre el aeródromo
☞	HAPI		Indicador de trayectoria de aproximación para helicópteros
	HAT	✈	Altura sobre el umbral
	HBN		Faro de peligro
	HCH		Altura de franqueamiento del helipuerto
	HDF		Estación radiogoniométrica de alta frecuencia
	HDG		Rumbo
	HEL		Helicóptero
	HF	‡	Alta frecuencias (3.000 a 30.000 KHz)
	HGT		Altura o altura sobre
	HI	✈	Alta intensidad
	HIALS	✈	Sistema de luces de aproximación de alta intensidad
	HJ	✈	Desde el comienzo del crepúsculo civil matutino hasta el fin del crepúsculo civil vespertino
	HLDG		Espera
	HLP		Helipuerto
	HLS		Sitio de aterrizaje de helicópteros
☞	**HM**		Espera/en hipódromo hasta una terminación manual
	HN		Desde la puesta hasta la salida del sol
	HO		Servicio disponible para atender a las necesidades de las operaciones
	HOL		Vacaciones
	HOSP		Aeronave hospital
	HPA		Hectopascal
	HR		Horas
	HRP		Punto de referencia del helipuerto
	HS		Servicio disponible durante las horas de los vuelos regulares
☞	**HSH**		Latitudes altas del hemisferio sur
	HST	✈	Calle de rodaje de alta velocidad
	HUD		Visualizador de “cabeza alta”
☞	HUM		Humanitario (a)
	HURCN		Huracán
	HVDF		Estaciones radiogoniométrcas de alta y muy alta frecuencia (situadas en el mismo lugar)
	HVY		Pesado (a)
	HVY		Fuerte (se utiliza para indicar la intensidad del fenómeno meteorológico, por ejemplo lluvia fuerte = HVY RA)
	HWY	✈	Carretera
	HX		Sin horas determinadas de servicio
	HYR		Más elevado
	HZ		Calima
	HZ		Hertzio (ciclos por segundo)

I

	IAC...		Carta de aproximación por instrumentos (seguida del nombre/ título)
	IAF		Punto de referencia de aproximación inicial
	IAO		Dentro y fuera de las nubes
	IAP		Procedimiento de aproximación por instrumentos
	IAR		Intersección de rutas aéreas
	IARA	✈	Área restringida de aproximación IFR
	IAS		Velocidad área indicada
	IAT	✈	Terminal Inteligente AFTN
	IBN		Faro de identificación
	ICAO		Organización de Aviación Civil Internacional
	ICE		Engelamiento
	ID		Identificación o identificar
	IDENT	†	Identificación
	IF		Punto de referencia de aproximación intermedia
	IFF		Identificación amigo / enemigo
	IFR	‡	Reglas de vuelo por instrumentos
	IGA		Aviación general internacional
	ILS	‡	Sistema de aterrizaje por instrumentos
	IM		Radiobaliza interna
	IMC	‡	Condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos
	IMG		Inmigración
	IMI *		Signo de interrogación (para utilizar en AFS como señal de procedimiento)
	IMPR		Mejora o mejorando
	IMT		Inmediato o inmediatamente
	IN	✈	Pulgadas
	INA		Aproximación inicial
	INBD		De entrada, de llegada
	INC		Dentro de nubes
	INCERFA	†	Fase de incertidumbre
	INCORP		Incorporado (a)
	INFO	†	Información
	INOP		Fuera de servicio
	INP		Si no es posible
	INPR		En marcha
	INS		Sistema de navegación inercial
	INSP	✈	Inspección
	INSTL		Instalar o instalado o instalación
	INSTR		Instrumento (por instrumentos)
	INT		Intersección
	INTERNET		Conjunto de redes conectadas entre sí.
	INTL		Internacional
	INTRG		Interrogador
	INTRP		Interrumpir o interrupción o interrumpido
	INTSF		Intensificación o intensificándose
	INTST		Intensidad
	IR		Hielo en pista
	IRS		**Sistema de referencia inercial** ☜
	ISA		Atmósfera tipo internacional
	ISB		Banda lateral independiente
	ISOL		Aislado
	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	Kilowatios

L

... L		Izquierda (precedida por el número de designación para identificar una pista paralela)
☞ **L**		**Litro**
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
☞ **LCA**		**Local o Localmente o emplazamiento o situado**
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 pronunciares “EL-NAV”) Navegación lateral
LNG		Larga (utilizada para indicar el tipo de aproximación deseado o requerido)
LO		Radiofaro de localización exterior
LOC		Localizador
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)
LR	✈	Radial Guía
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 izquierdo
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...		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 REPORT		Informe meteorológico ordinario local (en lenguaje claro abreviado)
MF		Frecuencia media (300 a 3000 KHz)
MFAV	✈	Unidad de información de vuelo militar
MFQ	✈	Frecuencia de movimiento de aeronave
MHA		Altitud mínima
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
MIA	✈	Altitudes mínimas IFR
MID		Punto medio (relativo al RVR)
MIFG		Niebla baja
MIL		Militar
MIN	*	Minutos
MIS		Falta ...(identificación de la transmisión)(para utilizar en AFS como señal de procedimiento)
MIRL	✈	Luces de pista de mediana intensidad
MKR		Radiobaliza
MLS		Sistema de aterrizaje por microondas
MM		Radiobaliza intermedia
MNM		Mínimo (a)
MNPS		Especificaciones de performance mínimas de navegación
MNT		Monitor o vigilando o vigilado
MNTN		Mantenga
MOA		Área de operaciones militares
MOC		Margen mínimo de franqueamiento de obstáculos
MOCA		Altitud mínima de franqueamiento de obstáculos
MOD		Moderado (a) (utilizada para indicar la intensidad de los fenómenos meteorológicos, la interferencia o informes de estática, por ejemplo MODRA = lluvia moderada)
MON		Lunes
MON		Sobre montaña
MOPS	†	Normas de performance mínima operacional
MOV		Desplácese o desplazándose o desplazamiento
MPS		Metros por segundo
MPX	✈	Funcionamiento múltiplex

MRA		Altitud mínima de recepción
MRG		Alcance medio
MRP		Punto de notificación ATS/MET
MS		Menos
MSA		Altitud mínima de sector
MSAS	†	(debe pronunciarse “EM-SAS”) Sistema de aumentación basado en satélites con satélite de transporte multi-funcional (MTSAT)
MSAW		Advertencia de altitud mínima de seguridad
MSG		Mensaje
MSH		Latitudes medias del hemisferio sur
MSL		Nivel medio de mar
MSR		Mensaje ... (identificación de la transmisión)
MSSR		Radar secundario de vigilancia de mono-impulso
MT		Montaña
MTA	✈	Altitud mínima de viraje
MTL	✈	Nivel mínimo de viraje
MTOM		Masa máxima de despegue
MTOW	✈	Peso máximo de despegue
MTR	✈	Rutas de entrenamiento militar
MTU		Unidades métricas
MTW		Ondas orográficas
MVA	✈	Altitud mínima vectorial
MVDF		Estaciones radiogoniométricas de frecuencias media y muy alta (situadas en el mismo lugar)
MW	✈	Microondas
MWO		Oficina de vigilancia meteorológica
MX		Tipo mixto de formación de hielo (blanco y cristalino)

N

N		Ninguna tendencia marcada (del RVR durante los 10 minutos previos)
N		Norte o latitud norte
N A	✈	No autorizado
NASC	†	Centro nacional de sistema AIS
NAT		Atlántico septentrional
NAV		Navegación
NAVAID		Ayuda para la navegación aérea
NB		Dirección norte
NBFR		No antes de ...
NC		Sin variación
NCD		No se detectaron nubes (utilizada en METAR/ SPECI (automatizados)
NDB	‡	Radiofaro no direccional
NDV		No hay variaciones direccionales disponibles (utilizada en METAR/SPECI automatizados)
NE		Nordeste
NEB		Dirección nordeste
NEG		No o negativo o incorrecto
NET		Red (detención)
NGT		Noche
NIL	† *	Nada o no tengo nada que transmitirle a usted
NINST	✈	Pista de vuelo visual
NM		Millas náuticas (marinas)
NML		Normal
NNE		Nornordeste
NNW		Nornoroeste
NO		Negativo (negativo) (para utilizar en AFS como señal de procedimiento)
NOF		Oficina NOTAM internacional
NORDO	✈	Sin radio
NONSTD		No estándar
NOSIG	†	Sin ningún cambio importante (se utilizan en los pronósticos de aterrizaje del tipo” tendencia”)
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
NOTAMC		Cancelación de NOTAM
NOTAMN		Nuevo NOTAM
NOTAMR		Reemplazo de NOTAM
NOV		Noviembre
NOVP	✈	No requiere viraje de procedimiento
NOZ	‡	Zona normal de operaciones
NPA		Aproximación que no es de precisión
NR		Número
NRH		No se escucha respuesta
NS		Nimbostratus
NSC		Sin nubes de importancia
NSW		Ningún tiempo significativo
NTL		Nacional
NTZ	‡	Zona inviolable
NU	✈	No utilizable
NW		Noroeste
NWB		Dirección noroeste
NXT		Siguiente

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
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 o 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

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
☞ **PCR**	✈	Índice 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
☞ **PRP**		Punto de referencia de un punto en el espacio
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)
QDM	‡	Rumbo magnético (viento nulo)
QDR		Marcación magnética
QFE	‡	Presión atmosférica a la elevación del aeródromo (o en el umbral de la pista)
QFU		Dirección magnética de la pista
QGE		¿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)
QJH		¿Debo pasar mi cinta de prueba/ una frase de prueba (para utilizar en AFS como un código Q)
QNH	‡	Reglaje de la subescala del altímetro para obtener la elevación estando en tierra
QSP		¿Quiere retransmitir gratuitamente a...,? o Retransmitiré gratuitamente a ... (para utilizar en AFS como un código Q)
QTA		¿Debo anular el telegrama número...? (para utilizar en AFS como código Q)
QTE		Marcación verdadera
QTF		¿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)
QUAD		Cuadrante
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)

R

…R		Derecha (precedida por el número de designación para identificar una pista paralela)
R		Velocidad angular de viraje
R		Rojo
R…		Radial respecto de un VOR (seguida de tres cifras)
R...		Zona restringida (seguida de la identificación)
R…		Pista (seguida por cifras en METAR/SPECI)
R	*	Recibido (acuse de recibo) (para utilizar en AFS como señal de la identificación)
R	✈	Reemplazado
R...	✈	Radial (Seguido del valor numérico para uso en gráficos de procedimientos instrumentales)
R...	✈	Recibo (acuse de recibo)(para utilizar en AFS como señal de procedimiento)
RA		Lluvia

☞	**RA**		Aviso de Resolución
	RA	✈	Radioaltímetro
	RAC		Reglamento del aire y servicios de tránsito aéreo
	RAG		Rasgado
	RAG		Dispositivo de parada en pista
	RAI		Indicador de alineación de pista
	RAIL	✈	Luces indicadoras de alineación de pista del sistema de iluminación aproximación (destellos)
	RAMP	✈	Áreas generales de estacionamiento, de servicio y de carga
	RASC	†	Centro regional de sistemas AIS
	RASS		Fuente de reglaje del altímetro a distancia
	RASH	✈	Chaparrones de lluvia
	RASN	✈	Lluvia y nieve
	RAWIN	*	Vientos altos medidos por medios eléctricos
	RB		Lancha de salvamento
	RCA		Alcance la altitud de crucero
	RCC		Centro coordinador de salvamento
	RCF		Falla de radiocomunicaciones (designador de tipo de mensaje)
	RCH		Llegar a, o llegando a
	RCL		Eje de pista
	RCLL		Luces de eje de pista
	RCLM	✈	Señal de eje de pista
	RCLR		Nueva autorización
	RCP		Performance de comunicación requerida
	RDOACT		Radioactivo (a)
	RDH		Altura de referencia
	RDL		Radial
	RDO		Radio
	RDR	✈	Radar
	RE		Reciente (usado para calificar fenómenos meteorológicos RERA = lluvia reciente)
	R/E	✈	Radioestación
	REC		Recibir o receptor
	REDL		Luces de borde de pista
	REF		Referente a... o consulte a...
	REG		Matrícula
	REGU	✈	Regular
	REIL	✈	Luces de identificación de umbral de pista (destellos)
	RENL		Luces de extremo de pista
	REP		Notificar o notificación o punto de notificación
	REQ		Solicitar o solicitado
	RERTE		Cambio de ruta
	RESA		Zona de seguridad de fin de pista
	RF		Arco de radio constante hasta un punto de referencia
	RET		Retiro (reverso pagina)
	RG		Alineación (luces)
	RFT	✈	Categoría aeródromo a efectos de salvamento y extinción de incendios
	RHC		Circuito del lado derecho
	RIF		Renovación en vuelo de la autorización
	RL		Notifique salida de
	RLA		Retransmisión
	RLCE		Solicite cambio de nivel en ruta
	RLLS		Sistema iluminación de guía a la pista
	RLNA		Nivel solicitado no disponible
	RLS	✈	Pendiente longitudinal de pista
	RMK		Observación
	RNAV	†	(debe pronunciarse “AR-NAV”) Navegación de área
	RNC	✈	Carta de ruta
	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
	ROFOR		Pronóstico de ruta (en clave meteorológica aeronáutica)
	RON		Recepción solamente
	RPA	✈	Aeronave pilotada a distancia
	RPAS	✈	Sistema de aeronave pilotada a distancia
	RPI	‡	Indicador de posición de radar
	RPL		Plan de vuelo repetitivo
	RPLC		Reemplazar o reemplazado
	RPS		Símbolo de posición radar
	RPT	*	Repita o repito (para utilizar en AFS como señal de procedimiento)
	RQ	*	Petición (para utilizar en AFS como señal de procedimiento)
	RQH	✈	Interrogación de ayuda
	RQL	✈	Interrogación de Lista de Verificación de NOTAM
	RQMNTS		Requisitos
	RQN	✈	Interrogación de NOTAM
	RQP		Solicitud de plan de vuelo (designador de tipo de mensaje)
	RQR	✈	Requiere
	RQRD	✈	Requerido
	RQS		Solicitud de plan de vuelo suplementario
	RR		Notifique llegada a
	RRA		(o RRB, RRC, etc. en orden) Mensaje meteorológico demorado (designador de tipo de mensaje)
	RSC		Subcentro de salvamento
	RSCD		Estado de la superficie de la pista
	RSO	✈	Transmisión/Recepción VHF a distancia
	RSP	‡	Radiofaro respondedor
	RSR		Radar de vigilancia en ruta
	RSTG	✈	Resistencia de pista
	RT	✈	Viraje derecha
	RTD		Demorado (se utiliza para indicar un mensaje meteorológico demorado; designador de tipo de mensaje)
	RTE		Ruta
	RTF		Radiotelefonía
	RTG		Radiotelegrafía
	RTHL		Luces de umbral de pista
	RTN		De vuelta o doy la vuelta o volviendo a
	RTODAH		Distancia de despegue interrumpido disponible para helicópteros
	RTS		Nuevamente en servicio
	RTT		Radioteletipo
	RTZL		Luces de zona de toma de contacto
	RUNUP	✈	Áreas para calentamiento de motores
	RUT		Frecuencia de transmisión en ruta reglamentaria en las regiones
	RV		Barco de salvamento
	RVA		Área de guía vectorial
	RVR	‡	Alcance visual en la pista
	RVSM	‡	Separación vertical mínima vertical reducida [300 m /1 000 FT)] entre FL290 y FL410
	RWY		Pista

S

S…		Estado del Mar (seguida por cifras en METAR/SPECI)
S		Sur o latitud sur
SA		Arena
SAG	✈	Servicio Agrícola y Ganadero
SALS		Sistema sencillo de iluminación de aproximación
SAN		Sanitario
SAPCH	✈	Superficie de aproximación
SAR		Servicio de Búsqueda y Salvamento
SARPS		Normas y métodos recomendados [OACI]
SAT		Sábado
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)
SATVOICE	†	Comunicación oral por satélite
SB		Dirección sur
SBAR	✈	Barra de parada
SBAS	†	(debe pronunciarse “ES-BAS”) Sistema de aumentación basado en satélites
SC		Stratuscumulus
SCDRY	✈	Secundaria
SCT		Nubes dispersas
SD		Desviación característica
SDBY		Estar a la escucha o de reserva
SDF		Punto de referencia de escalón de descenso
SE		Sudeste
SEA		Mar (utilizada en relación con al temperatura de la superficie del mar y el estado del mar)
SEB		Dirección sudeste
SEC		Segundos
SECN		Sección
SECT		Sector
SELCAL	†	Sistema de llamada selectiva
SEP		Septiembre
SER		Servicio o dando servicio o servido
SEV		Fuerte (usada en los informes para calificar la formación de hielo y turbulencia)
SFC		Superficie
SG		Cinarra
SGL		Señal
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)
SHF		Frecuencia supraalta [3.000 a 30.000 MH]
SIAP	✈	Procedimiento de aproximación normalizado por instrumentos
SI		Sistema internacional de unidades
SID	†	Salida normalizada por instrumentos
SIF		Disposición selectivo de identificación
SIG		Significativo
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
SIGWX	✈	Tiempo significativo
SIMUL		Simultáneo o simultáneamente
SIWL		Carga de rueda simple aislada
SKED		Horario o sujeto a horario o regular
SLP		Punto de limitación de velocidad
SLW		Despacio
SM	✈	Millas estatutas
SMI	✈	Sistema meteorológico integrado
SMC		Control de la circulación en la superficie
SMR		Radar de movimiento en la superficie
SMS	✈	Sistema de la Gestión de Seguridad Operacional
SMGCS	✈	Carta de guía y control de movimiento en la superficie
SN		Nieve
SNOCLO		Aeródromo cerrado debido a nieve (se utiliza en METAR/SPECI)
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
SOC		Comienza del ascenso
SNSH	✈	Chubascos de nieve
SPC	✈	Condiciones especiales
SPECI	†	Informe meteorológico aeronáutico especial seleccionado (en clave meteorológica)
SPECIAL	†	Informe meteorológico especial (en lenguaje claro abreviado)
SPI		Impulso especial de identificación de posición
SPL		Plan de vuelo suplementario (designador de tipo de mensaje)
SPOC		Punto de contacto SAR
SPOT	†	Viento instantáneo
SPR	✈	Construcción vertical (chimenea, torre, poste, etc.)
SQ		Turbonada
SQL		Línea de turbonada
SR		Salida del sol
SRA		Aproximación con radar de vigilancia
SRE		Radar de vigilancia que forma parte del sistema de radar para aproximación de precisión
SRG		De corta distancia
SRR		Región de búsqueda y salvamento
SRY		Secundario
SS		Puesta de sol
SS		Tempestad de arena
SSALF	✈	Sistema de luces de aproximación corto simplificado con secuencia de destellos
SSALR	✈	Sistema de luces de aproximación con luces indicadoras de alineación de pista
SSALS	✈	Sistema de iluminación de aproximación corto simplificado
SSB		Banda lateral única
SSE		Sudsudeste
SSEI	✈	Seguridad y Salvamento de Extinción de Incendios en Aeronaves
SSR	‡	Radar de secundario de vigilancia
SST		Avión supersónico de transporte
SSW		Sudsudoeste
ST		Stratus
STA		Aproximación directa
STAR	†	Llegada normalizada por instrumentos
STD		Normal o estándar
STF		Estratiforme
STKOF	✈	Superficie de ascenso en el despegue
STN		Estación
STNR		Estacionario
STOL		Despegues y aterrizajes cortos
STP	✈	Franja (RWY)
STS		Estado
STWL		Luces de zona de parada
SUBJ		Sujeto a
SUN		Domingo
SUP		Suplemento (Suplemento AIP)
SUPPS		Procedimientos suplementarios regionales

SVA	✈	Llegada visual normalizada
SVC		Servicio (tipo de mensaje solamente)
SVCBL		En condiciones de servicio
SVFR	✈	Vuelo especial VFR
SVR	✈	Alcance visual oblicuo
SW		Sudoeste
SWB		Dirección sudoeste
SWX		Meteorología espacial
SWXC		Centro de meteorología espacial
SWY		Zona de parada
SX	✈	Funcionamientos simples

T

T		Temperatura
…T		Verdadero (precedido de una marcación para indicar referencia al norte verdadero)
TA		Altitud de transición
TA		Aviso de tránsito
TAA		Altitud de llegada a terminal
TACAN	†	Sistema TACAN
TAF	†	Pronóstico de aeródromo (en clave meteorológica)
TAIL		Viento de cola
TAR		Radar de vigilancia de área terminal
TAS		Velocidad verdadera
TAX		Rodaje
TC		Ciclón tropical
TCAC		Centro de aviso de ciclones tropicales
TCAC RA	†	(debe pronunciarse “TI-CAS-AR-EY”), Aviso de resolución del sistema de alerta de tránsito y anticolisión
TCH		Altura de cruce del umbral
TCLL	✈	Luces de eje de calle de rodaje
TCU		Cúmulos acastillados
TDO		Tornado
TDZ		Zona de toma de contacto
TDZE	✈	Elevación de la zona de contacto
TDZL	✈	Luces de zona de toma de contacto
TECR		Motivos técnicos
TEDL	✈	Luces de borde de calle de rodaje
TEL		Teléfono
TEMPO	†	Temporal o temporalmente
TF		Derrota a punto de referencia
TFC		Tráfico
TGL		Aterrizaje y despegue inmediato
TGS		Sistema de guía para el rodaje
THR		Umbral
THRU		Por entre, por mediación de
THU		Jueves
TIBA	†	Radiodifusión en vuelo de información sobre el tránsito aéreo.
TIL	†	Hasta
TIP		Hasta pasar … (lugar)
TIZ	✈	Zona de información de tráfico
TKOF		Despegue
TL…		Hasta (seguida de la hora a la que se pronostica que terminará el cambio meteorológico)
TLOF		Área de toma de contacto y de elevación inicial
TMA	‡	Área de control terminal
TMAC	✈	Carta de área terminal
TMOA	✈	Área de operación militar temporal
TN…		Temperatura mínima (seguida por cifras en TAF)
TNA		Altitud de viraje
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
TOX		Tóxico
TP		Punto de viraje
TR		Derrota
TRA		Espacio aéreo temporalmente reservado
TRANS		Transmitir o transmisor
TREND	†	Pronóstico de tipo tendencia
TRG		Instrucción
TRL		Nivel de transición
TROP		Tropopausa
TS		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).
TSUNAMI	†	Tsunami (se emplea en los avisos de aeródromo)
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
TXT	*	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)
TYP		Tipo de aeronave
TYPH		Tifón

U

U		En aumento (tendencia del RVR durante los 10 minutos previos)
UA		Aeronave no tripulada
UAB...		Hasta ser notificado por...
UAC		Centro de control de área superior
UAR		Ruta de área superior
UAS		Sistema de aeronaves no tripulado
UDF		Estación radiogoniometrica 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)

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
☞ **VAAC**		Centro de avisos de cenizas volcánicas
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
VC…		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)
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)
VI		Rumbo de la aeronave hasta un punto de interceptación
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 abordo
VPA		Angulo de trayectoria vertical
VPT		Maniobra visual con derrota prescrita
VRB		Variable
VRC	✈	Carta de ruta visual
VRNO	✈	Verano
VSA		Por referencia visual al terreno
VSP		Velocidad vertical
VTOL		Despegue y aterrizaje verticales
VV ...		Visibilidad vertical (seguidas por cifras en METAR / SPECI y TAF)

W

W		Blanco
W		Oeste o longitud oeste
W…		Temperatura de la superficie del mar (seguidas por cifras en METAR/SPECI)
WAAS	†	Sistema de aumentación de área amplia
WAC		Carta aeronáutica mundial 1:1.000.000
WAFC		Centro mundial de pronósticos de área
WB		Dirección oeste
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
WTSPT		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

Y

Y		Amarillo
YCZ		Zona amarilla de precaución (iluminación de pista)
YES	*	Si (afirmativo)(para utilizar en AFS como señal de procedimiento)
YR		Su (de usted

Z

Z		Tiempo universal coordinado (en mensajes meteorológicos)
ZAEP	✈	Zona antártica especialmente protegida

*	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), Y LLEGADAS (STAR).

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

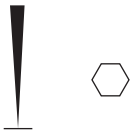


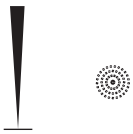
PAPI

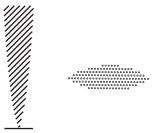


APAPI

RADIOAYUDAS

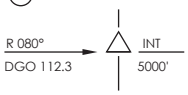

VOR


NDB


Radiobaliza de abanico.


VOR/DME

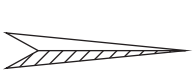

ILS LLZ/GP

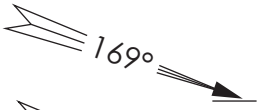


Fix intersección.

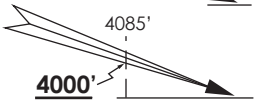
PROCEDIMIENTOS

V Punto de descenso visual VDP.


ILS curso frontal.



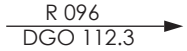
GP (Trayectoria de planeo).



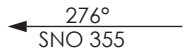
Altitud Senda de Planeo. Punto aproximado donde se intercepta la Senda de Planeo a la altitud publicada.

Derrota de Vuelo visual VFT.

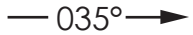
Guía Vectorial



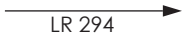
Radiales desde la radioayuda.



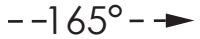
QDM a la radioayuda.



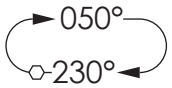
Trayectoria de procedimiento.



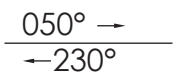
Radial Guía



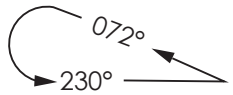
Aproximación frustrada.



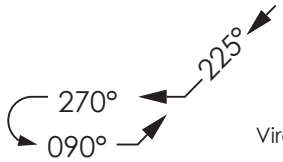
Circuito de espera.



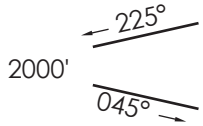
Circuito de espera.



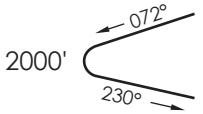
Viraje base



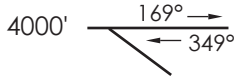
Viraje de reglamentario.



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)



Zonas restrictivas:
P Prohibida.
R Restringida.
D Peligrosa.

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.

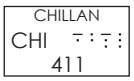
Línea transmisora de energia.

Fuera de Escala

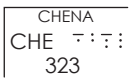
D Indica que la radioayuda cuenta con DME.



Radioayuda primaria, identificación y frecuencia.



Radioayuda secundaria, identificación y frecuencia.



Radioayuda que no forma parte del procedimiento.

APCH FRUSTRADA



Viraje... (Derecha / Izquierda)



Ascenso a ...

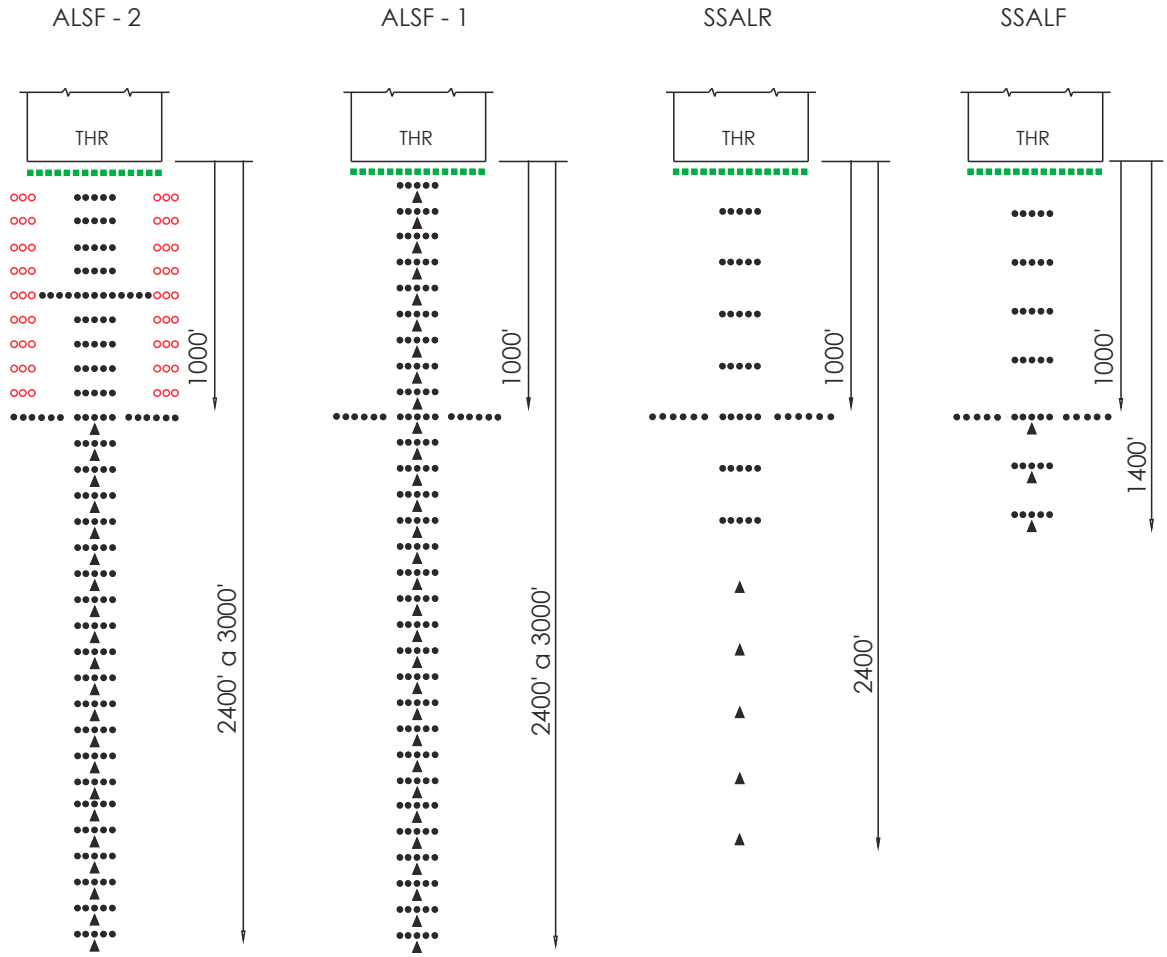


Directo a ...

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

SISTEMAS DE LUCES DE APROXIMACION

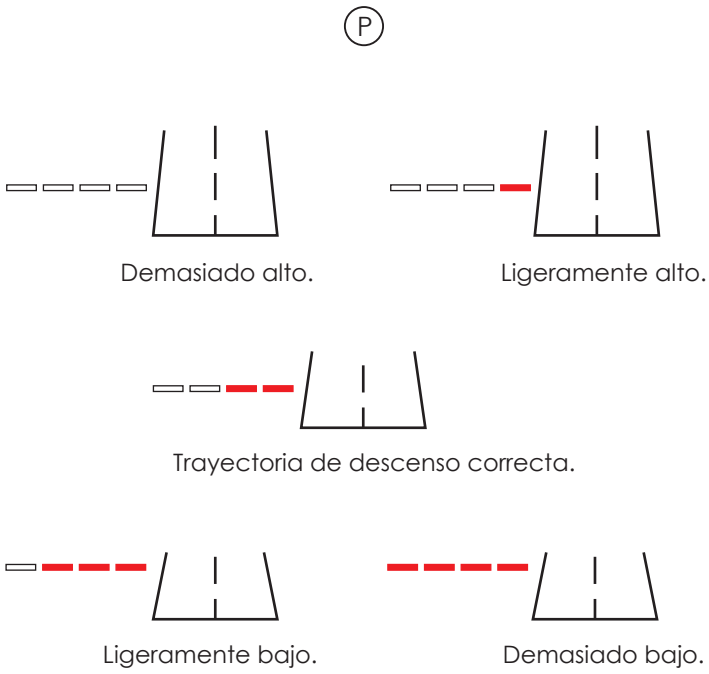
Todo Aeródromo que cuente con algún sistema de luces de aproximación, será indicado con la sigla respectiva en el diagrama de aeródromo (INFO RWY), de las cartas de aproximación.



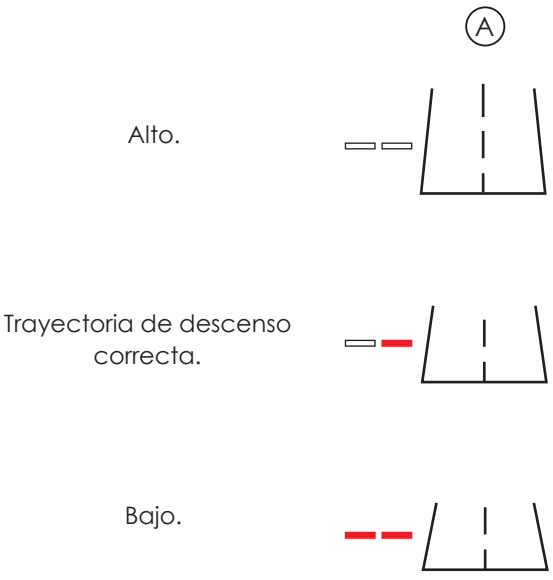
- Luces de umbral.
- Luces rojas
- Luces blancas.
- Luces de secuencia de destello.

DASA / SECCION AIS-MAP

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			
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
Aysén	AD Melinka		SCMK
Aysén	AD Cabo 1° Juan Román	*	SCAS
Aysén	AD Caleta Andrade		SCIH
Aysén	AD Quitralco		SCQO
Aysén	AD Río Exploradores		SCEX
B			
Bahía Inútil	AD San Sebastián		SCSS
Balmaceda	AD Balmaceda		SCBA
Bulnes	AD El Litral		SCUL
C			
Cabildo	AD El Algarrobo		SCDL
Cabo de Hornos	AD Yendegaia		SCNY
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 Sombrero	AD Franco Bianco		SCSB
Cisnes	AD Melimoyu		SCOO
Cisnes	AD Puerto Cisnes		SCPK
Cisnes	AD La Junta		SCLJ
Cisnes	AD Puyuhuapi		SCPH
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
Cochamó	AD Llanada Grande		SCLD
Cochamó	AD Segundo Corral Alto		SCSR
Cochrane	AD Cochrane	*	SCHR
Cochrane	AD Entrada Baker		SCEB
Coihueco	AD Pullami		SCPI
Colina	AD Peldehue	*	SCPD
Colina	AD La Victoria de Chacabuco		SCVH
Colina	AD Chicureo		SCHC
Collipulli	AD Agua Buena		SCKO
Collipulli	AD Mininco		SCIN
Combarbalá	AD La Pelícana		SCCG
Combarbalá	AD Pedro Villarroel		SCCB
Concepción	AD Carriel Sur	*	SCIE
Concepción	AD El Patagual		SCDK
Constitución	AD Quivolgo		SCCT
Copiapo	AD Chamonate		SCHA
Coyhaique	AD Teniente Vidal	*	SCCY
Cunco	AD Lago Colico		SCLK
Cunco	AD Los Guayes		SCGY
Cunco	AD Roberto Chávez		SCKC
Cunco	AD Llollenorte		SCKB
Coronel	AD Puerto Sur		SCIS
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
Curicó	AD Alupenhue		SCXA

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
Chaitén	AD Ayacara		SCAY
Chaitén	AD Isla Talcán		SCIK
Chaitén	AD Reñihué		SCRH
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
Chonchi	AD Los Calafates		SCFS

INDICADORES DE LUGAR
CIFRADO

LUGAR	AERÓDROMO	*AFTN	INDICADOR
D			
Dalcahue	AD Mocopulli	*	SCPQ
Diego de Almagro	AD Potrerillos		SCEI
E			
El Salvador	AD Ricardo García Posada		SCES
El Bosque	AD MIL El Bosque	*	SCBQ
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
Futrono	AD Chollinco		SCIF
Futaleufú	AD Futaleufú	*	SCFT
H			
Hualaihué	AD Hualaihué		SCHW
Hualaihué	AD Rio Negro		SCRN
Hualaihué	AD Contao		SCCK
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 de Maipo	AD Las Pircas		SCTA
Isla de Pascua	AP Mataveri	*	SCIP
Isla Mocha	AD Punta El Saco		SCHM
J			
Juan Fernández	AD Robinson Crusoe	*	SCIR

INDICADORES DE LUGAR CIFRADO			
LUGAR	**AERÓDROMO**	***AFTN**	**INDICADOR**
L			
La Estrella	AD Don Aliro García		SCDG
La Estrella	AD Costa del Sol		SCSO
La Estrella	AD La Esperanza		SCMH
La Ligua	AD Diego Portales		SCLQ
La Serena	AD La Florida	*	SCSE
La Reina	AD Eulogio Sánchez-Tobalaba	*	SCTB
La Unión	AD Hueicolla		SCHK
La Unión	AD Los Maitenes de Villa Vieja		SCVV
La Unión	AD Pozo Brujo		SCZB
Lago Ranco	AD Arquilhué		SCAQ
Lago Ranco	AD Calcurrupe		SCLF
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
Las Cabras	AD Marina de Rapel		SCMZ
Lautaro	AD Esperanza		SCLS
Lebu	AD Los Pehuenches		SCLB
Lebu	AD Isla Mocha		SCIM
Linares	AD Achibueno		SCAV
Linares	AD Municipal de Linares		SCLN
Litueche	AD Litueche		SCTU
Litueche	AD Topocalma		SCLT
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 Lagos	AD El Vergel		SCVG
Los Vilos	AD La Viña		SCLV
LL			
Llanquihue	AD Río Frío		SCRI
M			
Marchigue	AD La Laguna		SCLU
María Elena	AD María Elena		SCNE
Melipeuco	AD Melipeuco		SCML
Melipilla	AD Los Cuatro Diablos		SCME
Melipilla	AD Melipilla		SCMP
Melipilla	AD Santa Teresa del Almendral		SCTS
Melipilla	**AD El Alba**		**SCAB**
Molina	AD Los Monos		SCMO

INDICADORES DE LUGAR
CIFRADO

LUGAR	AERÓDROMO	*AFTN	INDICADOR
N			
Negrete	AD Del Bío Bío		SCBB
Ñ			
Natales	AD Tte. Julio Gallardo	*	SCNT
Ñiquén	AD José Abel Sepúlveda		SCJS
Ñiquén	AD Santa Cecilia		SCIQ
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 Pilauco		SCOP
Ovalle	AD El Tuqui		SCOV
Ovalle	AD Estancia Los Loros		SCOA
Ovalle	AD Fray Jorge		SCFJ
Ovalle	AD Santa Rosa de Tabalí		SCOT
P			
Padre Las Casas	AD Maquehue		SCTC
Paillaco	AD Calpulli		SCPL
Palena	AD Alto Palena	*	SCAP
Panguipulli	AD Municipal de Panguipulli		SCPG
Panguipulli	AD Pirihueico		SCKN
Panguipulli	AD Molco		SCCM
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
Petorca	AD El Sobrante		SCSP
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 Curimanque		SCKQ
Pucón	AD Pucón		SCPC
Pudahuel	AP Arturo Merino Benítez	*	SCEL
Puerto Marín Balmaceda	AD Pto. Marín Balmaceda		SCMA
Puerto Montt	AP El Tepual		SCTE

INDICADORES DE LUGAR
CIFRADO

LUGAR	AERÓDROMO	*AFTN	INDICADOR
(CONTINUACIÓN) **P**			
Puerto Montt	AD Marcel Marchant	*	SCPF
Puerto Octay	AD Las Araucarias		SCOC
Puerto Octay	AD Ñochaco		SCNO
Puerto Octay	AD Juan Kemp		SCJK
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 Varas	AD Peulla		SCPU
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
Punta Arenas	AD Almirante Schroeders		SCDW
Purranque	AD Corte Alto		SCPR
Q			
Quebrada Las Tacas	AD Las Tacas		SCQT
Queilén	AD Queilén		SCQX
Quellón	AD Inio		SCQU
Quellón	AD Quellón	*	SCON
Quemchi	AD Quemchi		SCQW
Quemchi	AD Butachauques		SCIB
Quinchao	AD Tolquién		SCAH
Quinchao	AD Quenac		SCQE
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
Retiro	AD Bureo		SCBU
Retiro	AD Copihue		SCHP
Retiro	AD Los Maitenes		SCYR
Retiro	AD San Andrés		SCDS
Retiro	AD San Guillermo		SCGI
Río Bueno	AD Cotreumo		SCBN
Río Bueno	AD Fundo Cuincahuin		SCUH
Río Bueno	AD El Cardal		SCKD
Río Bueno	AD Purrahuín		SCRR
Rio Bueno	AD Licán		SCYL
Río Cisnes	AD Villa Tapera		SCRC
Río Cisnes	AD Estancia Río Cisnes		SCRE
Río Claro	AD Bellavista		SCBV

INDICADORES DE LUGAR CIFRADO			
LUGAR	**AERÓDROMO**	***AFTN**	**INDICADOR**
(CONTINUACIÓN) **R**			
Río Claro	AD La Obra		SCUM
Rio Ibáñez	AD Villa Cerro Castillo		SCNL
Río Ibáñez	AD Puerto Ingeniero Ibáñez		SCII
Río Ibañez	AD Río Murta		SCRU
Romeral	AD Santa Bárbara		SCRO
S			
Sagrada Familia	AD Los Cedros		SCED
Salamanca	AD Las Brujas		SCXB
Salamanca	AD Los Pelámbres		SCNK
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
Santa Barbara	AD San Lorenzo		SCDQ
Santa Cruz	AD Aero Santa Cruz		SCUZ
Santa Cruz	AD El Boldal		SCBD
Santa Cruz	AD La Puerta		SCPT
Santo Domingo	AD Santo Domingo	*	SCSN
Sierra Gorda	AD Algorta		SCOR
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
Timaukel	AD Pampa Guanaco		SCBI
Tirua	AD Lequecahue		SCQK
Tocopilla	AD Barriles		SCBE
Torres del Paine	AD Cerro Guido-Gunther Pluschow		SCGD
Torres del Paine	AD Cerro Castillo		SCPY
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

INDICADORES DE LUGAR
CIFRADO

LUGAR	AERÓDROMO	*AFTN	INDICADOR
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 Huancará		SCVN
Vichuquén	AD Cuatro Pantanos		SCVQ
Vichuquén	AD El Alamo		SCVK
Vichuquén	AD Torca		SCLI
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
Vitacura	**AD Municipal de Vitacura**		**SCLC**
Y			
Yumbel	AD Trilahue		SCYB
Yungay	AD Siberia		SCGS
Z			
Zapallar	AD Casas Viejas		SCZC
Zapallar	AD Catapilco		SCCP

INDICADOR DE LUGAR
DESCIFRADO

INDICADOR	*AFTN	LUGAR	AERÓDROMO
A			
SCAB		**Melipilla**	AD El Alba
SCAC		Ancud	AD Pupelde
SCAD		Talagante	AD Grupo Tamarena
SCAE		Arica	AD Buitre
SCAH		**Quinchao**	AD Tolquíen
SCAI		Curacautín	AD Curacautín
SCAK		Recinto	AD Atacalco
SCAN		Los Andes	AD San Rafael
SCAP	*	Alto Palena	AD Alto Palena
SCAQ		Lago Ranco	AD Arquilhué
SCAR	*	Arica	AP Chacalluta
SCAS	*	**Aysén**	AD Cabo 1° Juan Román
SCAT	*	Caldera	AD Desierto de Atacama
SCAV		Linares	AD Achibueno
SCAY		**Chaitén**	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		**Timaukel**	AD Pampa Guanaco
SCBN		Río Bueno	AD Cotreumo
SCBL		Casablanca	AD El Porvenir
SCBQ	*	**El Bosque**	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 Pelícana
SCCH	*	Chillán	AD Gral. Bernardo O'Higgins
SCCI	*	Punta Arenas	AP Pdte. Carlos Ibáñez del C.
SCCK		**Hualaihue**	AD Contao
SCCL		Caldera	AD Caldera
SCCM		**Panguipulli**	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		Pichidangui	AD Pichidangui
SCDK		Concepción	AD El Patagual
SCDL		Cabildo	AD El Algarrobo
SCDQ		**Santa Barbara**	AD San Lorenzo
SCDS		Retiro	AD San Andrés
SCDW		**Punta Arenas**	AD Almirante Schroeders
E			
SCEB		**Cochrane**	AD Entrada Baker
SCED		Sagrada Familia	AD Los Cedros
SCEG		Talagante	AD El Corte
SCEI		Diego de Almagro	AD Potrerillos
SCEL	*	**Pudahuel**	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		Frutrono	AD Golfo Azul
SCGH		Los Angeles	AD Cholguahue
SCGI		Retiro	AD San Guillermo
SCGL		Rapel	AD Las Aguilas
SCGO		Angol	AD Los Confines
SCGS		**Yungay**	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		**Colina**	AD Chicureo
SCHE		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		**Quemchi**	AD Butachauques
SCIC	*	Curicó	AD General Freire
SCID		Punta Arenas	AD Marco Dávison
SCIE	*	Concepción	AD Carriel Sur
SCIF		**Futrono**	AD Chollinco
SCIH		Aysen	AD Caleta Andrade
SCII		Río Ibañez	AD Puerto Ingeniero Ibañez
SCIK		**Chaiten**	AD Isla Talcan
SCIL		Illapel	AD Aucó
SCIM		**Lebu**	AD Isla Mocha
SCIN		Collipulli	AD Mininco
SCIO		Villa O´Higgins	AD Laguna Redonda
SCIP	*	Isla de Pascua	AP Mataveri
SCIQ		Ñiquén	AD Santa Cecilia
SCIR	*	Juan Fernández	AD Robinson Crusoe
SCIS		**Coronel**	AD Puerto Sur
SCIZ	*	FIR	Isla de Pascua
J			
SCJK		**Puerto Octay**	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		**Cunco**	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		Vitacura	AD Municipal de Vitacura
SCLD		Cochamo	AD Llanada Grande
SCLE		Antofagasta	AD La Escondida
SCLF		Lago Ranco	AD Calcurrupe
SCLI		Vichuquen	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		La Estrella	AD La Esperanza
SCMI		San Gregorio	AD Predio Militar Santa María
SCMK	*	Aysen	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		Las Cabras	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		Salamanca	AD Los Pelambres
SCNL		Rio Ibáñez	AD Villa Cerro Castillo
SCNM		Cañete	AD Las Misiones
SCNO		Puerto Octay	AD Ñochaco
SCNP		Illapel	AD Nueva Pintacura
SCNT	*	Natales	AD Teniente Julio Gallardo
SCNY		Cabo de Hornos	AD Yendegaia
O			
SCOA		Ovalle	AD Estancia Los Loros
SCOC		Puerto Octay	AD Las Araucarias
SCOH		O'Higgins	AD Villa O'Higgins
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
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		Cisnes	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		Puerto Varas	AD Peulla
SCPV		Puerto Varas	AD El Mirador
SCPW		Peumo	AD Peumo
SCPY		Torres del Paine	AD Cerro Castillo
SCPZ		Antartica	AD Patriot Hills

INDICADOR DE LUGAR
DESCIFRADO

INDICADOR	*AFTN	LUGAR	AERÓDROMO
Q			
SCQC		Traiguén	AD La Colmena
SCQE		**Quinchao**	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		**Chaitén**	AD Reñihué
SCRI		**Llanquihue**	AD Río Frío
SCRL		Rapel	AD La Estrella
SCRM	*	Antártica Chilena	AD Teniente Rodolfo Marsh M.
SCRN		Hualaihuè	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 Barría 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
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		**La Estrella**	AD Costa del Sol
SCSP		Petorca	AD El Sobrante
SCSR		**Cochamo**	AD Segundo Corral Alto
SCSS		**Bahía Inútil**	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	*	**La Reina**	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		**Los Lagos**	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		**Curico**	AD Alupenhue
SCXB		Salamanca	AD Las Brujas
Y			
SCYB		Yumbel	AD Trilahue
SCYL		**Río Bueno**	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	HELIPUERTO	*AFTN	INDICADOR
A			
Alto Hospicio	HLP Hospital Alto Hospicio		SHTO
☞ **Ancud**	**HLP Hospital San Carlos de Ancud**		**SHSC**
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
Cerro Navia	HLP Hospital Felix Bulnes		SHFB
Chile Chico	HLP Terra Luna		SHLU
Chillán	HLP Regional de Ñuble		SHNB
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
Colina	HLP CLC - Chicureo		SHLI
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
E			
Estación Central	HLP Escuela Investigaciones Policiales		SHEI
Estación Central	HLP Gertridus Echeñique		SHGE
Estación Central	HLP Mutual de Seguridad		SHMS
H			
Heliplataforma	Atmosphere (A bordo de nave)		SHAT
Heliplataforma	Betanzos)plataforme Buque)		SHBB
Huechuraba	HLP Santiago SPA		SHSH
I			
Independencia	HLP Hospital San José		SHJO
Iquique	HLP Cuartel VI División Ejercito		SHIQ
Isla de Maipo	HLP Los Paltos		SHAL
L			
La Reina	HLP Prefectura Aeropolicial Carabineros de Chile		SHCA
La Serena	HLP Publi -G		SHPG
Las Cabras	HLP Rapel		SHRP
Las Condes	HLP Clínica Las Condes		SHCC
Las Condes	HLP Clínica 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
Las Condes	HLP Clínica las Condes – Edificio Verde		SHEV
Las Condes	HLP Hospital DIPRECA		SHHI
Las Condes	HLP Hospital FACH - MIL		SHHF
Las Condes	HLP Titanium		SHPD
Lo Barnechea	HLP Base Central		SHLB
Lo Barnechea	HLP Base Olimpo		SHBO

INDICADORES DE LUGAR - CIFRADO

LUGAR	HELIPUERTO	*AFTN	INDICADOR
L (continuación)			
Lo Barnechea	HLP Alto Trapenses		SHTS
Lo Barnechea	HLP Los Portones		SHLP
Lo Barnechea	HLP Valle Escondido		SHVE
Lo Barnechea	HLP Valle Nevado		SHDO
Lo Barnechea	**HLP Etxea**		**SHXE**
Los Andes	HLP Portillo		SHPT
Los Ángeles	HLP Hospital de los Ángeles Dr. Víctor Ríos Ruíz		SHLN
Los Ángeles	HLP Edificio Corporativo CMPC		SHPC
Los Cerrillos	HLP MIL Los Cerrillos		SHFA
M			
Machalí	HLP Helicopters		SHHE
Maipú	HLP Clínica Indisa Maipú		SHIM
Melipilla	HLP Hospital San José de Melipilla		SHHM
N			
Navidad	HLP Matanzas		SHAD
Ñ			
Ñuñoa	HLP Gral. Humberto Arriagada		SHGA
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
Peñalolén	HLP Hospital Santiago Oriente		SHSO
Peumo	HLP La Rosa Peumo		SHRO
Pirque	HLP Sumaya		SHYA
Primavera	HLP Ánguila 1		SHAG
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
Providencia	HLP Clínica Indisa		SHIN
Providencia	HLP Clínica Santa María		SHMA
Providencia	HLP Edificio Corporativo CTC		SHTC
Providencia	HLP Edificio Torre San Ramón		SHSR
Providencia	HLP Nueva de Lyon		SHNL
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

INDICADORES DE LUGAR - CIFRADO

LUGAR	HELIPUERTO	*AFTN	INDICADOR
Q			
Quilicura	HLP Kipreos		SHKI
Quillota	HLP Hospital Biprovincial Quillota-Petorca		SHBI
Quirihue	HLP El Guanaco		SHGU
R			
Rancagua	HLP La Gonzalina		SHLG
Requínoa	HLP Los Lirios		SHGO
S			
San Antonio	HLP Hospital Claudio Vicuña		SHCV
☞ **San Bernardo**	**HLP Wellford**		**SHWE**
San Gregorio	HLP Batería Dungenes N° 1		SHDG
San Gregorio	HLP Daniel 1		SHDN
San Gregorio	HLP Posesión		SHSE
San Gregorio	HLP Posesión 5		SHSI
San Gregorio	HLP San Gregorio		SHSG
San Miguel	HLP Hospital Ramón Barros Luco		SHBL
San Pedro	HLP La Cabaña		SHME
Santiago	HLP Asistencia Pública Alejandro del Rio		SHAP
Santiago	HLP Banco Santander		SHBS
Santiago	HLP Corporativo Mutual		SHCM
Santiago	HLP Edificio Exterior		SHBE
Santiago	HLP Ejercito Bicentenario		SHEB
Santiago	HLP José Miguel Carrera		SHRE
Santiago	HLP Las Américas		SHLA
Santiago	HLP Ministerio de Defensa Nacional		SHMD
Santiago	HLP Moneda Bicentenario		SHSP
Santiago	HLP Sonda		SHSD
T			
Talagante	HLP Hospital provincial de Talagante		SHTA
Talca	HLP Aerofly		SHFY
Talca	HLP Hospital Regional de Talca		SHHT
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
Vichuquén	HLP Los Junquillos		SHLJ
Villa Alemana	HLP Hospital Provincial Marga Marga		SHMM
Villarrica	HLP Villarrica Park Lake		SHVI
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
Vitacura	HLP Clínica Alemana Santiago		SHCD
Vitacura	HLP El Mercurio		SHEM
Vitacura	HLP Gildemeister		SHRA
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	HELIPUERTO
A			
SHAB		Puchuncavi	HLP Águilas Blancas
SHAD		Navidad	HLP Matanzas
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		Heliplataforma	HLP Betanzo
SHBE		Santiago	HLP Banco Exterior
SHBH		Colina	HLP Eagle Corps
SHBI		Quillota	HLP Hospital Biprovincial Quillota-Petorca
SHBL		**San Miguel**	HLP Hospital Barros Luco
SHBO		Lo Barnechea	HLP Base Olimpo
SHBS		Santiago	HLP Banco Santander
C			
SHCA		**La Reina**	HLP Prefectura Aeropolicial Carabineros de Chile
SHCC		**Las Condes**	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
SHCV		San Antonio	HLP Hospital Claudio Vicuña
SHCY		Coyhaique	HLP Hospital de Coyhaique
D			
SHDG		**San Gregorio**	HLP Batería Dungenes N° 1
SHDH		Punta Arenas	HLP DAP Helicópteros S.A.
SHDN		**San Gregorio**	HLP Daniel 1
SHDO		**Lo Barnechea**	HLP Valle Nevado
SHDP		Temuco	HLP del Pacífico
E			
SHEB		Santiago	HLP Ejército Bicentenario
SHEC		**Las Condes**	HLP Edificio Itaú
SHEE		Yerbas Buenas	HLP Esmeralda
SHEH		Las Condes	HLP Edificio Huidobro
SHEI		**Estación Central**	HLP Escuela Investigaciones Policiales
SHEJ		Antofagasta	HLP Cuartel General Iª División Ejército
SHEM		**Vitacura**	HLP El Mercurio
SHET		Yerbas Buenas	HLP San Esteban
SHEO		Colina	HLP Rac
SHEV		Las Condes	HLP Clínica las Condes – Edificio Verde

INDICADORES DE LUGAR - DESCIFRADO

INDICADOR	*AFTN	LUGAR	HELIPUERTO
F			
SHFA		**Los Cerrillos**	HLP MIL Los Cerrillos
SHFB		**Cerro Navia**	HLP Hospital Félix Bulnes
SHFY		Talca	HLP Aerofly
G			
SHGA		Ñuñoa	HLP General Humberto Arriagada V.
SHGE		Estación Central	HLP Gertrudis Echenique
SHGF		Viña del Mar	HLP Hospital Gustavo Fricke
SHGO		Requinoa	HLP Los Lirios
SHGR		Las Condes	HLP Edificio Corpgroup
SHGU		Quirihue	HLP El Guanaco
H			
SHHA		Antofagasta	HLP Hospital de Antofagasta
SHHC		Concepción	HLP Hospital Clínico Regional de Concepción
SHHE		Machalí	HLP Helicopters
SHHF		**Las Condes**	HLP MIL Hospital FACH
SHHI		**Las Condes**	HLP Hospital DIPRECA
SHHM		Melipilla	HLP Hospital San José de Melipilla
SHHN		Viña del Mar	HLP MIL Hospital Naval A. Nef
SHHO		Copiapó	HLP Holvoet
SHHP		Punta Arenas	HLP Hospital Clínico de Punta Arenas
SHHR		Punta Arenas	HLP Carabineros de Chile
SHHT		Talca	HLP Hospital Regional de Talca
SHHV		Arica	HLP MIL Naval
I			
SHIC		Curicó	HLP Hospital Provincial de Curicó
SHIM		**Maipú**	HLP Clínica Indisa Maipú
SHIN		**Providencia**	HLP Clínica Indisa
SHIQ		Iquique	HLP Cuartel Gral. VI División de Ejército
SHIS		Las Condes	HLP Isidoro 3000
J			
SHJN		Arica	HLP Juan Noé C.
SHJO		Santiago	HLP Hospital San José
K			
SHKI		**Quilicura**	HLP Kipreos
L			
SHLA		Santiago	HLP Las Américas
SHLB		Lo Barnechea	HLP Base Central
SHLG		Rancagua	HLP La Gonzalina
SHLI		**Colina**	HLP CLC - Chicureo
SHLJ		Vichuquén	HLP Los Junquillos
SHLL		Puerto Montt	HLP Hospital Puerto Montt
SHLN		Los Àngeles	HLP Hospital de los Ángeles Dr. Víctor Ríos Ruíz
SHLP		Lo Barnechea	HLP Los Portones
SHLU		Chile Chico	HLP Terra Luna
M			
SHMA		**Providencia**	HLP Clínica Santa María
SHMD		Santiago	HLP Ministerio de Defensa Nacional
SHME		San Pedro	HLP La Cabaña
SHMM		Villa Alemana	HLP Hospital Provincial Marga Marga
SHMS		**Estación Central**	HLP Mutual de Seguridad

INDICADORES DE LUGAR - DESCIFRADO

INDICADOR	*AFTN	LUGAR	HELIPUERTO
N			
SHNA		Colina	HLP Centro médico clínica alemana de Chicureo
SHNB		Chillán	HLP Hospital Regional de Ñuble
SHNC		Primavera	HLP Catalina Norte 1
SHNL		Providencia	HLP Nueva de Lyon
SHNO		Primavera	HLP Catalina Norte 2
SHNT		Puerto Natales	HLP Hospital Puerto Natales
O			
SHOL		Olmué	HLP Santa Laura
SHOR		Las Condes	HLP Edificio Isidora el Bosque
SHOV		Casablanca	HLP Lo Ovalle
P			
SHPA		Tal Tal	HLP Paranal
SHPC		Los Ángeles	HLP Edificio Corporativo CMPC
SHPD		Las Condes	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		Primavera	HLP Cerro Sombrero
SHSC		Ancud	HLP Hospital San Carlos de Ancud
SHSD		Santiago	HLP Sonda
SHSE		San Gregorio	HLP Posesión
SHSG		San Gregorio	HLP San Gregorio
SHSH		Huechuraba	HLP Santiago SPA
SHSI		San Gregorio	HLP Posesión 5
SHSJ		Osorno	HLP Hospital San José
SHSK		Primavera	HLP Skua 1
SHSN		Copiapó	HLP Hospital San José del Carmen
SHSO		Peñalolen	HLP Hospital Santiago Oriente
SHSP		Santiago	HLP Moneda Bicentenario
SHSR		Providencia	HLP Edificio Torre San Ramón
SHSS		Temuco	HLP Hospital Regional de Temuco
SHSU		Primavera	HLP Skua 4

INDICADORES DE LUGAR - DESCIFRADO

INDICADOR	*AFTN	LUGAR	HELIPUERTO
T			
SHTA		Talagante	HLP Hospital Provincial de Talagante
SHTC		Providencia	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
V			
SHVE		Lo Barnechea	HLP Valle Escondido
SHVI		Villarrica	HLP Villarrica Park Lake
W			
☞ **SHWE**		**San Bernardo**	**HLP Wellford**
X			
SHXE		Lo Barnechea	HLP ETXEA
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 34 15 S 70 10 59 W**	AE
	IIQQ	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 S109 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/	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	2 264,27
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



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

1.1 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. *Responsible service*

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) **224392000 anexo 4714**
Oficina Publicaciones AIS (Oficina AIS)	✈ TEL: (56) **224392000 anexo 4677, 4678, 4680**
	✈ AFS: SCSCYOYX
	✈ E-MAIL: aischile@dgac.gob.cl 🌐 WEB: www.aipchile.gob.cl / www.dgac.gob.cl
Oficina Diseño del Espacio Aéreo, Cartas Aeronáuticas y Procedimientos Instrumentales (Oficina MAP)	✈ TEL: (56) **223492000 anexo; 4714; 4715; 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)

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

1.2 NOTAM International Office (NOF)

*1.2.1 The International NOTAM office is an integrant part of th*e 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) **224392081**
Oficina NOTAM INTL (NOF) - Banco Datos NOTAM	🌐 TEL: (56) **224392081** 🌐 AFS: SCSCYNYX sólo NOTAM / NOTAM only 🌐 AFS: SCSCYNYN otra información /other information 🌐 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
🌐	H24

2. Área de responsabilidad

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. *Area of responsibility*

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

3.5.4 Intercambio internacional de NOTAM
International exchange of NOTAM

SANTIAGO		
Enviados/Recibidos *Sent to / Received from*	Enviados/*Sent to*	Recibidos/*Received from*
– Asunción – Bogotá – Buenos Aires – Caracas – Guayaquil – La Habana – La Paz – Lima – London – Madrid – Montevideo – Paramaribo – Río Janeiro – Tegucigalpa – Tocumen	– 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 thought the Regulates 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.

4.2 This publication system is based on a predetermined internationally agreed schedule of publication and effective dates, at 28 day intervals.

4.3 AIS - Chile 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.

4.3 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 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)

4.4 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 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.

4.5 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 Se difundirá una publicación “NIL” por NOTAM cuando no se disponga de información a publicar mediante el sistema AIRAC.

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

2026

Ciclo AIRAC / *AIRAC cicle*	Fecha / *Date*	AMDT
1	22 JAN 2026	-
2	19 FEB 2026	-
3	19 MAR 2026	-
4	16 APR 2026	-
5	**14 MAY 2026**	**AMDT VOL I 66 - VOL II 102**
6	11 JUN 2026	-
7	09 JUL 2026	-
8	**06 AUG 2026**	**AMDT VOL I 67 - VOL II 103**
9	03 SEP 2026	-
10	01 OCT 2026	-
11	29 OCT 2026	-
12	**26 NOV 2026**	**AMDT VOL I 68 – VOL II 104**
13	24 DEC 2026	-

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 differents 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.

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

5.4 Post Flight Information

5.4.1 Any deficiency of facilities observed by pilots in the course of the flight, thought 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

Original: Oficina ARO / Usuario

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

3.3.1. Autoridad ATS competente

La autoridad designada por el Director General de Aeronáutica Civil responsable de administrar y suministrar los servicios de tránsito aéreo en el espacio aéreo de su jurisdicción es el Departamento de Aeródromos y Servicios Aeronáuticos (DASA), a través del jefe del Subdepartamento Servicios de Tránsito Aéreo (SDSTA).

Dirección Comercial:
Departamento Aeródromos y Servicios Aeronáuticos
Subdepartamento Servicios de Tránsito Aéreo
Avda. San Pablo N° 8381 Pudahuel
Santiago – Chile

3.3.2. Área de responsabilidad

El área de responsabilidad de los Servicios de Tránsito Aéreo de Chile comprende las FIR/UIR de:

- Antofagasta
- Isla de Pascua
- Puerto Montt
- Punta Arenas
- Santiago

3.3.3. Servicios de Tránsito Aéreo

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.

Los Servicios de Tránsito Aéreo comprenden:
- Servicios de Control de Tránsito Aéreo.
- Servicios de Información de Vuelo.
- Servicios de Alerta.

GEN 3.3
AIR TRAFFIC SERVICES

3.3.1. Responsible Service

The authority designated by the Director General of Civil Aeronautics responsible for administering and providing air traffic services in the airspace of its jurisdiction is the Department of Aerodromes and Aeronautical Services (DASA), through the head of the Air Traffic Services Subdepartment (SDSTA).

Commercial Address:
Aerodromes and Aeronautical Services Department
Air Traffic Services Sub-Department Air Traffic Services Section
Avda. San Pablo N° 8381 Pudahuel
Santiago – Chile

3.3.2. Area of responsibility

The area of responsibility of the Chilean Air Traffic Services comprises the FIR/UIR of:

- *Antofagasta*
- *Easter Island*
- *Puerto Montt*
- *Punta Arenas*
- *Santiago*

3.3.3. Air Traffic Services

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.

Air Traffic Services include:
- *Air Traffic Control Services.*
- *Flight Information Services.*
- *Alert Services.*

3.3.3.1. Servicio de Control de Tránsito Aéreo

- 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.

3.3.3.2. Servicio de Información de Vuelo

Servicio cuya finalidad es aconsejar y facilitar información útil para la realización segura y eficaz de los vuelos.

3.3.3.3. 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

3.3.4. Coordinación entre el Explotador y el ATS

La coordinación entre el explotador y los Servicios de Tránsito Aéreo se efectúa de conformidad con el DAR 11, párrafo 2.16.

3.3.5. Altitudes mínimas de vuelo

3.3.5.1. Vuelos VFR

Excepto cuando sea necesario para el despegue o el aterrizaje, o cuando se tenga permiso de la autoridad aeronáutica, los vuelos VFR no se efectuarán:

3.3.3.1. Air Traffic Control Service

- *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.*

*3.3.3.2. Flight Information Service**s***

A service whose purpose is to advise and provide useful information for the safe and efficient execution of flights.

3.3.3.3. 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.

3.3.4. Coordination between the Operator and the ATS

Coordination between the operator and Air Traffic Services is carried out in accordance with DAR 11, paragraph 2.16.

3.3.5. Minimum flight altitudes

3.3.5.1. VFR Flights

Except when necessary for takeoff or landing, or when authorized by the aeronautical authority, VFR flights will not be conducted:

(1) 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 metros (1000 pies) sobre el obstáculo más alto situado dentro de un radio de 600 metros (2 000 pies) desde la aeronave; y
(2) En cualquier otra parte distinta de la especificada anteriormente, a una altura menor de 150 metros (500 pies) sobre tierra o agua.

(1) Over agglomerations of buildings in cities, towns, or inhabited places,
or over an open-air assembly of people at a height of less than 300 meters (1,000 feet) above the highest obstacle located within a radius of 600 meters (2,000 feet) from the aircraft; and

(2) In any other location other than as specified above, at a height of less than 150 meters (500 feet) above land or water.

3.3.5.2. Vuelos IFR

El piloto al mando en un vuelo IFR deberá operar la aeronave a un nivel que no sea inferior a una altura de 600 metros (2 000 pies) por encima del obstáculo más alto situado dentro de un radio de 8 kilómetros de la posición estimada de la aeronave en vuelo, excepto cuando sea necesario para el despegue o el aterrizaje, o cuando lo autorice expresamente la autoridad aeronáutica.

3.3.5.2. IFR Flights

The pilot in command on an IFR flight shall operate the aircraft at a level no lower than 600 meters (2,000 feet) above the highest obstacle within a radius of 8 kilometers from the aircraft's estimated position in flight, except when necessary for takeoff or landing, or when expressly authorized by the aeronautical authority.

3.3.5.3. Rutas ATS

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 prohibidas (P), peligrosas (D) o restringidas (R), que se encuentren 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.

3.3.5.3. ATS Routes

Minimum flight altitudes on ATS routes are specified in ENR 3, having been determined to ensure a minimum of 600 meters (2,000 ft) vertically above the highest obstacle or the upper limit of prohibited (P), dangerous (D), or restricted (R) areas located within 9 km (5 NM) on either side of the route centerline. However, in cases where the angular divergence of the navigational aids, in combination with the distance between aids, could place the aircraft more than 9 km (5 NM) on either side of the centerline, this additional distance has been taken into account.

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE
INTENTIONALLY LEFT BLANK

GEN 3.4
SERVICIOS DE COMUNICACIONES

GEN 3.4
COMMUNICATION SERVICES

3.4.1. Servicio responsable

La autoridad responsable de los Servicios de Comunicaciones es la Dirección General de Aeronáutica Civil.
Asimismo, la autoridad, designada por el Director General de Aeronáutica Civil para el suministro de las telecomunicaciones aeronáuticas, es la Sección Servicios de Vuelo, dependiente del Departamento de Aeródromos y Servicios Aeronáuticos.

3.4.1. Responsible service

The responsible authority for Communication Services in Chile is the Dirección General de Aeronáutica Civil.
Likewise, the authority designated by the Director General of Civil Aeronautics for the provision of aeronautical telecommunications is the Flight Services Section, under the Department of Aerodromes and Aeronautical Services.

3.4.2. Área de responsabilidad

Se proporciona Servicios de Comunicaciones en las FIR/UIR de:

- Antofagasta
- Isla de Pascua
- Puerto Montt
- Punta Arenas
- Santiago

3.4.2. Area of responsability

Communication Services are supplied in FIR/UIR:

- *Antofagasta*
- *Isla de Pascua*
- *Puerto Montt*
- *Punta Arenas*
- *Santiago*

3.4.3. Tipos de servicios

3.4.3.1. Servicio de Radionavegación

Se dispone de los siguientes tipos de radioayudas para la navegación:

- Sistema de aterrizaje por instrumentos (ILS)
- VHF radiofaro omnidireccional (VOR)
- Equipo radiotelemétrico (DME)

3.4.3. Types of services

3.4.3.1. Radionavigation Service

The following types of radio aids to navigation are availables:

- *Instrument landing system (ILS)*
- *VHF omnidirectional radio range (VOR)*
- *Distance measuring equipment (DME)*

3.4.3.2. Servicio Móvil

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 establecerán comunicaciones en las frecuencias publicadas para el espacio aéreo dentro del cual operen.

3.4.3.2. Mobile Service

Aeronautical stations maintain continuous surveillance on their assigned frequencies during published hours of service, unless otherwise indicated.

Aircraft will establish communications on the published frequencies for the airspace within which they operate.

Las aeronaves deben mantener escucha constante en la frecuencia apropiada de la estación aeronáutica y no abandonarán la frecuencia, sin notificar primero a dicha dependencia, excepto en casos de emergencia.

Aircraft must maintain constant listening on the appropriate aeronautical station frequency and will not leave the frequency without first notifying said station, except in cases of emergency.

Los idiomas normalmente usados en las comunicaciones aire/tierra, en todos los centros de control y servicios de Torre/APP en aeródromos abiertos al tráfico internacional son español e inglés.

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.

3.4.3.3. Servicio fijo

3.4.3.3. Fixed service

Los mensajes cursados por el servicio fijo aeronáutico se aceptan únicamente si satisfacen los requisitos especificados por la OACI, Anexo 10 Volumen II.

Messages to be transmitted by the aeronautical fixed telecommunications area accepted only if they satisfy the ICAO requeriments of Annex 10, Volume II.

3.4.3.4. Servicio de radiodifusión

3.4.3.4. Broadcasting service

Se dispone del siguiente medio de difusión meteorológicas para uso de las aeronaves en vuelo:

The following meteorological broadcasting are available for aircraft use in flight:

- Radiodifusión de área terminal ATIS.

- ATIS area terminal information service.

GEN 3.5 SERVICIO METEOROLÓGICO

Meteorologial Service

1. Servicio responsable

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. *Responsable service*

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

2.1 Se proporciona servicio meteorológico en la FIR/UIR:
- Antofagasta
- Isla de Pascua
- Puerto Montt
- Punta Arenas
- Santiago, y
- Centro meteorológico antártico Eduardo Freí 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 Area of responsability

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

3.1 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.

3.2 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. Schedules

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 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 *Name of station Location indicator*	Tipo/ frecuencia Observación/ Equipo automático Observación *Type and frequency of observation/ Automatic observing equipment*	Tipos de informes MET *Types of MET report*	Sistema y emplazamiento (s) de observación *Observation system and site (s)*	HR SER	Información complementaria *Supplementary information*
1	2	3	4	5	6
ANTÁRTICA CHILENA/ Centro Meteorológico Antártico Pdte. Eduardo Frei Montalva SCRM	Horaria Estación Automática	METAR SPECI MET REPORT SPECIAL	EMA THR 29 - Anemómetro ultarsonico THR 11 mástil frangible de 10m con luz de obstrucción. - Anemómetro ultarsonico THR 29 mástil frangible de 7m con luz de obstrucción. - Anemómetro digital de referencia en TWR en mástil no frangible 3m. - 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 ACFT STS, MEDEVAC, HOSP, HUM Y SAR. RQ debe realizarse sin excepción a través de solicitud extensión SER, FPL o correo electrónico a aro.antartica@dgac.gob.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. - Sistema y emplazamiento (s) de observación: Altímetro backup RWY27 TDZ - **Nefobasímetro en THR 27 / TDZ**	H24	NO
HR SER DLY BTN 1130-2100, OTHR SER MET AUTO					
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. - Pluviómetro a 307.5 m. FM THR 28 y a 100 m. al S RCL. - Visibilímetro a 294 m. FM THR 28 y a 100 m. al S RCL.	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 automatica. HR SER VRNO DLY 0000-0030/1110-2359 OTHR estación automatica.					
COLINA/ AD Peldehue SCPD	Horaria Estación Automática	METAR/ SPECI MET REPORT SPECIAL	EMA THR 14 Nefobasimetro y Visibilimetro no disponible	HR SER	NO
HR SER IVNO MON-FRI BTN 1245-FCCV / SAT-SUN-HOL BTN 1330-FCCV HR SER VRNO MON-FRI BTN 1145-2330 / SAT-SUN-HOL BTN 1230-2330					

Tabla: Observaciones e informes meteorológicos /

Meteorological observations and report

Nombre Estación Indicador de lugar *Name of station Location indicator*	Tipo/ frecuencia Observación/ Equipo automático Observación *Type and frequency of observation/ Automatic observing equipment*	Tipos de informes MET *Types of MET report*	Sistema y emplazamiento (s) de observación *Observation system and site (s)*	HR SER	Información complementaria *Supplementary information*
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 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 MON-THU BTN 1130-2030/FRI 1130-1930 SAT/SUN/ HOL WO ATTN, OTHR SER MET AUTO					
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 - Nefobasimetro RWY 02 y RWY 20 - Transmisometro (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 1030-2300					
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 *Name of station Location indicator*	Tipo/ frecuencia Observación/ Equipo automático Observación *Type and frequency of observation/Automatic observing equipment*	Tipos de informes MET *Types of MET report*	Sistema y emplazamiento (s) de observación *Observation system and site (s)*	HR SER	Información complementaria *Supplementary information*
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 Mataveri 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. - Altímetro de respaldo en TWR - Altímetro 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 - Visibilimetro RWY 12 TDZ INFO ARO/MET	H24	NO

Tabla: Observaciones e informes meteorológicos

Meteorological observations and report

Nombre Estación Indicador de lugar *Name of station Location indicator*	Tipo/ frecuencia Observación/ Equipo automático Observación *Type and frequency of observation/ Automatic observing equipment*	Tipos de informes MET *Types of MET report*	Sistema y emplazamiento (s) de observación *Observation system and site (s)*	HR SER	Información complementaria *Supplementary information*
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, - visibilimetro RWY36, - Anemómetro digital de respaldo en RWY36.sensor de temperature y humedad de respaldo en RWY36 y altimetro de respaldo.	HR SER	NO
HR SER MON-FRI 1130-2130 SAT 1130-1630 SUN WO ATTN					
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 1045-2245					
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 **RWY07** / 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 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 *Name of station Location indicator*	Tipo y frecuencia de la observación/ Equipo automático de observación *Type and frequency of observation/ Automatic observing equipment*	Tipos de informes MET *Types of MET report*	Sistema y emplazamiento (s) de observación *Observation system and site (s)*	HR SER	Información complementaria *Supplementary infprmation*
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	Automated Weather Observing System (AWOS) - EMA con anemómetro digital principal y respaldo (SDBY), sensor temperatura principal y de respaldo (SDBY) en mástil frangible con LGT a 10M HGT 38M N RCL RWY26 y 123 M THR 26. - Nefobasimetro RWY26/TDZ. - Visibilimetro RWY26/TDZ. - EMA con anemómetro digital principal y sensor de temperatura en - mástil frangible con LGT A 60M N RCL RWY08 y 217M THR 08. - Altímetro SRY en ARO/MET y TWR. - INFO AVBL EN ARO/MET Y TWR.	HR SER	NO
HR SER MON-THU 1130-2030 FRI 1130-1930 SAT 1130-1600. **OTHR/SUN/HOL METAR- SPECI AUTO**					
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 *Name of station Location indicator*	**Tipo y frecuencia de la observación / Equipo automático de observación** *Type and frequency of observation/ Automatic observing equipment*	**Tipos de informes MET** *Types of MET report*	**Sistema y emplazamiento (s) de observación** *Observation system and site (s)*	HR SER	**Información complementaria** *Supplementary information*
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 - Visibilimetro RWY19 - Altimetro de respaldo, pluviómetro, información disponible en ARO y TWR	HR SER	NO
HR SER IVNO MON-FRI 1200-FCCV / SAT-SUN-HOL 1300-FCCV **HR SER VRNO MON-FRI 1100-FCCV / SAT-SUN-HOL 1200-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	Automated Weather Observing System (AWOS) - EMA RWY 35 TDZ - Visibilimetro RWY 35 TDZ - Nefobasímetro DVOR VLD - Anemómetro RWY17 TDZ - Anemómetro respaldo RWY35 TDZ - Altimetro respaldo ARO y TWR	HR SER	AUTOMETAR y SYNOP fuera de horario establecido
HR SER VRNO DLY 1200-2200 OTHR estación automatica. HR SER IVNO DLY 1300-2300 OTHR estación automatica.					
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 Automática Básica**	METAR SPECI	- Anemómetro digital ubicado en TWR. - Altímetro digital.	H24	NO

4. Tipos de Servicios

4.1 Las oficinas Meteorológicas de: Antofagasta, Santiago, Puerto Montt, Punta Arenas y El Centro Meteorológico Antártico Eduardo Frei Montalva, proporcionan la información meteorológica necesaria para realizar operaciones aéreas en cualquier punto del Territorio nacional, ya sea en forma de:

Exposiciones verbales;
Consultas de los miembros de las tripulaciones;
Documentos de vuelo;
Exhibición de imágenes meteorológicas satelíticas, etc.

4.2 Para las operaciones Internacionales, el Centro Meteorológico AMB ubicado en el AP Arturo Merino Benítez, proporciona carpetas que contiene:

Cartas de superficie;
Carta pronosticadas de viento y temperatura en los niveles de vuelo 180, 300, 340 y 390;
Carta de tiempo significativo;
Fotocopias de imágenes satelíticas;
Pronósticos de ruta de bajo nivel GAMET;
Pronósticos de terminal y alternativas.

5. Notificación requerida por los explotadores

5.1 Cuando se requieran los documentos de vuelo y/o exposiciones verbales para los vuelos no itinerantes, los explotadores deberán notificar a la oficina meteorológica respectiva, con una anticipación mínima de seis (6) horas previas a la salida. El mismo procedimiento, podrá aplicarse cuando se modifiquen los horarios y/o rutas de los vuelos itinerantes.

6. Informes de aeronaves

6.1 De conformidad con el DAR 03 Capítulo 3, párrafo 5.2.2 la preparación y transmisión de las Aeronotificaciones (AIREP), se requiere en los puntos de notificaciones ATS/MET.

Ver ENR 4.3-1

4. Types of Services

4.1 The Meteorological Offices of: Antofagasta, Santiago, Puerto Montt, Punta Arenas and the Centro Meteorologico Antartico Eduardo Frei Montalvo, provide the meteorological information necessary to perform air operations in any point of the national territory, either as:

Verbal expositions;
Consults from crew members;
Flight documentations;
Exhibitions of meteorological satellite images etc.

4.2 For international operations, the Centro Meteorológico AMB located at AP Arturo Merino Benitez, provides folders including:

Surface charts;
Temperature and wind forecasts charts at flight levels 180, 300, 340 and 390;
Significant weather chart;
Photocopies of satellite images;
Route forecast GAMET of low level;
Terminal forecast and alternate.

5. *Notification required by the operators*

5.1 When flight documents and / or verbal expositions area required for non itinerant flights, the operators shall notify the respective meteorological office, al least six (6) hours before departure. The same procedure may be allied when hours and / or routes of the itinerant flights are changes.

6. *Aircrafts reports*

6.1 In accordance with DAR 03, Chapter 3, paragraph 5.2.2 the preparation and transmission of the Aeronotifications (AIREP), is required in the ATS/MET notification points.

SEE ENR 4.3-1

7. – Servicio VOLMET

NO

8. – Servicio SIGMET

Nombre de MWO/ indicadores de lugar	Horas	FIR o CTA atendidos	Tipo de SIGMET/ validez	Procedimientos específicos	Dependencia ATS atendida	Información adicional
1	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**
ANTOFAGASTA/ AP Andrés Sabella SCFA	H24	Antofagasta	SIGMET/ 4 HR	SIGMET para ceniza volcánica	ACC Iquique	NO
ISLA DE PASCUA/ AP Mataveri SCIP	H24	Isla de Pascua	SIGMET/ 4 HR	SIGMET para ceniza volcánica	ACC Oceánico	NO
PUERTO MONTT/ AP El Tepual SCTE	H24	Puerto Montt	SIGMET/ 4 HR	SIGMET para ceniza volcánica	ACC Puerto Montt	NO
PUNTA ARENAS/ AP Pdte. Carlos Ibáñez del Campo SCCI	H24	Punta Arenas	SIGMET/ 4 HR	SIGMET para ceniza volcánica	ACC Punta Arenas	NO
SANTIAGO/ AP Arturo Merino B. SCEL	H24	Santiago	SIGMET/ 4 HR	SIGMET para ceniza volcánica	ACC Santiago	NO

9.- Otros Servicios Meteorológicos Automáticos

NIL

ABREVIATURAS/*ABBREVIATIONS*	
AFTN	**Red de Telecomunicaciones Fijas Aeronáuticas**
AIREP	**Informe de aeronave en vuelo**
AIRMET	**Información respecto a la presencia real o prevista de fenómenos meteorológicos en ruta.**
AMHS	**Sistema de Manejo de Mensajes Aeronáuticos**
APT	Transmisión automática de imágenes meteorológicas
AWOS	Sistema automático de observaciones meteorológicas
C	Mapas (en general)
CMAMB	**Centro Meteorológico Aeronáutico AP Arturo Merino Benítez**
CMR	**Centro Meteorológico Regional**
CNA	**Centro Nacional de Análisis y Pronósticos**
D	Exhibición de la información por consulta
EMA	Estación Meteorológica Automática
FIR	**Región de Información de vuelo**
FSM	Sensor de visibilidad por dispersión frontal
GOES	Satélite meteorológico geo-estacionario (Geostationary Operational Enviroment Satelite)
GVAR	Satélite de última generación GOES variable
HRPT	Transmisión de imágenes de alta resolución (High Resolution Pictures Transmission)
IAVW	**Vigilancia de los volcanes en las aerovías internacionales**
MET REPORT	Informe meteorológico ordinario local
METAR	**Informe meteorológico rutinario de Aeródromo**
MWO	**Oficina de vigilancia meteorológica**
NEFO	Nefobasímetro
NOAA	Satélite meteorológico orbital (National Oceanographic and Atmospheric Administration)
OMA	**Oficina Meteorológica de Aeródromos**
OPMET	**Banco de Datos Meteorológicos Operativos**
OVM	**Oficina de Vigilancia Meteorólogica**
P	Carta Prognosis
PL	Lenguaje claro
S	Análisis de superficie (mapa de tiempo presente)
RA WIN	Vientos altos medidos por medios electrónicos (Radiosondeo)
RIS	**Recepción Integrada Satelital**
RVR	**Alcance Visual en la Pista**
SIGMET	Informe meteorológico de condiciones significativas
SPECI	**Informe meteorológico rutinario especial de Aeródromo**
SPECIAL	Informe meteorológico especial local
TAF	Pronóstico del área Terminal
TREND	Pronóstico de aterrizaje del tipo tendencia
UTC	**Tiempo Universal Coordinado**
VACC	Centro de avisos de cenizas volcánicas
VOLMET	**Información Meteorológica para Aeronaves en Vuelo**
W	Carta de viento en altura
WINTEMP	**Carta de viento y temperatura**
WAFS	Sistema de pronóstico de área (World Area Forecast System)

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE
INTENTIONALLY LEFT BLANCK

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

Centro Coordinador de Salvamento: IQUIQUE
Comandante en Jefe de la Iª Brigada Aérea.

Límite Norte: 18º 21´y límite político internacional con Perú. Límite Este: límite político internacional con Bolivia. Límite Sur: 21º 26' S. Límite Weste: 90º 00 W.

1.- **Teléfono Emergencia: 138**
TEL: (56) 572791225
Celular: +56 9 79667596
AFTN: SCDAYXYX – SCDAYWYX, recibe el centro de operaciones aéreas de la Iª Brigada Aérea
FREQ: 13.286KHZ O/R, 121.5MHZ H24 , **123.1MHZ O/R**
Correo electrónico: rcciqq@fach.mil.cl correo alterno: rcciqq@gmail.com / **sar.rcciquique@gmail.com**
Dirección Postal: Correos de Chile, oficina Iquique, Casilla N° 137, ZC 1100416

2.- **Sub-centro de Salvamento: Ninguno**

3.- BRIGADAS DE SALVAMENTO

Nombre	Lugar	Instalaciones	Observaciones
1	2	3	4
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

Centro Coordinador de Salvamento: ANTOFAGASTA
Comandante en Jefe de la V Brigada Aérea.

Límite Norte: 21º 26' S. Límite Este: límite político internacional con Argentina y Bolivia. Límite Sur: 29º 10' S. Límite Weste: 90º 00 W.

1.- Teléfono de emergencia: 138
TEL: (56) 552885016 - 552885017
Celular : +56 992198746
AFTN: SCFAYCYX SCFAYXYX, r**ecibe el centro de operaciones aéreas de la Vª Brigada Aérea**
FREQ: 13.286 KHZ O/R, 121.5 MHZ H24, 123.1 MHZ
Correo electrónico: rccfag@fach.mil.cl / **correo alterno rccanto@gmail.com**
Dirección Postal: Base Aérea Cerro Moreno, S/N - Antofagasta

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	Observaciones
1	2	3	4
Antofagasta	**Base Aérea Cerro Moreno**	* 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.-	**Centro Coordinador de Salvamento ISLA DE PASCUA** Comandante en Jefe de la IIa. Brigada Aérea. Límite Norte: 15º 00' S. Límite Este: 90º 00' W. Límite Sur: Polo Sur. Límite Weste: 131º 00' W hasta los 30º 00' S para continuar por el 120º 00' W hasta los 15º 00' S. 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
2.-	Subcentro de Salvamento: Ninguno
	OBS: Frecuencia HF para misiones SAR; se atienden previa coordinación vía AFTN

3.-	BRIGADAS DE SALVAMENTO			
Nombre	Lugar	Instalaciones	Observaciones	
1	2	3	4	
Isla de Pascua	AP Mataveri	*ELR **RB ***SRG	* OPS desde SCEL **Activación coordinación con Servicio de Salvamento Marítimo. ***Aeronave 02-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.-	**Centro Coordinador de Salvamento SANTIAGO** Comandante en Jefe de la IIa. Brigada Aérea. Límite Norte: 29º 10' S. Límite Este: Límite político internacional con Argentina. Límite Sur: 37º 30' S. Límite Weste: 90º 00' W. Teléfono de emergencia: 138 TEL: (56) 229768701 / 229768702 Celular : +56 998746155 AFTN: SCTIYCYX, r**ecibe el centro de operaciones aéreas de la IIª Brigada Aérea** FREQ: 13.286 KHZ / 121.5 MHZ y 123.1 MHZ O/R Correo electrónico: rcc.santiago@fach.mil.cl Dirección postal: Avenida Diego Barros Ortiz 2300, Pudahuel - Santiago
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	Observaciones	
1	2	3	4	
Santiago	Base aérea de Pudahuel	ELR HEL - M MRG MRU PRU **RV **RB SRG	**Activación coordinación con Servicio de Salvamento Marítimo.	

NOMBRE Y EMPLAZAMIENTO DE LAS UNIDADES DE SALVAMENTO *NAME AND LOCATION OF THE RESCUE UNITS*	
1.-	**Centro Coordinador de Salvamento PUERTO MONTT** Comandante en Jefe de la IIIa. Brigada Aérea. Límite Norte: 37º 30' S. Límite Este: Límite político internacional con Argentina. Límite Sur: 48º 45' S. Límite Weste: 90º 00' W. Teléfono de emergencia: 138 TEL: (56) 652580042 / 652580043 AFTN: SCTEYCYX, r**ecibe el centro de operaciones aéreas de la IIIª Brigada Aérea** FREQ: 13.286 KHZ O/R, 121.5 MHZ H24. Correo electrónico: rcc.mon@fach.mil.cl Dirección Postal: Base Aérea El Tepual Casilla 17D Puerto Montt - Chile
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	Observaciones
1	2	3	4
Puerto Montt	**Base Aérea 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*	
1.-	**Centro Coordinador de Salvamento PUNTA ARENAS** Comandante en Jefe de la IVa. Brigada Aérea. Límite Norte: 48º 45' S. Límite Este: Límite político internacional con Argentina Lat. 58º 21' S y Long. 53º W hasta el Polo Sur. Límite Weste: 90º 00' W. Teléfono de emergencia: 138 TEL/FAX: (56) 612272144 **TEL: (56) 6124392914** AFTN: SCCIYXYX, r**ecibe el centro de operaciones aéreas de la IV Brigada Aérea** FREQ: 13.286 KHZ O/R, 121.5 MHZ H24 Correo electrónico: rcclutnas@fach.mil.cl Dirección Postal: Base Aérea de Chabunco Casilla 77D Punta Arenas
2.-	Subcentro de Salvamento: Teniente Rodolfo Marsh Martin Base Aérea – Teniente Rodolfo Marsh Martín Grupo 19 de Exploración Antártica- Antártica Chilena TEL: (56) 224392914 AFTN: SCRMZPZX, r**ecibe Dirección General de Aeronáutica Civil**
OBS: Frecuencia HF para misiones SAR, se atienden previa coordinación vía AFTN.	
3a.-	BRIGADAS DE SALVAMENTO

Nombre	Lugar	Instalaciones	Observaciones
1	2	3	4
Punta Arenas	Base Aérea Chabunco	*ELR HEL-L PRU SRG **RV **RB	*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	**Base Aérea Eduardo Frei Montalva**	*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 *Extra large action radius 1,500MN / 2,780KM*
HEL - L	Helicóptero liviano, radio de acción para fines de búsqueda hasta 100 NM / 180KM, capacidad para evacuar de 1 a 5 personas. *Light helicopter, search radius up to 100 NM / 180KM, evacuation capacity 1 to 5 people.*
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. *Light helicopter, action radius for rescue purposes, 100 to 200MN / 180 to 360 KM and evacuation capacity 6 to 15 people.*
HEL – H	Helicóptero pesado, radio de acción a efectos de salvamento de 200NM / 360 KM y capacidad para evacuar más de 15 personas. *Heavy helicopter, action radius for rescue purposes of 200NM / 360 KM and evacuation capacity more than 15 people.*
SRG	Radio de acción corto 150MN / 270 KM *Short action radius 150MN / 270 KM*
MRG	Radio de acción medio 400MN / 740 KM *Average action radius 400MN / 740 KM*
MRU	Unidad de salvamento de montaña. *Mountain rescue unit.*
PRU	Unidad de salvamento de paracaídas " PARASAR" *Parachute rescue unit "PARASAR".*
RB	Bote de salvamento – embarcación de corto radio de acción de uso costero y/o fluvial de aproximadamente 14 KT o mayor. *Lifeboat - short-range coastal and/or inland vessel of approximately 14 KT or larger*
RV	Buque de salvamento – embarcación de gran radio de acción para navegación en alta mar. *Rescue vessel - a vessel with a large action radius for navigation at sea.*

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, Capitulo 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 utilizables por los sobrevivientes

Ground - air visual codes for use by survivors

N°	**Mensaje** *Message*	**Símbolo** ***Symbol***
1	Necesitamos ayuda *Require assistance*	V
2	Necesitamos ayuda médica *Require medical assistance*	X
3	No o negativo *No or Negative*	N
4	Si o afirmativo *Yes o affirmative*	Y
5	Estamos avanzando en ésta dirección *Proceeding in this direction*	↑
6	Si tiene duda, use símbolo internacional *If in doubt, use international symbol*	SOS

Código de señales tierra-aire para uso de las patrullas de salvamento

Ground air-visual code used by rescue unit

N°	**Mensaje** *Message*	**Símbolo** ***Symbol***
1	Operación terminada *Operation complete*	**LLL**
2	Hemos hallado a todos los ocupantes *We have found all personnel*	**LL**
3	Hemos hallado sólo algunos ocupantes *We have found some personnel*	++
4	No podemos continuar, regresamos a la base *We are no able to continue, returning to base*	**X X**
5	Nos hemos dividido en dos grupos. Cada uno se dirige en el sentido indicado *Have divided into two. Each proceeding in direction indicated*	**≠≠**
6	Se ha recibido información de que la aeronave está en esta dirección *Information received that aircraft is in this direction*	→ →
7	No hemos hallado nada, continuamos la búsqueda *Nothing found, we will continue search*	**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.-	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

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 Busqueda y Salvamento Maritimo / *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.

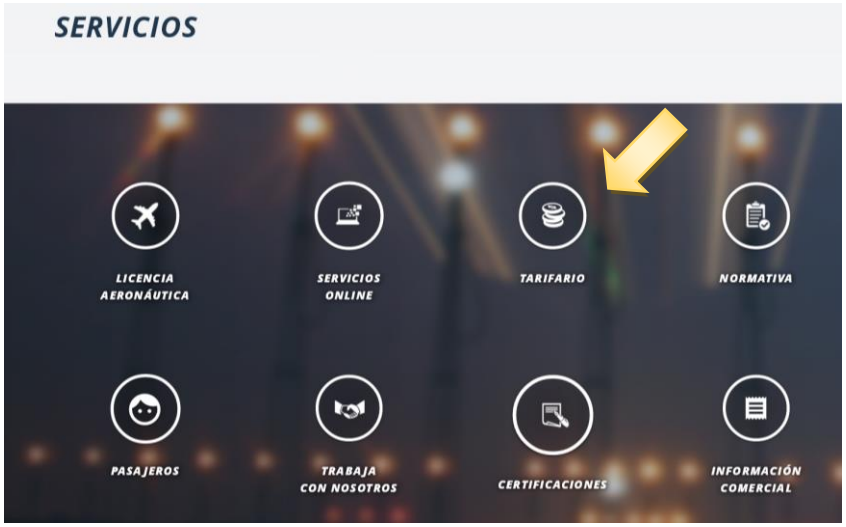
Disponibles en el siguiente link: https://www.dgac.gob.cl/ver-tarifario/

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	**06 AUG 2026**
ENR 0.4-3/4	**06 AUG 2026**
ENR 0.6-1/2	28 NOV 2024
ENR 0.6-3/#	28 NOV 2024
ENR 1	
ENR 1.1-1/2	28 NOV 2024
ENR 1.1-3/4	28 NOV 2024
ENR 1.1-5/#	28 NOV 2024
ENR 1.2-1/2	**06 AUG 2026**
ENR 1.2-3/4	**06 AUG 2026**
ENR 1.3-1/2	28 NOV 2024
ENR 1.3-3/4	28 NOV 2024
ENR 1.4-1/#	14 MAY 2026
ENR 1.4-3/4	28 NOV 2024
ENR 1.5-1/#	28 NOV 2024
ENR 1.6-1/2	28 NOV 2024
ENR 1.6-3/4	28 NOV 2024
ENR 1.6-5/6	14 MAY 2026
ENR 1.6-7/8	28 NOV 2024
ENR 1.7-1/2	28 NOV 2024
ENR 1.7-3/4	28 NOV 2024
ENR 1.8-1/#	15 MAY 2025
ENR 1.9-1/2	30 NOV 2023
ENR 1.9-3/4	30 NOV 2023
ENR 1.9-5/6	30 NOV 2023
ENR 1.9-7/8	16 MAY 2024
ENR 1.9-9/10	16 MAY 2024
ENR 1.9-11/12	30 NOV 2023
ENR 1.9-13/14	30 NOV 2023
ENR 1.9-15/16	16 MAY 2024
ENR 1.9-17/18	15 MAY 2025
ENR 1.9-19/20	15 MAY 2025
ENR 1.9-21/22	30 NOV 2023
ENR 1.10-1/2	28 NOV 2024
ENR 1.10-3/4	28 NOV 2024
ENR 1.10-5/6	28 NOV 2024
ENR 1.10-7/#	28 NOV 2024
ENR 1.11-1/2	16 MAY 2024
ENR 1.11-3/#	16 MAY 2024
ENR 1.12-1/2	28 NOV 2024
ENR 1.12-3/4	28 NOV 2024
ENR 1.12-5/6	28 NOV 2024
ENR 1.12-7/8	28 NOV 2024
ENR 1.12-9/10	28 NOV 2024
ENR 1.12-11/12	28 NOV 2024
ENR 1.12-13/14	28 NOV 2024
ENR 1.13-1/2	28 NOV 2024
ENR 1.14-1/2	28 NOV 2024
ENR 1.14-3/4	28 NOV 2024
ENR 1.14-5/6	28 NOV 2024
ENR 1.14-7/8	28 NOV 2024
ENR 1.15-1/2	15 MAY 2025
ENR 1.15-3/4	28 NOV 2024
ENR 1.15-5/6	28 NOV 2024
ENR 1.15-7/8	28 NOV 2024
ENR 1.15-9/10	28 NOV 2024
ENR 1.15-11/12	28 NOV 2024
ENR 1.15-13/14	28 NOV 2024
ENR 1.15-15/16	15 MAY 2025
ENR 1.15-17/#	28 NOV 2024
ENR 1.15-19/20	28 NOV 2024
ENR 1.15-21/22	28 NOV 2024
ENR 1.15-23/24	28 NOV 2024
ENR 1.15-25/26	28 NOV 2024

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

ENR 2	
ENR 2.1-1/2	27 NOV 2025
ENR 2.1-3/4	27 NOV 2025
ENR 2.1-5/6	27 NOV 2025
ENR 2.1-7/#	27 NOV 2025
ENR 2.1-9/10	27 NOV 2025
ENR 2.1-11/12	14 MAY 2026
ENR 2.1-13/14	27 NOV 2025
ENR 2.1-15/16	**06 AUG 2026**
ENR 2.1-17/18	**06 AUG 2026**
ENR 2.1-19/20	27 NOV 2025
ENR 2.1-21/#	27 NOV 2025
ENR 2.1-23/24	27 NOV 2025
ENR 2.1-25/#	27 NOV 2025
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	14 MAY 2026
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	15 MAY 2025
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	27 NOV 2025
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	14 MAY 2026
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 14 MAY 2026 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 14 MAY 2026
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 14 MAY 2026 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 14 MAY 2026 14 MAY 2026 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	**06 AUG 2026** **06 AUG 2026** **06 AUG 2026** 14 MAY 2026 14 MAY 2026 07 AUG 2025 07 AUG 2025 **06 AUG 2026** 15 MAY 2025 27 NOV 2025
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	14 MAY 2026
ENR 5.1-7/8	07 AUG 2025
ENR 5.1-9/10	**06 AUG 2026**
ENR 5.1-11/#	**06 AUG 2026**
ENR 5.1-13/14	**06 AUG 2026**
ENR 5.1-15/16	**06 AUG 2026**
ENR 5.1-17/18	**06 AUG 2026**
ENR 5.1-19/#	**06 AUG 2026**
ENR 5.1-21/22	**06 AUG 2026**
ENR 5.1-23/#	**06 AUG 2026**
ENR 5.2-1/#	12 DEC 2013
ENR 5.3-1/#	14 MAY 2026
ENR 5.3-3/4	11 AUG 2022
ENR 5.3-5/6	14 MAY 2026
ENR 5.3-7/#	13 AUG 2020
ENR 5.4-1/#	12 DEC 2013
ENR 5.5-1/2	07 AUG 2025
ENR 5.5-3/4	07 AUG 2025
ENR 5.5-5/6	28 NOV 2024
ENR 5.5-7/8	07 AUG 2025
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	07 AUG 2025
ENR 7.3/#	15 AUG 2019
ENR 7.5/6	27 NOV 2025
ENR 7.7/8	07 AUG 2025
ENR 7.9//10	07 AUG 2025
ENR 7.11/12	07 AUG 2025
ENR 7.13/14	07 AUG 2025
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	07 AUG 2025
ENR 7.23/#	21 APR 2022

PARTE 2 – EN RUTA (ENR)

Part 2 – En Route (ENR)

Prefacio — No aplicable	ENR 0.1	*Preface – Not Aplicable*	*ENR 0.1*
Registro de modificaciones al AIP - No aplicable	ENR 0.2	*Record of AIP amendments – Not applicable*	*ENR 0.2*
Registro de suplementos al AIP - No aplicable	ENR 0.3	*Record of AIP Supplements – Not applicable*	*ENR 0.3*
Lista de verificación de páginas ENR	ENR 0.4	*ENR Pages Checklist*	*ENR 0.4*
Lista de modificaciones manuales al AIP - No aplicable	ENR 0.5	*List of hand amendments to theAIP - Not applicable*	*ENR 0.5*
Indice Parte 2	ENR 0.6	*Table of contents to Part 2*	*ENR 0.6*
ENR 1 - REGLAS GENERALES		**ENR 1 – GENERAL RULES**	
Reglas generales	ENR 1.1-1	*General Rules*	*ENR 1.1-1*
Reglas de vuelo visual	ENR 1.2-1	*Visual flight rules*	*ENR 1.2-1*
Reglas de vuelo por instrumentos	ENR 1.3-1	*Instrument flight rules*	*ENR 1.3-1*
Clasificación del espacio aéreo	ENR 1.4-1	*Airspace classification*	*ENR 1.4-1*
Procedimientos de espera, aproximación y salida	ENR 1.5-1	*Holding, approach and departure procedures*	*ENR 1.5-1*
Servicios de Tránsito Aéreo y Procedimiento Radar	ENR 1.6-1	*Air Traffic Services and Radar Procedures*	*ENR 1.6-1*
Procedimiento para el reglaje altimétrico	ENR 1.7-1	*Altimeter setting Procedures*	*ENR 1.7-1*
Procedimientos suplementarios regionales (DOC 7030)	ENR 1.8-1	*Regional supplement procedures (DOC 7030)*	*ENR 1.8-1*
Organización de la afluencia del tránsito aéreo (ATFM)	ENR 1.9-1	Air traffic flow management (ATFM)	*ENR 1.9-1*
Planes de vuelo	ENR 1.10-1	*Flight Plan*	*ENR 1.10-1*
Dirección de los mensajes de Plan de vuelo	ENR 1.11-1	*Addressing of flight plan messages*	*ENR 1.11-1*
Identificación e interceptación de aeronaves civiles	ENR 1.12-1	*Identification and interception of civil aircraft*	*ENR 1.12-1*
Interferencia ilícita	ENR 1.13-1	*Unlawful interference*	*ENR 1.13-1*
Incidentes de tránsito aéreo	ENR 1.14-1	*Air traffic incidents*	*ENR 1.14-1*
ENR 2 - ESPACIO AÉREO DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO		***ENR 2 - Air traffic service airspace***	
Espacio aéreo ATS - FIR	ENR 2.1.-1	*ATS airspaces – FIR*	*ENR 2.1.-1*
☞ Otros Espacios Aéreos Regulados	ENR 2.2.1	*Other Regulated Airspace*	*ENR 2.2-1*

ENR 3 RUTAS ATS		***ENR 3 - ATS routes***	
Rutas de Navegación Convencional	ENR 3.1	*Conventional Navigation Routes*	*ENR 3.1*
Rutas de Navegación de Área	ENR 3.2	*Area Navigation Routes*	*ENR 3.2*
Otras rutas	ENR 3.3	*Other routes*	*ENR 3.3*
Espera en ruta	ENR 3.4	*En-route holding*	*ENR 3.4*
ENR 4 - RADIOAYUDAS Y SERVICIOS AERONÀUTICOS		***ENR 4 –Radio navigations AIDS and Aeronautical Services***	
Radioayudas, sistemas de navegación y servicios aeronáuticos	ENR 4.1-1	*Radionavigation aids and aeronautical services*	ENR 4.1-1
Sistemas especiales de navegación	ENR 4.2-1	*Special navigation systems*	ENR 4.2-1
Puntos de notificación ATS / MET	ENR 4.3-1	*ATS / MET designators for significant points*	ENR 4.3-1
Designadores en clave para puntos significativos	ENR 4.4-1	*Code designators for significant points.*	ENR 4.4-1
Luces aeronáuticas de superficie – en ruta	ENR 4.5-1	*Aeronautical ground lights – en route*	ENR 4.5-1
ENR 5 - ZONAS PROHIBIDAS, RESTRINGIDAS Y PELIGROSAS		***ENR 5 - Prohibited, Restricted And Dangerous Areas***	
Avisos para la navegación - Zonas prohibidas (SC-P)	ENR 5.1-5	*Navigation warnings - Prohibited areas (SC-P)*	ENR 5.1-5
Avisos para la navegación - Zonas restringidas (SC-R)	ENR 5.1-7	*Navigation warnings - Restricted areas (SC-R)*	ENR 5.1-7
Avisos para la navegación - Zonas peligrosas (SC-D)	ENR 5.1-15	*Navigation warnings Danger areas (SC-D)*	ENR 5.1-15
Zonas de maniobras e instrucción militares	ENR 5.2-1	*Military exercises and training areas*	ENR 5.2-1
Actividades peligrosas	ENR 5.3-1	*Dangerous activities*	ENR 5.3-1
Obstáculos para la navegación aérea	ENR 5.4-1	*Air navigation obstacles en-route*	ENR 5.4-1
Actividades aéreas, deportivas, de recreo e índole peligrosa	ENR 5.5-1	*Aerial, sporting, recreational activities and dangerous nature*	ENR 5.5-1
Vuelos migratorios de aves y zona de con fauna sensible	ENR 5.6-1	*Bird migration and areas with sensitive fauna*	ENR 5.6-1

ENR 6 - CARTAS DE NAVEGACIÓN EN RUTA

Cartas de navegación en ruta ENR 6.1

ENR 7 - RUTAS VISUALES

Rutas visuales ENR 7.1

ENR 6 - En Route Charts

En-route navigation charts *ENR 6.1*

ENR 7 - Visuals Routes

Routes visuals *ENR 7.1*

/////

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE
INTENTIONALLY LEF 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, sí 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, Capitulo1) 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)

15.1 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. Remotely Piloted Aircraft (RPA) Operations

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.

III

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE

INTENTIONALLY LEFT BLANK

ENR 1.2 REGLAS DE VUELO VISUAL

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.

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:

a) el techo de nubes sea inferior a 450 metros (1500 pies), o
b) la visibilidad en tierra sea inferior a 5 kilómetros.

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.

4. A menos que la autoridad ATS competente los autorice, no se realizarán vuelos VFR:

a) por encima de FL 195;
b) por encima de FL 245 en la FIR Isla de Pascua.

ENR 1.2 VISUAL FLIGHT RULES

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. 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) the cloud ceiling is less than 450 meters (1500 feet), or
b) visibility on land is less than 5 kilometers.

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. Unless authorized by the competent ATS authority, no VFR flights will be conducted:

a) above FL 195;
b) above FL 245 in the Easter Island FIR.

Tabla 1/ table 1

Clase Espacio Aéreo *Airspace Class*	B	C - D - E	G
Bajo FL200 ó FL250 en FIR Isla de Pascua / *Under FL200 ó FL250 in Easter Island FIR*			
Visibilidad en vuelo *In-flight visibility*	8 km	8 km	8 km
Distancia de nubes *Distance from clouds*	Libre/*free*	1 500 m horizontal 300 m vertical	1 500 m horizontal 300 m vertical
Bajo FL100 / *Under FL100*			
Visibilidad en vuelo *In-flight visibility*	5 km	5 km	5 km
Distancia de nubes *Distance from clouds*	Libre / free	1 500 m horizontal 300 m vertical	1 500 m horizontal 300 m vertical
A/O Bajo 600 m(2000 FT AGL) / *A/O below 600m (2000 FT AGL)*			
			2000m de visibilidad para aviones y 500m para helicópteros. libre de nubes y a la vista de tierra o agua / *2000m visibility for airplanes and 500m for helicopters. free of clouds and within sight of land or water*

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.

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).

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. 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. 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.

9.2 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.

☞ **10. Vehículos Ultralivianos Motorizado (Ref DAN 103)**

10. Motorized ultralight vehicles

10.1. Espacio aéreo autorizado para la operación de ULM

10.1. Authorized airspace for ULM operation

a. Las operaciones de ULM deberán realizarse sólo en el espacio aéreo no controlado (Espacio G) y de acuerdo a las siguientes limitaciones:
—. 500 pies bajo la altura de inicio de un espacio aéreo controlado; y
—. Considerar que éstas se ajusten a lo prescrito en el DAN 91, "Reglas de vuelo y de operación general".

a. ULM operations must be conducted only in uncontrolled airspace (G-Space) and in accordance with the following limitations:
- 500 feet below the starting altitude of controlled airspace; and
- Ensure that these operations comply with the provisions of DAN 91, "General Flight and Operating Rules."

b. Los propietarios y/o operadores de ULM deberán estar informados de los lugares permitidos para las operaciones de acuerdo a lo establecido por la DGAC, de manera de no ingresar en los espacios aéreos controlados, afectando la seguridad de las operaciones aéreas; y

b. ULM owners and/or operators must be informed of the permitted operating locations as established by the DGAC (Directorate General of Civil Aviation), so as not to enter controlled airspace and compromise the safety of air operations; and

c. La DGAC, excepcionalmente, podrá autorizar operaciones aéreas de acuerdo a normas y procedimientos aeronáuticos, que dicte al efecto la Autoridad Aeronáutica en:
—. Espacios Aéreos Controlados; y
—. Aeropuertos y aeródromos de uso público administrados por la DGAC

c. The DGAC may, exceptionally, authorize air operations in accordance with aeronautical regulations and procedures issued for this purpose by the Aeronautical Authority in:
- Controlled Airspace; and
- Airports and aerodromes for public use administered by the DGAC

☞ **10.2. Condiciones para la operación de ULM**

10.2. Conditions for the Operation of Ultralight Aircraft (ULMs)

Los ULM sólo podrán ser operados de día y bajo las siguientes condiciones:

ULMs may only be operated during daylight hours and under the following conditions:

a. Por medio de referencias visuales con respecto a la superficie de tierra o agua, pero siempre con tierra a la vista;

a. By means of visual references to the land or water surface, but always with land in sight;

b. Las operaciones de despegue, en vuelo y aterrizaje en un ULM, sólo se pueden efectuar cuando la visibilidad en vuelo sea superior a 5 Km. libre de nubes y a la vista de tierra o agua.

b. Takeoff, flight, and landing operations in an ULM may only be carried out when visibility in flight is greater than 5 km, clear of clouds, and with land or water in sight.

☞ **11. Operaciones en vehículos ultralivianos no motorizados (UL) (Ref DAN 104):**

11.1. Generalidades

Las operaciones aéreas en U.L. y su circulación en el espacio aéreo, deberán ser realizadas para propósitos recreativos, deportivos, de instrucción y de turismo aventura, estas actividades aéreas se deberán efectuar en los espacios aéreos no controlados (Espacio G).

11.2. Condiciones para la operación de U.L

a. Las operaciones en un U.L. se deberán efectuar de acuerdo a las reglas de vuelo visual (VFR) diurno.

b. Para vuelos a altitudes superiores a los 500 pies AGL, en espacios aéreos distintos al espacio G, el piloto u operador deberá coordinar con el CTA, más cercano al lugar donde va a operar, a fin de notificar el área donde va a realizar su vuelo.

11.3. Operaciones en espacio aéreos controlados

Los operadores de UL, ante situaciones especiales y que requieran operar en espacio aéreo controlado, deberán efectuar las coordinaciones pertinentes previamente con la dependencia ATC que ejerce jurisdicción sobre dicho espacio aéreo y, sólo podrán ingresar a ella, cuando hayan sido autorizados por dicha dependencia.

11. Operations in Ultralight Non-Motorized Vehicles (UL) (Ref DAN 104):

11.1. General Information

Ultralight aircraft operations and their movement within airspace must be conducted for recreational, sporting, training, and adventure tourism purposes. These aerial activities must be carried out in uncontrolled airspace (G-space).

11.2. Conditions for Ultralight Operations

a. Ultralight operations must be conducted in accordance with daytime visual flight rules (VFR).

b. For flights at altitudes above 500 feet AGL in airspace other than G-space, the pilot or operator must coordinate with the nearest Air Traffic Control Center (ATC) to the location where they will be operating to notify them of the area where they will be flying.

11.3. Operations in Controlled Airspace

UL operators, in special situations requiring operation in controlled airspace, must coordinate beforehand with the ATC unit that has jurisdiction over said airspace and may only enter it once authorized by said unit.

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*

El espacio aéreo ATS se clasificará de conformidad con lo indicado en ENR 1.4-3 y ENR 1.4-4	*ATS airspace shall be classified in accordance with ENR 1.4-3 and ENR 1.4-4.*
En forma genérica los espacios aéreos en sus respectivos límites comprendidos dentro de las FIR bajo jurisdicción de Chile, serán clasificados como sigue:	*The airspaces in their respective limits comprised within the FIR under Chilean jurisdiction shall be generically classified as follows:*
➢ 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.	➢ *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.*
➢ FIR de Isla de Pascua GND-MSL/UNL Clase G, excepto AWY, TMA, CTR y UTA. Vuelo VFR sobre FL245 no autorizado.	➢ *Easter Island FIR GND-MSL/UNL Class G, except AWY, TMA, CTR and UTA. VFR flight over FL245 not authorized.*
➢ Las TMA de 2.000 FT AGL-MSL/FL195 Clase E, sobre FL195 hasta FL 245 Clase A, excepto:	➢ *TMAs of 2,000 FT AGL-MSL/FL195 Class E, over FL195 up to FL 245 Class A, except:*
➢ # TMA Isla de Pascua 2.000 FT AGL-MSL / FL 245 Clase E.	➢ *# TMA Easter Island 2,000 FT AGL-MSL / FL 245 E Class.*
➢ **Las AWY inferiores y SID/STAR publicadas para AD/AP con control permanente 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.**	➢ *Lower AWY and published SID/STAR trajectories for permanently controlled aerodromes in the fir of antofagasta, puerto montt, punta arenas and santiago, at FL195 and below and in the easter island fir at FL245 and below, class E.*
➢ **Las AWY inferiores y SID/STAR publicadas para AD/AP con control permanente ubicados en áreas continentales por sobre FL195 hasta FL245, Clase A.**	➢ *The lower AWY and published SID/STAR trajectories for permanently controlled aerodromes located in continental areas, above FL195 up to FL245 class a. on FL195, class A.*
➢ **Todas las AWY Superiores son Clase A.**	➢ *All Superior AWY Class A.*
➢ **Todos los CTR Clase D.**	➢ *All CTR Class D.*
➢ **Nota: En áreas donde exista o se superpongan varios tipos de espacio aéreo, prevalecerá el que tenga los requisitos más exigentes.**	➢ *Note: in areas where more than one type of airspace exists or overlaps, the one with the higher requirements takes precedence over the one with the lower requirements.*

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 *Class*	**Tipo de Vuelo** *Type of flight*	**Separación proporcionada** *Separation provided*	**Servicios suministrados** *Services provided*	**Limitaciones de velocidad** *Speed limitations*	**Requisitos de Radiocomunicación** *Radiocommunication requirements*	**Sujeto a Autorización ATC** *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 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*
E	IFR	IFR de IFR	Servicio de control de tránsito aéreo; incluso información de tránsito sobre vuelos VFR, en la medida de lo posible. *Air traffic control service, including VFR traffic information, to the extent possible.*	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 en la medida de lo posible. *Transit information to the extent possible*	250 KT IAS por debajo de 3050m (10000 FT) AMSL	Continua en ambos sentidos *Continuous in both directions*	NO
G	IFR	Ninguna/ none	Servicio de información de Vuelo *Flight Information Service*	250 KT IAS por debajo de FL100	Continua en ambos sentidos *Continuous in both directions*	NO
	VFR	Ninguna/ none	Servicio de información de Vuelo *Flight Information Service*	250 KT IAS por debajo de FL100	Continua en ambos sentidos *Continuous in both directions*	NO

REF: DAN 11 AMDT JUL 2022

ENR 1.5

PROCEDIMIENTOS DE ESPERA, APROXIMACIÓN Y SALIDA

HOLDING, APPROACH AND DEPARTURE PROCEDURES

1. Generalidades

1.1 Las disposiciones del presente capítulo son complementarias de las contenidas en el Procedimiento de los Servicios de Tránsito Aéreo (DAP 11 00)

Referencia:

DAP 11; Capítulo 6 “Separación en la Proximidad de los Aeródromos”.

www.dgac.gob.cl

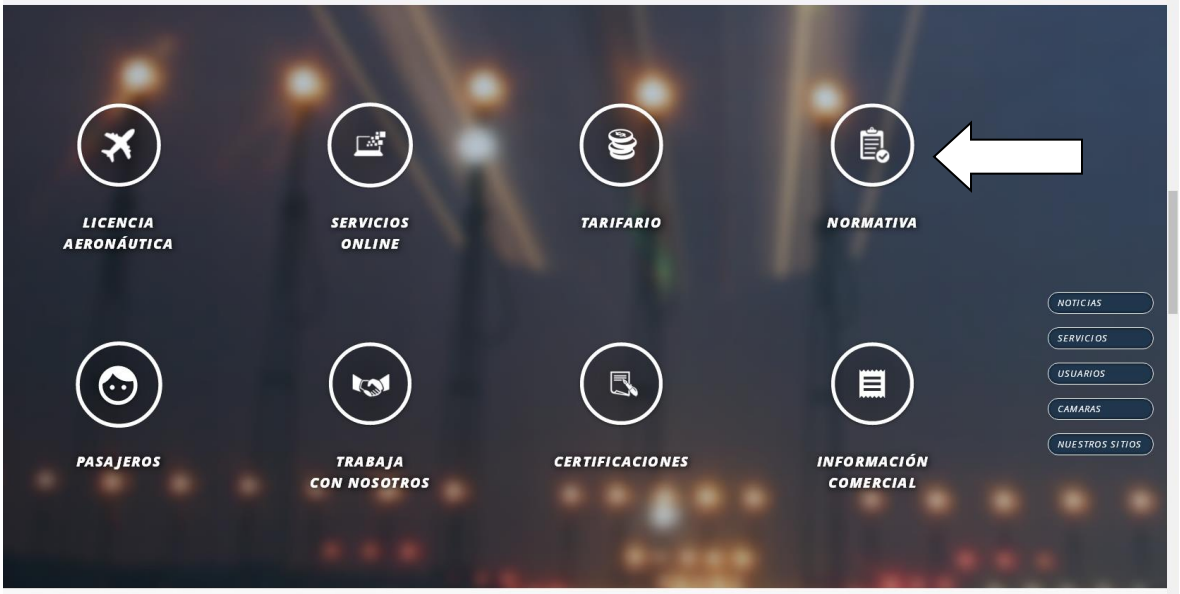
1. Generalities

1.1 The provisions of this chapter are complementary to those included in the Air Traffic Services Procedure (DAP 11 00).

Reference:

DAP 11; Chapter 6 “Separation in the Proximity of Aerodromes”.

www.dgac.gob.cl



DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE
INTENTIONALLY LEFT BLANK

ENR 1.6

SERVICIOS DE TRANSITO AEREO Y PROCEDIMIENTOS RADAR

ENR 1.6.1 RADAR PRIMARIO (PSR) Y SECUNDARIO DE VIGILANCIA (SSR)

1. PROCEDIMIENTOS DE UTILIZACIÓN /

Con las excepciones que se dispongan, el empleo del respondedor SSR es obligatorio para todas las aeronaves en vuelo:

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

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.

Los respondedores SSR deberán disponer del modo 3A y tener capacidad para 4096 códigos de respuesta.

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.

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:

- Dentro de la FIR Antofagasta – Santiago
- Puerto. Montt - Pta. Arenas a partir del MEA de las aerovías.

- Dentro de las áreas terminales de: Arica, Iquique, Antofagasta, Santiago, Concepción, Temuco, Puerto Montt, Balmaceda, Punta Arenas.

AIR TRAFFIC SERVICES AND RADAR PROCEDURES

ENR 1.6.1 PRIMARY RADAR (PSR) AND SECONDARY RADAR SURVEILLANCE (SSR)

1. OPERATING PROCEDURES

With the exceptions established, the use of the SSR responder is mandatory for all aircraft in flight:

a) Within Class A airspace
b) Within Class C airspace
c) Within Class D airspace
d) Within Class E airspace

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.

SSR responders are required to have Mode 3A and have a capacity for 4096 response codes.

Pilots will operate their SSR responders, selecting modes and codes in accordance with Air Traffic Control instructions and keeping them until instructed otherwise.

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:

- Within the FIR Antofagasta – Santiago - Puerto. Montt - Pta. Arenas from the MEA of the airways.

- 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 ILICITA.

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

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) 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).

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) Proporcionar guía vectorial radar a las aeronaves que salen a fin de facilitar la subida hasta el nivel de crucero.

d) Provide radar guidance by vector to departing aircraft in order to facilitate climb to cruise level.

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.

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) 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.

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) Específicamente en el Servicio de Control de Aproximación:

g) Specifically in the Approach Control Service:

- 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.

- 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.

- 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.

- 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.

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 we mainly used to complement position information notified by pilots in the approach phase.

SERVICIO DE TRANSITO AEREO Y PROCEDIMIENTOS RADAR

AIR TRAFFIC SERVICES AND RADAR PROCEDURES

1. Se proporciona servicio de tránsito aéreo mediante el uso de MSSR de Iquique, Antofagasta, **La Serena**, Santiago, Concepción, Temuco, Puerto Montt y Punta Arenas entre latitud 18º 21´ 00´´ S, limite Chile-Perú, Chile-Bolivia, Chile Argentina y latitud 55º 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, **La Serena**, 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, **La Serena 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.

1. Air traffic service is offered through the use of MSSR from Iquique, Antofagasta, La Serena, Santiago, Concepcion, Temuco, Puerto Montt and Punta Arenas between latitude 18º 21' 00''' S, Chile-Peru, Chile-Bolivia, Chile-Argentina and latitude 55º 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, La Serena, 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, La Serena Radar, Santiago Radar, Puerto Montt Radar y 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.

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. 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.

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. 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.

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. Criterio Operacional para confección de Cartas de Altitudes Mínima de Vigilancia ATC (ATCSMAC)

6. Operational criteria for the elaboration of ATC Surveillance Minimum Altitude Chart (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.

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 *LOCATION*	**ALCANCE NM** *RANGE (NM*	**RPM** *RPM*	**DEPENDENCIA ATS RESPONSABLE** *ATS UNIT RESPONSABILITY*
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 *LOCATION*	**ALCANCE NM** *RANG (NM*	**RPM** *RPM*	**DEPENDENCIA ATS RESPONSABLE** *ATS UNIT RESPONSABILITY*
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 Ibáñez del Campo.	250	12	PUNTA ARENAS ACC

ESTACIONES DE VIGILANCIA RADAR EN AREAS TERMINALES

TERMINAL AREA SURVEILLANCE RADAR STATIONS

UBICACION *LOCATION*	**TIPO DE RADAR** *RADAR TYPE*	**ALCANCE NM** *RANGE NM*	**RPM** *RPM*	**DEPENDENCIA ATS RESPONSABLE** *ATS UNIT RESPONSABILITY*
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

1. Introducción

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 La altitud de transición se indica en las cartas de de salida normalizada por instrumentos.

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.

2. Procedimientos básicos de reglaje de altímetro

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.

2.2 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.

2.3 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.

2.4 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.

PROCEDURE FOR ALTIMETRIC ADJUSTMENT

1. Introduction

1.1 The procedures for altimeter setting described below are in general agreement with those outlined in ICAO Doc. 8168 - OPS/611.

1.1 Transition altitude is indicated on the standard instrument departure charts.

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. Basic altimeter setting procedures

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 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 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 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.

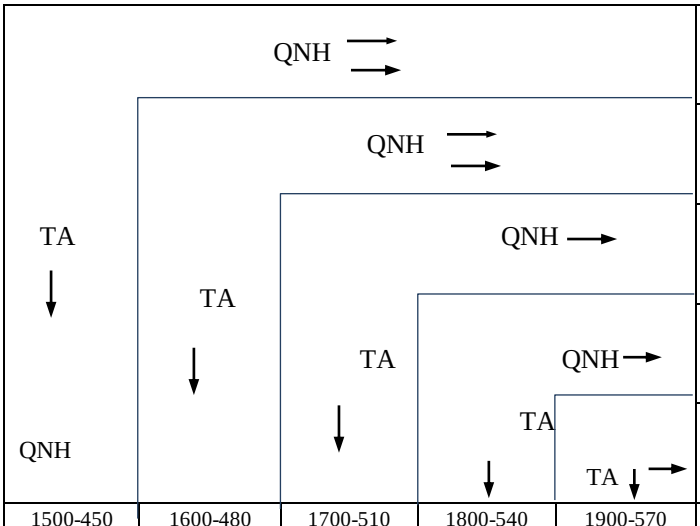
TABLAS DE NIVELES DE CRUCERO /
CRUISE LEVELS CHARTS

DERROTA											
De 030º a 209º (↓)						De 210º a 029º (↑)					
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)

NO APLICABLE

NOT APLICABLE

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE
INTENTIONALLY LEFT BLANK

ENR 1.9

ORGANIZACIÓN DE LA GESTIÓN AFLUENCIA DEL TRÁNSITO AÉREO (ATFM)

1. Generalidades

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.

1.2. 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.

2. Objetivos y principios del ATFM.

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;

ENR 1.9

AIR TRAFFIC FLOW MANAGEMENT (ATFM)

1. General

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. 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.** ATFM objectives and principles.*

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.

3. Capacidades del sistema ATM

3.1 **Determinación de la Capacidad**

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.

3.1.2 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.

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.

4. ATM system capabilities

3.1 Capacity determination

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 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.

3.1.3 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 Capacidades del espacio aéreo (sector ATC).

3.2 Airspace capabilities (ATC sector)

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.

3.2.1 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 Capacidades de pistas de un aeropuerto

3.3 Airport runway capacities

3.3.1 Es necesario establecer las capacidades necesarias para las operaciones aeroportuarias en las que la demanda rebase periódicamente el nivel de capacidad.

3.3.1 It is precise to periodically establish the necessary capacities for airport operations where demand exceeds the capacity level .

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:

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) 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).

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. 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 Fase Estratégica

4.2 Strategic Phase

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.

4.2.1 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 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.

4.2.2 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 Fase Pre-táctica

4.3 Pre-tactical Phase

4.3.1 La fase ATFM pre-táctica dura, por lo general, de un día a una semana antes de las operaciones.

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 los 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-táctico y táctico). 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 ACC/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 capacidadde 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 EROPORTUARIA *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 topes 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 equilibro 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 retiradade calzos 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 **AERODROMOS NACIONALES**, 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 ***NATIONAL AIRPORTS*** *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 la fase 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.**

10.5 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.

11 Otras Disposiciones

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

11.2 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:

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 tactical phase, 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, which may cause additional delays or apply other types of operational restrictions in the tactical phase of the flight.***

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. Other Provisions

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 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 Oceánico/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)

12.1 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 ATFM Messages (ANM)

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 adjacen 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 ***SVC FMU ANM (SCFZ) NOTICE***	:	2308192000
AREA AFECTADA ***AFFECTED AREA***	:	SCFZ BTN FL250 TO FL450
CONDICION ***CONDITION***	:	REEMPLAZO *REPLACEMENT*
REGULACION ***REGULATION***	:	CONTROL DE AFLUENCIA MIT 20 A TRAFICO VIA KONRI/KADAT. *TRAFFIC FLOW CONTROL MIT 20 TO TRAFFIC VIA KONRI/KADAT*
VALIDO DESDE ***VALID FROM***	:	(2308192030 UTC)
VALIDO HASTA ***VALID UNTIL***	:	(2308192330 UTC)
MOTIVO ***REASON***	:	FALLA RADAR *RADAR FAILURE*
OBS: ***RMK***	:	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 *DUE TO SURVEILLANCE RADAR FAILURE AND COMMUNICATIONS FAILURE IN FIR SCFZ, ALL TRAFFIC OVERFLYING THE AREA VIA AWY UL550/UM789 IS QUEUED 20 MILES.*
ATFMX	:	HUMANITARIOS/SAR/ VUELOS DE ESTADO *HUMANITARIAN/SAR/ STATE FLIGHTS*

Ejemplo MDI / *Example MDI*:

SVC FMU ANM (SCEZ) AVISO ***SVC FMU ANM (SCEZ) NOTICE***	:	2308192000
AREA AFECTADA ***AFFECTED AREA***	:	SCEZ BTN FL250 TO FL450
CONDICION ***CONDITION***	:	NUEVO *NEW*
REGULACION ***REGULATION***	:	CONTROL DE AFLUENCIA MDI 20 VIA ALBAL. *FLOW CONTROL MDI 20 VIA ALBAL*
VALIDO DESDE ***VALID FROM***	:	(2308192030 UTC)
VALIDO HASTA ***VALID UNTIL***	:	(2308192330 UTC)
MOTIVO ***REASON***	:	CONTROL DE AFLUENCIA INGRESO A FIR MENDOZA *FLOW CONTROL AT FIR MENDOZA*
OBS: ***RMK***	:	REGULACION PARA INGRESO A FIR EZE POR POR CONGESTIÓN EN TMA BAIRES, SE ESTABLECE INTERVALO MINIMO DE DESPEGUE A TODO TRAFICO QUE DESPEGUE DESDE SCEL Y QUE TENGA COMO DESTINO SAEZ. *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.*
ATFMX	:	HUMANITARIOS/SAR/ VUELOS DE ESTADO *HUMANITARIAN/SAR/ STATE FLIGHTS*

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:

13. Additional Information

13.1 Interested parties and/or any user may request additional information through the following contact:

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
fmu-chile@dgac.gob.cl

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
fmu-chile@dgac.gob.cl

///

ENR 1.10

PLANES DE VUELO

FLIGHT PLANS

1. Generalidades

1. Generalities

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.

1.1 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 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.

1.2 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 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.

1.3 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 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

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.

1.5 The flight plan shall be filed prior to departure, in a manner that allows to leave a record.

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.

1.6 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 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.

1.7 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 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.

1.8 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.

1.9 *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 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.

1.10 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
Preferential SID from SCEL RWY 17 L/R

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	DGOn
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 *Preferential SID from SCEL RWY 35 L/R*		
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 *Preferential STAR to SCEL RWY 17 L/R*		
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 *Preferential STAR to SCEL RWY 35 L/R*		
Ruta Route	**Punto de Entrada** Entry point	**STAR RWY 35 L/R**
U/Q803 - U/Q815 - U/L302 U/V204 - U/V208	SIMOK	SIMOKnD
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 LEF 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

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.

1.2 Departure Traffic Messages

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

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:

1.2 Landing Traffic Messages

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. Mataveri – 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 anticolisión 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

1.6. **MEDIDAS QUE HA DE ADOPTAR LA AERONAVE INTERCEPTADA**

a) Una aeronave que sea interceptada por otra aeronave:

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”;

2) El piloto notificará inmediatamente, si es posible, a la dependencia de los servicios de tránsito aéreo apropiada;

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

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.

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.

e) It is particularly important that the intercepted aircraft receives by radiotelephone all necessary information to facilitate a safe approach and landing.

1.6. ACTIONS TO BE TAKEN BY THE INTERCEPTED AIRCRAFT

a) An aircraft that is intercepted by another aircraft shall comply with the following:

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) the pilot shall immediately notify, if possible, the concerned air traffic services unit;

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) If equipped with SSR responder, immediately select Code 7700, mode A, unless otherwise instructed by the appropriate air traffic services unit.

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	KOL - SAIN	¿Cuál es su distintivo de llamada? *¿What is your call sign?*
FOLLOW	FOLOU	Sígame *Follow me*
DESCEND	DISSEND	Descienda para aterrizar *Descend to land*
PROCEED	PRO SIID	Puede proseguir *May proceed*

Frases para uso de aeronaves INTERCEPTADAS:

FRASE	PRONUNCIACIÓN	SIGNIFICADO
CALL SIGN	KOL – SAIN	Mi distintivo de llamada es *My call sign is*
WILCO	UIL – CO	Cumpliré instrucciones *Will comply with instructions*
CAN NOT	CAN – NOT	Imposible cumplir *Impossible to comply*
REPEAT	RI – PIT	Repita instrucciones *Repeat instructions*
AM LOST	AM LOST	Posición desconocida *Unknown position*
MAYDAY	MEIDEI	Me encuentro en peligro *I'm in danger*
(3) HIJACK	JAI – CHAK	He sido objeto de apoderamiento ilícito *I have been subjected to unlawful seizure*
LAND	LAND (lugar)	Permiso para aterrizar (lugar) *Permission to land (place)*
DESCEND	DISSEND	Permiso para descender *Permission to descend*
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		*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.*

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 *INTERCEPTING aircraft signals*	Significado *Meaning*	Respuesta de la aeronave INTERCEPTADA *INTERCEPTED aircraft response*	Significado *Meaning*
1	**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. *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*	Usted ha sido interceptado. Sígame. *You have been intercepted. Follow me*.	**DIA o NOCHE** - Alabear la aeronave interceptora, encender y apagar las luces de navegación a intervalos irregulares y seguir a la aeronave interceptora. *DAY or NIGHT - Bank the intercepting aircraft, turn navigation lights on and off at irregular intervals and follow the intercepting aircraft.*	Comprendido o cumpliré. *Understood, I will comply.*
	NOCHE (igual al día) y, además, encender y apagar las luces de navegación a intervalos irregulares. *NIGHT (same as day) and, in addition, turn navigation lights on and off at irregular intervals.*			
	Las condiciones meteorológicas o del terreno pueden obligar a la aeronave interceptora a invertir las posiciones y el sentido del viraje citado anteriormente. *Weather or terrain conditions may force the intercepting aircraft to invert positions and direction of the above turn.* 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. *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.*			

(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 *INTERCEPTING aircraft signals*	Significado *Meaning*	Respuesta de la aeronave INTERCEPTADA *INTERCEPTED aircraft response*	Significado *Meaning*
2	**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. *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.*	Prosiga. *Continue.*	**DIA o NOCHE** - Alabear la aeronave. *DAY or NIGHT - Bank the aircraft*.	Comprendido lo cumpliré. *Understood, I will comply.*
3	**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. *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.*	Aterrice en este aeródromo. *Land at this aerodrome*	**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. *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.*	Comprendido, lo cumpliré. *Understood, I will comply*
4	**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. *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.*	El aeródromo que usted ha designado es inadecuado. *The aerodrome you have designated is unsuitable.*	**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. 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. *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.* *If it is decided to release the intercepted aircraft, the intercepting aircraft will use the Series 2 signals pre-written for interceptor aircraft.*	Comprendido sígame. *Understood, follow me.* Comprendido prosiga. *Understood, continue*.

(b) 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** *INTERCEPTING aircraft signals*	**Significado** *Meaning*	**Respuesta de la aeronave INTERCEPTADA** *INTERCEPTED aircraft response*	**Significado** *Meaning*
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. *DAY or NIGHT - Repeatedly turn all available lights on and off at regular intervals, in a manner distinguishable from flashing lights.*	Imposible cumplir. *Impossible to comply*	**DIA o NOCHE -** utilice las señales de la Serie 2, preescritas para las aeronaves interceptoras. *DAY or NIGHT - use Series 2 signals, previously written for interceptor aircraft.*	Comprendido. *Understood.*
6	**DIA o NOCHE** - Encender y apagar repetidamente todas las luces disponibles a intervalos irregulares. *DAY or NIGHT - Repeatedly turn all available lights on and off at regular intervals.*	En peligro. *In distress.*	**DIA o NOCHE -** Utilice las señales de la Serie 2, preescritas para las aeronaves interceptoras. *DAY or NIGHT - use Series 2 signals, previously written for interceptor aircraft.*	Comprendido. *Understood.*

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).

Referencia: DAN 91 Reglas de Vuelo

Link Sitio web:
http://www.dgac.gob.cl/portalweb/dgac/normativas/reglamentacionAeronautica/normasDAN

(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).

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:
Según a) anterior	AIRPROX
Según b) i) anterior	PROCEDIMIENTO
Según b) ii) anterior	INSTALACIÓN

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 significant, 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 *AIRCRAFT IDENTIFICATION*	**B.- TIPO DE INCIDENTE /** *TYPE OF INCIDENT*
	AIRPROX/PROCEDIMIENTO/INSTALACION *

C.- INCIDENTE / *INCIDENT*

1.-	Generalidades / *Generalities*		
a)	Fecha/hora del incidente / *Date/ time of incident*		UTC
b)	Posición / *position*		
2.-	Aeronave / *aircraft*		
a)	Rumbo y ruta / *Course and route*		
b)	Velocidad verdadera / *Real speed*	medida en ( ) Kt ( ) Km/h	
c)	Nivel y reglaje del altímetro / *Altimeter level and setting*		
d)	Aeronave en ascenso o descenso / *Aircraft climbing or descending*		

( ) Nivel de vuelo ( ) Ascenso ( ) Descenso

e) Angulo de inclinación lateral de la aeronave / *Aircraft lateral tilt angle*

( ) Alas en horizontal ( ) Inclinación lateral ligera ( ) inclinación lateral moderna

( ) Inclinación lateral pronunciada ( ) Invertido ( ) Desconocido

f) Dirección de la inclinación lateral de la aeronave / *Aircraft lateral tilt direction*

( ) Izquierda ( ) Derecha ( ) Desconocida

g) Restricciones de visibilidad (seleccione tantas como corresponda) / *Visibility restrictions (select all that apply)*

( ) 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)/ Use of aircraft lights (select all that apply)

( ) Luces de navegación ( ) Luces estroboscópicas ( ) Luces de cabina

( ) Luces rojas de anticolisión ( ) Luces de aterrizaje/rodaje (...)Luces de iluminación del empenaje

( ) Otras ( ) Ninguna

i) Advertencia de evitar otro tránsito emitida por el ATS / *Avoid other traffic warning issued by ATS*

( ) Si, basada en radar (...) Sí, basada en información) Sí, basada en otra información visual

j) Información de tránsito expedida / *Traffic information issued*

( ) Sí, basada en radar ( ) Sí, basada en información visual ( ) Sí, basada en otra información

k) Sistema anticolisión de a bordo-ACAS / *Airborne Collision Avoidance System - ACAS*

( ) 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/matrícula (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 anticolisión ( ) 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/lluvia/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 REVANT ATS UNIT*

1. Recepción del informe / *Reception of report*

a) El informe se recibió por AFTN/radio/telefóno/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

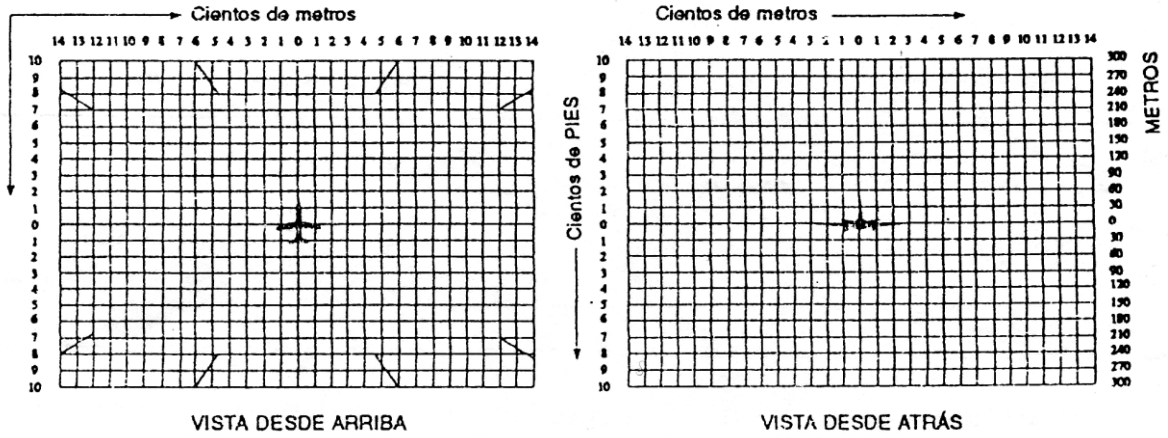
Señales en el diagrama el paso de otra aeronave con respecto a su propia aeronave - en el diagrama de la izquierda se indica la vista en planta (desde arriba) y en el de derecha la vista en elevación (desde atrás) - suponiendo que Usted se encuentra en el centro del diagrama en cada caso, Indique el 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*



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. Utilícense 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, articulo 182;
- Reglamento de sanciones por infracción a la Legislación y Disposiciones Aeronáuticas (D.S 340 del 07 de Junio de 1973, articulo 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 I 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 REPÚBLICADECHILE

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, Capitulo1) 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 OFCHILE

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	Nombre	**Héctor Ibarra Martínez**
	Celular	**+569 93223024**
	Email	hibarra@dgac.gob.cl
Jefe Sección ATC	Nombre	**Osvaldo Alvarado Oñate**
	Celular	**+569 93490014**
	Email	oalvaradoo@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 frecuenciaaire-aire123,45 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 sobrevuélenlas 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.

6.9 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.

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 utilizarlos niveles de vuelo entre FL290 y FL410, ambos inclusive, ajustándose a las limitaciones de las Tablas. Se exceptúalos vuelos de carácter humanitario que deberán ser acomodados previa coordinación.

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 frecuencia123,45MHz para realizar coordinaciones con las demás aeronaves.

7.3.1 Los mensajes deben contener:

a) Identificación del a 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 un FIR adyacente.

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 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 Las aeronaves deben mantener las luces de navegación y de anticolisión continuamente encendidas mientras sobrevuelen las FIR de Chile.

7.6 Las aeronaves deben mantener activado el transpondedor el último código del cual hayan acusado recibo a una dependencia ATS, en casocontrarioactivaránA2000.

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. SUSPENSIÓN DE LOS PLANES DE VUELO REPETITIVO (RPL).

8.1 Mientras dure la situación de contingencia, los RPL quedarán suspendidos.

9. PROCEDIMIENTODE AUTO TRANSFERENCIAS

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:

9.1.1 El ACC de origen:

a) Informará al piloto la no disponibilidad del Servicio Fijo de Telecomunicaciones con el ACC aceptante; y

b) Podrá a disposición las informaciones e instrucciones necesarias para el piloto obtenga contacto con el ACC aceptante.

9.1.2 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;

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. SUSPENSION OF REPETITIVE FLIGHT PLANS (RPL).

8.1 For the duration of the contingency situation, the RPL shall be suspended.

9. SELF-TRANSFER PROCEDURE

9.1 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:

9.1.1 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.

9.1.2 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) 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 Cqordinación 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 simultá- neas, 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 pos- sible, 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 simulta- neous frequencies, 6.649 KHz during the 24 hs, andtwo oth- ers shall be alternated in the following way, 2.944 KHz dur- ing 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 beimmediately 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 sent ido 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 deTránsito Aéreo.

4.8 Se instruirá a las aeronaves a mantener continuamente encendidas las luces de navegación y de anticolisión, 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 shalll 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 (l) 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 ae- rovía 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, wich constitutes a máximum 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 airspaces 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 aplication.

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, ParteII, Sección, Capitulo1) y el Anexo11 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	Nombre	**Héctor Ibarra Martínez**
	Celular	**+569 93223024**
	Email	hibarra@dgac.gob.cl
Jefe Sección ATC	Nombre	**Osvaldo Alvarado Oñate**
	Celular	**+569 93490014**
	Email	oalvaradoo@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 deberáemitirsecon48hrs.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 frecuenciaaire-aire123,45 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 UT780como 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 numero 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.

6.5 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 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.

6.6 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 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.

6.7 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 ATC 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 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.

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 anticolisión 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 activaránA2000.

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

10.1 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. CONTINGENCY MEASURES TO BE USED IN FIR ANTOFAGASTA ATS ROUTES

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 *ROUTE*	**POSICIÓN** *POSITION*	**FL INGRESO** *FL INPUT*	**FL DE SALIDA** *FL OUTPUT*
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:

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:

UL302	Sentido de norte-sur *North-south direction*
UL550	Sentido de sur a norte *South-north direction*
UL780	Ambos sentidos *Both directions*
UL401	Ambos sentidos *Both directions*
UM664	Ambos sentidos solo a niveles de vuelo FL280 y FL 290 *Both directions only at flight levels FL280 and FL 290*
A568	Ambos sentidos solo a niveles de vuelo FL230 y FL240 *Both directions only at flight levels FL230 and FL240*

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:

3.2 *ATS CONTINGENCY IN FIR LIMA*

During the contingency procedures, the following ATS routes will be used for the Lima FIR:

UL302	Sentido de sur a norte *South-north direction*
UL550	Sentido de norte-sur *North-south direction*
UL401	Ambos sentidos *Both directions*

Nota: Las otras rutas que sirven a las dos FIR, podrían ser utilizadas previa coordinación entre ACC Iquique, ACC Oceánico y ACC Lima

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

4.1 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 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.

4.4 Se comunicará lo antes posible, las horas estimadas sobre los puntos de notificación de ingreso al siguiente FIR, vía medios indicados enPárrafo2 “Generalidades”.

4.5 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 nivelo de velocidad, sin antes haber obtenido la aprobación del ACC aceptante.

4.6 La coordinación interna y externa entre FIR se efectuará por los medios indicados en el párrafo 2“Generalidades”

4.7 Se instruirá a las aeronaves mantener escucha en determinada frecuencia VHF o HF según la condición del momento y/o se coordine.

4.8 Se instruirá a las aeronaves mantener continuamente encendidas las luces de navegación y de anticolisión, así como el último código SSR asignado.

4. AIR TRAFFIC PROCEDURES

4.1 Aircraft shall comply with Instrument Flight Rules (IFR).

4.2 No Repetitive Flight Plans (RPL) will be used between both countries.

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 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 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 Internal and external coordination between FIRs will be carried out by the means indicated in paragraph 2 "Generalities".

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 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 frecuenciaaire-aire123.45Mhz.

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 las 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

<table>
<tr><th>Nombre
Límites Laterales
Límites Verticales
Clase Espacio Aéreo</th><th>Unidad que proporciona el Servicio</th><th>Distintivo de llamada
IdiomaÁrea y
Condiciones de uso
Horas de servicio</th><th>Frecuencia
Propósito</th><th>OBS</th></tr>
<tr><td>Name
Lateral Limit
Vertical Limit
Airspace Classification</td><td>Unit providing Service</td><td>Call Sign
Language
Area and Condition use
Hours Service</td><td>Frequency
Purpose</td><td>RMK</td></tr>
<tr><td>1</td><td>2</td><td>3</td><td>4</td><td>5</td></tr>
<tr><td rowspan="6">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</td><td rowspan="2">ACC
Iquique</td><td>Iquique Radar
H24
Idioma-Language
EN, ES</td><td>128.7 MHz</td><td>Sector Norte</td></tr>
<tr><td>128.3 MHz</td><td>Sector Sur</td></tr>
<tr><td>Iquique Radio
H24
Idioma-Language
EN, ES</td><td>127.3 MHZ</td><td></td></tr>
<tr><td colspan="3">Sector Norte Freq 128.7MHz: 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 225225S/0725645W 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.</td></tr>
<tr><td colspan="3">Sector Sur Freq 128.3MHz: Limite Norte: Línea de Oeste a Este, desde Latitud 225225 S Longitud 0725645 W directo a SIDOT (225313S/0704808W) directo a ARPOM (225313S/0703346W) directo a PUKTA (225307S/0702239W) directo a VOR LOA (223001S/0685237W) directo ARMOS (241730S/0675845W). Limite Este: LPI Argentina. Limite Sur: Latitud 283000S. Desde LPI con Argentina hasta la Longitud 714600 W. Limite Oeste: Latitud 225225S Longitud 0725645W DCT a Latitud 283000S Longitud 0714600W</td></tr>
<tr><td>ACC
Oceánico</td><td>Santiago Oceánico
H24
Idioma-Language
EN, ES</td><td>124.9 MHz
6649 KHz
10024 KHz
13300 KHz</td><td>ACC Oceánico proporciona el Servicio en el Área Oceánica de Control (OCA).
Ver ENR 2.1-21
CTL UL302/UL780/
UL401/UL650.</td></tr>
<tr><td>APP
Antofagasta</td><td>Antofagasta Radar
H24
Idioma-Language
EN, ES</td><td>120.9 MHz
119.3 MHz</td><td>NO</td></tr>
<tr><td>FSS</td><td>Antofagasta Radio
H24

Idioma-Language
EN, ES</td><td>127.1 Mhz</td><td>Espacio Aéreo Clase A en el espacio aéreo superior (FL245 a FL450). FIR Antofagasta prolonga espacio aéreo Clase A hasta el Meridiano 90º00’00”W.</td></tr>
</table>

Nombre Límites Laterales Límites Verticales Clase Espacio Aéreo	Unidad que proporciona el Servicio	Distintivo de llamada IdiomaÁrea 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**

Continuación **FIR ANTOFAGASTA**

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 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.
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 the airspace (FIR) they are fliying 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 altn 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 or 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
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**
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 123.8 Mhz 135.8 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 123.8 N 332300S 135.8 S 351422S
		Santiago Información 08:00LMT – FCCV SCEL Idioma-Language EN, ES	122.4 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 – Yerbas 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 90º00'00" 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
Name *Lateral Limit* *Vertical Limit* *Airspace Classification*	*Unit providing Service*	*Call Sign* *Language* *Area and* *Condition use* *Hour service*	*Frequency* *Purpose*	*RMK*
1	**2**	**3**	**4**	**5**
FIR PUERTO MONTT Límite Norte: Latitud 383000 S con Longitud 9000 00W luego subiendo por el paralelo 383000S hasta frontera Chileno - Argentina. Límite Este: Latitud 383000S con frontera Chileno - Argentina luego a lo largo de dicha frontera hasta la Latitud 470000S. Límite Sur: 47 00 00 S con frontera Chileno - Argentina luego siguiendo los 47 00 00 S hasta los 90 00 00 W. Límite Oeste: Latitud 470000S con Longitud 900000, luego subiendo por el meridiano 900000W hasta Latitud 383000S. UNL GND	ACC Puerto Montt	Puerto Montt Radar H24 Idioma-Language EN, ES	128.5 MHz 120.1 MHz 128.3 MHz	120.1 MHz N 4245S 128.3 MHz S 4245S 121.5 MHz EMERG
	*ACC Oceánico	Santiago Oceánico H24 Idioma-Language EN, ES	6649 KHz 10024 KHz 13300 KHz	*ACC Oceánico proporciona el Servicio en el Área Oceánica de Control (OCA). Ver ENR 2.1-21
	FSS	Puerto Montt Radio HJ Idioma-Language ES	126.9 MHz 5454 KHz	
Clasificación Espacio Aéreo “G” 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 90º00’00”W.				

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
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**
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 Oceánico	Santiago Oceánico H24 Idioma-Language EN, ES	6649 KHz 10024 KHz 13300 KHz	*ACC Oceánico proporciona el Servicio en el Área Oceánica 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
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**
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** IVNO **MON-FRI BTN 1500-2300** **SAT-SUN BTN 1700-2130**
	FSS **APP Pascua**	Pascua Radio HR ATTN Idioma -Language EN - ES	10024 KHz	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. 60º00'00" 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 60º00'00" 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 60º00'00"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 90º00'00"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
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**

Continuación **FIR ISLA DE PASCUA**

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).	*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.*
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	*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*

www.icao.int/apac/documents/edocs/gold/2edition.pdf
www.dgac.gob.cl

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE
INTENTIONALLY LEF BLANK

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
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**
TMA ARICA 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. Límites verticales: 2000 FT AGL/FL245 Espacio aéreo Clase A: Sobre FL 195 hasta FL 245 Espacio aéreo Clase E: 2000 FT AGL hasta FL 195	APP Arica	Arica Aproximación H24 Idioma-Language EN,ES	119.9 MHz	121.5 EMERG

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
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**
TMA IQUIQUE **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** Límites verticales TMA: 2000 FT AGL / FL 245. Espacio Aéreo Clase "A": Sobre FL 195 hasta FL 245 Espacio Aéreo Clase “E”: 2000 FT AGL hasta FL195	APP Iquique	Iquique Radar H24 Idioma - Language EN - ES	122.7 MHz	121.5 MHz EMERG CEL ACC IQUIQUE +56961757436
	FSS	Iquique Radio H24 Idioma - Language EN - ES	127.3 MHz	121.5 MHz EMERG

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
Name *Lateral Limit* *Vertical Limit* *Airspace Classification*	*Unit providing Service*	*Call Sign* *Language* *Area and* *Condition use* *Hour service*	*Frequency* *Purpose*	*RMK*
1	**2**	**3**	**4**	**5**
TMA CALAMA 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 Límites verticales: 2000 FT AGL/FL245 Espacio aéreo Clase A FL 245 Sobre FL 195 Espacio Aéreo Clase E FL195 2000 FT AGL	APP Antofagasta	Antofagasta Radar H24 Idioma-Language EN,ES	134.1 MHz PRI	NO

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
Name *Lateral Limit* *Vertical Limit* *Airspace Classification*	*Unit providing Service*	*Call Sign* *Language* *Area and* *Condition use* *Hour service*	*Frequency Purpose*	*RMK*
1	**2**	**3**	**4**	**5**
TMA ANTOFAGASTA 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. Límites verticales: 2000 FT AGL/FL245 Espacio aéreo Clase A FL 245 Sobre FL 195 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. Espacio aéreo Clase E FL 195 2000 FT AGL	APP Antofagasta	Antofagasta Radar H24 Idioma-Language EN, ES	120.9 MHz 119.3 MHz	121.5 MHz FREQ EMERG 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.

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
Name *Lateral Limit* *Vertical Limit* *Airspace Classification*	*Unit providing Service*	*Call Sign* *Language* *Area and condition use* *Hour service*	*Frequency* *Purpose*	*RMK*
1	2	3	4	5
TMA ISLA DE PASCUA Círculo de 120 NM centrado en VOR/DME IPA: 270950S / 109 24 21 W FL 245 2000 FT AGL Espacio Aéreo Clase E: FL 245 2000 FT AGL	TWR/APP Pascua	Pascua Aproximación HR ATTN VRNO MON BTN 1400-2359 TUE 0000-2200 WED-SUN BTN 1400-2200 IVNO MON 1500-2359 TUE 0000-2300 WED-SUN BTN 1400-2300 Idioma EN - ES	127.3 MHz PRI 118.1 MHz SCDRY	TEL satelital 00881652418475
TMA ATACAMA 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. Espacio aéreo Clase “E” entre 2000 FT AGL hasta FL195. Espacio aéreo Clase “A” entre FL200 hasta FL245. FL 245 2000 FT AGL	RDR	Iquique Radar H24 Idioma-Language EN-ES	120.3 MHz PRI 128.3 MHz SCDRY	Iquique Radar utiliza MSSR Cerro Salado para fines ATS en Ruta.

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
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
TMA LA SERENA 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. Espacio aéreo Clase A: FL 245 sobre FL 195 Clase E: FL 195 2000 FT AGL Clase D: círculo de 15 NM centrado en ARP (295459S 711158W) desde GND a 7500FT ALT	ACC Santiago FL245 **FL180** APP/RDR La Serena FL175 - GND	Santiago Radar H24 Idioma- Language EN, ES La Serena APP IVNO MON-SAT 0000-0120 /1240-2359 SUN 0000-0020 / 1240-2359 VRNO MON-FRI 0000-0020 /1140-2359 SAT 0000-0020 / 1140-2320 SUN 0000-0020 / 1140-2359 Idioma-Language EN, ES	129.1 MHz BTN FL245 - **FL180** 135.35 MHz BTN GND - FL175	ACC Santiago brindará Servicio Control Radar con MSSR en TMA La Serena desde **FL180** hasta FL245, de acuerdo MRVAC. Instrucciones Santiago Radar 129.1 MHz. APP/RDR la Serena dentro de 40NM centrado en VOR SER desde GND hasta FL175. Instrucciones La Serena RDR 135.35MHz

- 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 sector de Serena desde Punta Colorada hasta Ovalle (radio 40NM SCSE) sobre 3000FT, 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
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
TMA SANTIAGO 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. FL 245 2000 FT AGL	RDR Santiago	Santiago Radar H24 Idioma-Language EN, ES	129.1 MHz 126.3 MHz 129.7 MHz 119.7 MHz 121.1 MHz 123.8 MHz	129.1 MHz N 3323S 126.3 MHz S 3323S 129.7 MHz N 332234S 119.7 MHz N 332234S 121.1 MHz S 332234S 120.4 MHz S 332234S 121.5 MHz EMERG Clasificación Espacio Aéreo: A FL 245 Sobre FL 195 E FL 195 2000 FT AGL INT SABLA 331850S 712359W definida por radial 167/D35 VTN VOR/DME.

TMA SANTIAGO: Todo tráfico VFR en TMA Santiago, deberá contactar con Santiago Información 122.4 MHz ó ALTN Santiago Radar 129.7Mhz / 119.7Mhz / 123.8MHz , 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

TMA SANTIAGO: NO están autorizadas las prácticas IFR y Check DGAC en SCEL

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.

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
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
TMA CONCEPCIÓN 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. GND/24500 FT AGL dentro límite lateral TMA Espacio Aéreo Clase A FL 245 FL 195 Espacio Aéreo Clase E FL 195 2000 FT AGL	APP/RDR Concepción	Concepción Radar H24 Idioma-Language EN - ES	125.8 MHz ALTN 129.35 MHz	NO

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
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**
TMA TEMUCO 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. FL 245 2000 FT AGL Espacio Aéreo Clase A: FL 245 Sobre FL 195 Espacio Aéreo Clase E: FL 195 2000 FT AGL	RDR Temuco	Temuco Radar IVNO 1230-0059 VRNO 1130-2359 Idioma Language EN, ES	119.2 MHz SCDRY 128.7 MHz	Todo vuelo VFR que ingrese o salga a o bajo FL195 en TMA Temuco contactar RDR Temuco para información de tráfico.
Temuco APP/RDR servicio limitado, zonas y niveles bajo cobertura MSSR Concepción y MSSR Puerto Montt.				

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
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**
TMA PUERTO MONTT	ACC Puerto Montt	Puerto Montt Radar H24 Idioma-Language EN, ES	128.5 MHz 120.1 MHz / 128.3 MHz	121.5 MHz EMERG
	FSS	Puerto Montt Radio	126.9 MHz 5454 KHz	NO
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. FL 245 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. Limites verticales: 3 DME a 20 DME FL 195 2000 FT ALT 20 DME a 30 DME FL 195 3000 FT ALT TMA Puerto Montt: Precaución vuelos y operaciones de RPAS, excepto áreas APCH / DEP de AP/AD, desde GND a 400FT AGL				
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 **BTN 1130-2100**	119.7 MHz	NO
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.				

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
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**
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** (**530015**S **705119**W) hasta 520958S 731238W directo a 520000S 740000W luego siguiendo arco 130 DME NAS VOR/DME hasta latitud 510314S con límite chileno-argentino. TMA: FL245 2000 FT AGL Espacio Aéreo Clase A: FL245 Sobre FL 195 Espacio Aéreo Clase E: FL195 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 limite internacional Chile-Argentina, siguiendo hacia el sur por ese límite hasta arco 130 DME desde NAS **DVOR/DME** (**530015**S **705119**W), hasta 525000S/740000W, luego directo a 500000S 740000W. Espacio Aéreo Clase A: FL245 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
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**
TMA PUERTO WILLIAMS Semicírculo de 60 NM de radio centrado en VOR/DME PWL 545545S 673712W limitado por limite político internacional. Espacio Aéreo Clase A FL 245/FL 200 Espacio Aéreo Clase E FL 195/ 2000 FT AGL	APP Williams	Williams Torre MON-THU 1130-2030 FRI 1130-1930 SAT 1130-1600 OTHR/ SUN/HOL REQ CLR EN HR SER, EXC MEDEVAC Idioma-Language ES, EN	118.5 MHz	NO

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
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
TMA ISLA REY JORGE Círculo de 45 NM centrado en 621127S / 585857W. FL 245 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
Espacio Aéreo Clase A FL 245 FL 200 Espacio Aéreo Clase E FL 195 2000 FT AGL	FSS	Marsh Radio O/R 24 HR BFR. Idioma-Language EN, ES	°8867 KHz 6649 KHz 10024 KHz °17907 KHz	° O/R

Dejada en blanco intencionalmente
Intentionally left blank

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
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
AREA DE CONTROL EN ESPACIO AEREO SUPERIOR CONTINENTAL Espacio Aéreo Clase A: FL 450 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 129.7 Mhz 126.3 Mhz 123.8 Mhz 135.8 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/710230W** hasta línea costera, luego por límite Chileno - Peruano hasta la frontera con Bolivia siguiendo limite 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
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
AREA DE CONTROL EN EL ESPACIO AÉREO SUPERIOR OCEANICO AND RNAV10 (RNP10) Se establece espacio aéreo controlado dentro de los siguientes límites: 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 Espacio Aéreo Clase A FL 600 FL 245 FL245/FL600 al Weste de 090 W y FL245/FL450 FM 090 W hacia el Este.	ACC Oceánico	Santiago Oceánico H24 Idioma EN, ES	124.9 MHz 126.4 MHz 6649 KHz 10024 KHz 13300 KHz	CTL UL302 UL780/UL401/ UL348/UT316 126.4 TFC SCIR 121.5 MHz EMERG TEL (56) 228364049 TEL satelital 00881652415790
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.				
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 75º00'00"S en Espacio Aéreo Superior.				

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
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. *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*.				
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. *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* 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. *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.*				
ADS-C/CPDLC disponible para FANS-1/A dentro de las siguientes coordenadas : 150000S 1200000W 150000S 0900000W 182100S 0900000W 182100S 0734400W 250352S 0723006W 283000S 0714600W 283000S 0715500W 284300S 0724900W 305113S 0715309W 312024S 0724635W 330912S 0730000W 334030S 0730000W 334342S 0725953W 382958S 0742900W 383000S 0735600W 401500S 0750000W 900000S 0900000W 300000S 1310000W 300000S 1200000W 150000S 1200000W	ACC Oceánico	Santiago Oceánico H24 Idioma EN, ES	124.9 MHz 126.4 MHz 6649 KHz 10024 KHz 13300 KHz	126.4Mhz TFC SCIR 121.5 MHz EMERG TEL (56) 228364049 TEL satelital 00881652415790

Dejada en blanco intencionalmente
Intentionally left blank

☞

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 aerovíaUL401**
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:

https://www.dgac.gob.cl/normativa/reglamentacion-aeronautica/normas-dan/

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/

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

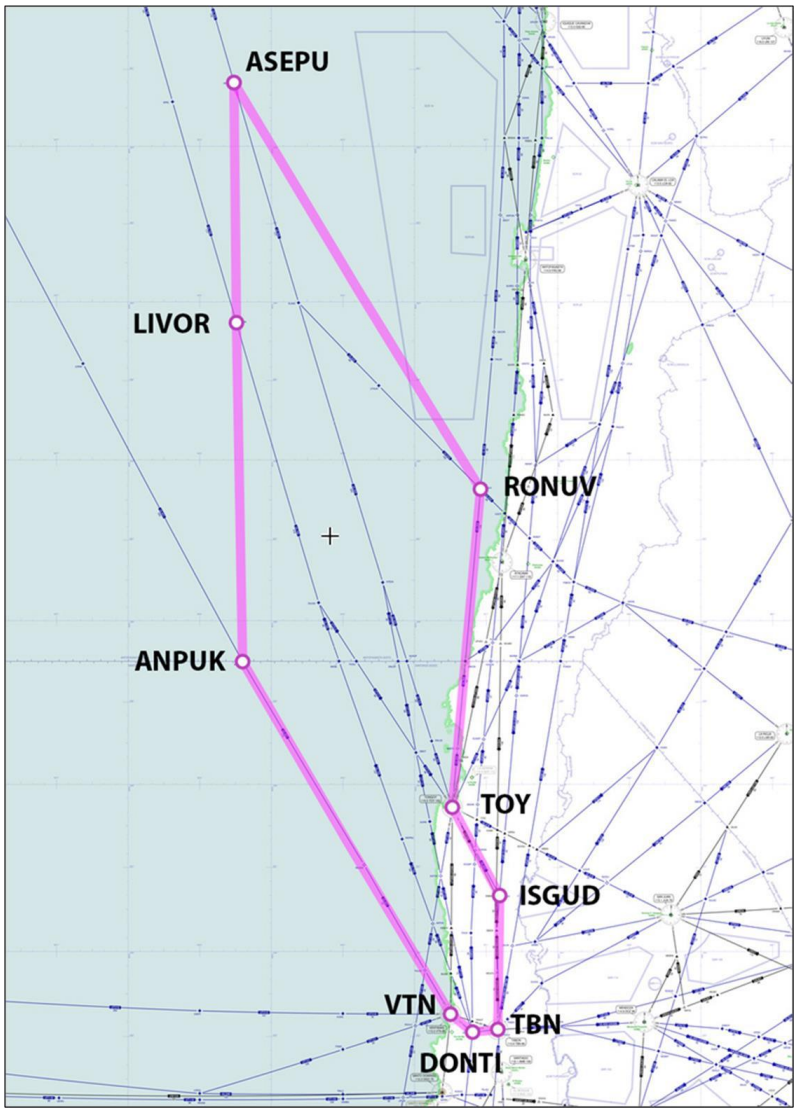


Figura 1

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;

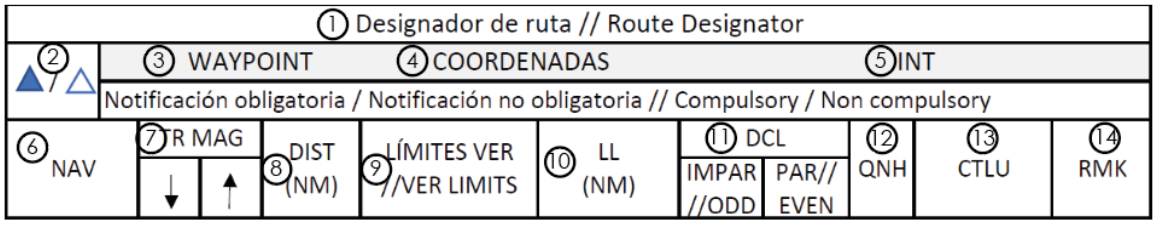
b) **U** ruta establecida en el espacio aéreo superior;

c) **S** ruta utilizada por aeronaves supersónicas;

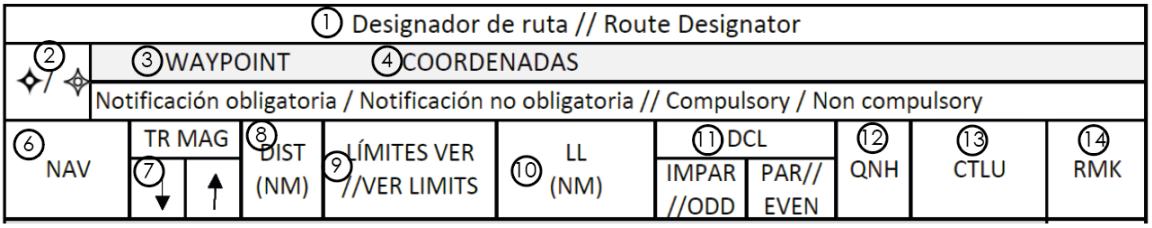
DESCRIPCIÓN DE RUTAS ATS

Para cada ruta ATS se brindará la siguiente información según corresponda.

RUTA ATS CONVENCIONAL



RUTA ATS RNAV



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 ↓	TR MAG ↑	DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR //ODD	DCL PAR// EVEN	QNH	CTLU	RMK
A 307										(1)
▲	AMB VOR/DME			33°25'11'' S 70°47'4'' W						
CONV	176°	356°	19	FL 245 / FL 105	5	↓	↑		ACCS	
△	VISEK			33°43'42'' S 70°45'54'' W		R176 AMB VOR/DME-R094 DGO VOR/DME				
CONV	094°	274°	25	FL 245 / FL 125	5	↓	↑		ACCS	(2)
△	YESOS			33°45'42'' S 70°15'48'' W		R094 D68 DGO VOR/DME				
CONV	094°	274°	18	FL 245 / FL 225	5	↓	↑		ACCS	(3)
▲ Ⓜ	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 / FL215**	**5**	↑	↓		**ACCI**	
▲	**LOLES**			**17°54'0'' S 69°47'0'' W**		**D43 NE ARI VOR/DME**				
CONV	**234°**	**054°**	**37**	**FL 245 / FL215**	**5**	↑	↓		**ACCI**	
▲	**DANKI**			**18°18'24'' S 70°16'30'' W**		**D6 NE ARI VOR/DME**				
CONV	**234°**	**054°**	**6**	**FL 245 / FL215**	**5**	↑	↓		**APP SCAR**	**(2)**
▲	**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 ↓	TR MAG ↑	DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR //ODD	DCL PAR// EVEN	QNH	CTLU	RMK
A 570										
▲	**PALIX**			**52°4'0'' S 69°48'0'' W**						
CONV	**202°**	**022°**	**68**	**FL 245** / **3500 FT**	**5**	↓	↑	**SCCI**	**ACCN**	
▲	**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 ↓	TR MAG ↑	DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR //ODD	DCL PAR// EVEN	QNH	CTLU	RMK
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 ↓	TR MAG ↑	DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR //ODD	DCL PAR// EVEN	QNH	CTLU	RMK
B 561										
▲	NAS VOR/DME		53°0'15'' S 70°51'19'' W							
CONV	101°	281°	88	FL 245 / 4500 FT	5	↓	↑	SCCI	ACCN	
▲	TOGOR		**53°34'24'' S 68°36'38'' W**			R101 D88 SE NAS VOR/DME				

RMK:	
CHG	Coordenadas TOGOR / *Coordinates TOGOR*

B 682										
▲	MON VOR/DME		41°25'45'' S 73°5'31'' W							
CONV	072°	252°	25	FL 245 / 8500 FT	5	↓	↑	SCTE	ACCM	
△	CALBU		41°21'5'' S 72°32'46'' W							
CONV	072°	252°	32	FL 245 / FL 145	5	↓	↑		ACCM	(1)
▲ Ⓜ	TONAR		41°14'30'' S 71°51'0'' W							

RMK:	(1) MCL CALBU FL 100 E
CHG	

B 684										
▲	ICO VOR/DME		34°58'4'' S 71°12'57'' W							
CONV	110°	290°	38	FL 245 / FL 155	5	↓	↑		ACCS	
▲ Ⓜ	ANKON		35°12'0'' S 70°30'0'' W			R110 ICO VOR/DME-R172 AMB VOR/DME				

RMK:	
CHG	

Designador de ruta // Route Designator										
▲ / △	WAYPOINT		COORDENADAS				INT			
	Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory									
NAV	TR MAG ↓	TR MAG ↑	DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR //ODD	DCL PAR// EVEN	QNH	CTLU	RMK
G 550										
▲ Ⓜ	BAL VOR/DME		45°54'47'' S 71°42'45'' W							
CONV	167°*	*	20*	FL 245* / FL 125*	5*	↓*	↑*			
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 / 6500 FT	5	↓	↑	SCCI	ACCN	(1)
▲	NAS VOR/DME		53°0'15'' S 70°51'19'' W							
CONV	135°	315°	71	FL 245 / FL 135	5	↓	↑		ACCN	
▲	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 / FL 135	5	↓	↑		ACCN	
▲	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* / FL 85*	5*	↓*	↑*		APP SCGZ	(2)
▲	PWL VOR/DME		54°55'46'' S 67°37'16'' W							

RMK:	**(*)PARA INFORMACIÓN DETALLADA, REFIÉRASE AL AIP ARGENTINA**
	(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 ↓	TR MAG ↑	DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR //ODD	DCL PAR// EVEN	QNH	CTLU	RMK
R 683										
▲	CHI VOR/DME			36°35'11'' S	72°1'58'' W					
CONV	125°	305°	54	FL 245 FL 125	5	↓	↑		ACCS	
▲	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 ↓	TR MAG ↑	DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR //ODD	DCL PAR// EVEN	QNH	CTLU	RMK
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 ↓	TR MAG ↑	DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR //ODD	DCL PAR// EVEN	QNH	CTLU	RMK
V 107										**(1)**
▲	LINER		33°55'32'' S	70°45'8'' W						
CONV		**109°**	46	FL 245 / 8500 FT	5	↑		SCEL	ACCS	
▲	DGO VOR/DME		33°39'26'' S	71°36'52'' W						
CONV	164°	344°	38	FL 245 / FL 65	5	↓	↑		ACCS	
△	MOLTU		34°16'46'' S	71°25'37'' W						
CONV	164°	344°	43	FL 245 / FL 65	5	↓	↑		ACCS	
▲	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 / 7500 FT	5	↓	↑	SCIE	APP SCIE	
▲	PANEX		37°45'59'' S	73°5'35'' W						
CONV	157°		32	FL 245 / 6500 FT	5	↓		SCQP	APP SCQP	
△	LIXAN		38°16'8'' S	72°53'48'' W						
CONV	157°		40	FL 245 / 6500 FT	5	↓		SCQP	APP SCQP	
▲ Ⓜ	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 ↓	TR MAG ↑	DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR //ODD	DCL PAR// EVEN	QNH	CTLU	RMK
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 ↓	TR MAG ↑	DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR //ODD	DCL PAR// EVEN	QNH	CTLU	RMK
V 120										**(1)**
▲	VLD VOR/DME			39°40'16'' S	73°5'8'' W					
CONV	183°	003°	25	FL 245 / 4500 FT	5	↓	↑	SCVD	APP SCQP ACCM	(2)
△	GUXER			40°4'55'' S	73°10'44'' W					
CONV	183°	003°	57	FL 245 / 4500 FT	5	↓	↑	SCJO	ACCM	(3)
▲	TOMUS			41°0'47'' S	73°23'40'' W					
CONV	182°	002°	60	FL 245 / 3500 FT	5	↓	↑	SCTE	ACCM	
△	KEVET			41°59'52'' S	73°37'46'' W					
CONV	182°	002°	21	FL 245 / 3500 FT	5	↓	↑	SCPQ	ACCM	
▲	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 / 3500 FT**	**5**	↓	↑	**SCTE**	**ACCM**	
△	**ANPIP**			**42°5'24'' S**	**73°32'23'' W**					
CONV	**198°**	**018°**	**17**	**FL 245 / 3500 FT**	**5**	↓	↑	**SCPQ**	**ACCM**	
▲	**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 ↓	TR MAG ↑	DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR //ODD	DCL PAR// EVEN	QNH	CTLU	RMK
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 ↓	TR MAG ↑	DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR //ODD	DCL PAR// EVEN	QNH	CTLU	RMK
V 200										
▲ ARI VOR/DME				18°22'10'' S 70°20'47'' W						
CONV		019°	66	FL 245 7500 FT	5		↑	SCAR	APP SCAR	
▲ SIRAM				19°26'19'' S 70°36'5'' W						
CONV		347°	72	FL 245 7500 FT	5		↑	SCDA	ACCI	
▲ IQQ VOR/DME				20°34'15'' S 70°10'59'' W						
CONV		028°	85	FL 245 7500 FT	5		↑	SCDA	ACCI	
▲ BRADA				21°53'31'' S 70°44'43'' W						
CONV		355°	96	FL 245 FL 165	5		↑		APP SCFA	(1)
▲ FAG VOR/DME				23°28'1'' S 70°26'52'' W						
CONV	189°	009°	80	FL 245 FL 105	5	↓	↑		APP SCFA	
▲ DOVRI				24°48'2'' S 70°33'38'' W						
CONV	189°	009°	38	FL 245 FL 135	5	↓	↑		APP SCFA	(2)
△ PUNSO				25°26'0'' S 70°36'54'' W						
CONV	187°	007°	61	FL 245 FL 135	5	↓	↑		ACCI	(2)
△ DOVKA				26°26'47'' S 70°42'13'' W						
CONV	187°	007°	50	FL 245 FL 135	5	↓	↑		ACCI	(2)
▲ DAT VOR/DME				27°16'46'' S 70°46'39'' W						
CONV	194°	014°	60	FL 245 9500 FT	5	↓	↑	SCAT	ACCI	(3)
△ UPUKU				28°15'44'' S 71°0'5'' W						
CONV	192°	012°	60	FL 245 FL 95	5	↓	↑		ACCS	(3)
△ ISENO				29°14'52'' S 71°13'48'' W						
CONV	192°	012°	28	FL 245 9500 FT	5	↓	↑	SCSE	APP SCSE ACCS	(3)(4)
△ TIMDA				29°42'42'' S 71°20'22'' W						
RMK:	(1) MRA BRADA FL 170 FAG VOR/DME (2) MRA FL 140 (3) MRA 10000 FT/FL 100						(4) APP SCSE MEA-FL170 / ACCS FL175-FL245			
CHG:	Formato / *Layout*									

Designador de ruta // Route Designator										
▲ / △	WAYPOINT		COORDENADAS			INT				
	Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory									
NAV	TR MAG ↓	TR MAG ↑	DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR //ODD	DCL PAR// EVEN	QNH	CTLU	RMK
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 ↓	TR MAG ↑	DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR //ODD	DCL PAR// EVEN	QNH	CTLU	RMK
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 ↓	TR MAG ↑	DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR //ODD	DCL PAR// EVEN	QNH	CTLU	RMK
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 (2) COP 45 NM ARI VOR/DME - 87 NM IQQ VOR/DME (3) COP 96 NM IQQ VOR/DME - 78 NM FAG VOR/DME (4) COP 35 NM FAG VOR/DME - 69 NM LOA VOR/DME
CHG:	Formato / *Layout*

Designador de ruta // Route Designator										
▲ / △	WAYPOINT		COORDENADAS				INT			
	Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory									
NAV	TR MAG ↓	TR MAG ↑	DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR //ODD	DCL PAR// EVEN	QNH	CTLU	RMK
V 206										
▲	VTN VOR/DME		32°44'19'' S 71°29'46'' W							
CONV	107°	287°	16	FL 245 / 8500 FT	5	↓	↑	SCVM	ACCS	
△	TENUT		32°49'19'' S 71°11'33'' W							
CONV	107°	287°	9	FL 245 / 8500 FT	5	↓	↑	SCVM	ACCS	
△	OLMUE		32°52'8'' S 71°1'11'' W			R287 D10 W TBN VOR/DME				
CONV	107°	287°	10	FL 245 / 7500 FT	5	↓	↑	SCEL	ACCS	
▲	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 / 4500 FT	5	↑	↓	SCSE	APP SCSE	
▲	TOY VOR/DME		30°16'35'' S 71°28'25'' W							
CONV	154°		71	FL 245 / FL 165	5	↓			APP SCE	(2)
▲	EMBAL		31°20'0'' S 70°51'30'' W			D95 N TBN VOR/DME				
CONV	179°		95	FL 245 / FL 205	5	↓			ACCS	(3)
▲	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 ↓	TR MAG ↑	DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR //ODD	DCL PAR// EVEN	QNH	CTLU	RMK
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°16'30'' 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:	Coordenadas ASETI									

Designador de ruta // Route Designator										
▲ / △	WAYPOINT		COORDENADAS				INT			
	Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory									
NAV	TR MAG ↓	TR MAG ↑	DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR //ODD	DCL PAR// EVEN	QNH	CTLU	RMK
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)
▲ Ⓜ 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. (2) UNIDIRECTIONAL SOUTHBOUND BTN FL 150- FL 240 (3) COP 49 NM NIA VOR/DME - 104 NM MON VOR/DME (4) APP SCQP WI TMA SCQP
CHG:	Coordenadas ASETI

Designador de ruta // Route Designator										
▲ / △	WAYPOINT		COORDENADAS			INT				
	Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory									
NAV	TR MAG ↓	TR MAG ↑	DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR //ODD	DCL PAR// EVEN	QNH	CTLU	RMK
W 56										
▲	BONTA		55°0'0'' S	66°50'0'' W						
CONV	*	*	91	FL 245 / FL 65	5	↓	↑		ACCN	
▲	GEBOS		56°22'48'' S	65°44'0'' W						

RMK:	**(*)AWY DE ORIGEN ARGENTINO.** **PARA INFORMACIÓN DETALLADA, REFIÉRASE AL AIP ARGENTINA**
CHG:	Formato / *Layout*

W 111										
△	BAPOS		52°18'11'' S	68°56'11'' W						
CONV	227°	047°	82	FL 245 / 4500 FT	5	↑	↓	SCCI	ACCN	
▲	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 ↓	TR MAG ↑	DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR //ODD	DCL PAR// EVEN	QNH	CTLU	RMK
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 ↓	TR MAG ↑	DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR //ODD	DCL PAR// EVEN	CTLU	RMK
UV 107									**(1)**
▲	DGO VOR/DME		33°39'26'' S 71°36'52'' W						
CONV	**109°**		46	FL 450 / FL 245	5	↓		ACCS	
▲	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 / FL 245	5	↓	↑	ACCN	
▲	ALMIR		54°0'0'' S 69°48'30'' W				R136 D71 S NAS VOR/DME		
CONV	136°	316°	69	FL 450 / FL 245	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 450 / FL 245	5	↓	↑	ACCN	
▲	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 / FL 245	5	↓	↑	ACCM	
△	GUXER		40°4'55'' S 73°10'44'' W						
CONV	183°	003°	57	FL 450 / FL 245	5	↓	↑	ACCM	
▲	TOMUS		41°0'47'' S 73°23'40'' W						
CONV	182°	002°	60	FL 450 / FL 245	5	↓	↑	ACCM	
△	KEVET		41°59'52'' S 73°37'46'' W						
CONV	182°	002°	21	FL 450 / FL 245	5	↓	↑	ACCM	
▲	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 ↓	TR MAG ↑	DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR //ODD	DCL PAR// EVEN	CTLU	RMK
UV 123									
▲	MON VOR/DME		41°25'45'' S	73°5'31'' W					
CONV	164°	344°	82	FL 450 FL 245	5	↓	↑	ACCM	
▲	TEN VOR/DME		42°47'25'' S	72°50'14'' W					
CONV	158°	338°	154	FL 450 FL 245	5	↓	↑	ACCM	
△	OPURA		45°16'7'' S	71°57'18'' W					
CONV	156°	336°	40	FL 450 FL 245	5	↓	↑	ACCM	
▲ Ⓜ	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 ↓	TR MAG ↑	DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR //ODD	DCL PAR// EVEN	CTLU	RMK
UV 200									
▲ ARI VOR/DME				18°22'10'' S 70°20'47'' W					
CONV		019°	66	FL 450 FL 245	5		↑	ACCI	
▲ SIRAM				19°26'19'' S 70°36'5'' W					
CONV		347°	72	FL 450 FL 245	5		↑	ACCI	
▲ IQQ VOR/DME				20°34'15'' S 70°10'59'' W					
CONV		028°	85	FL 450 FL 245	5		↑	ACCI	
△ BRADA				21°53'31'' S 70°44'43'' W					
CONV		355°	96	FL 450 FL 245	5		↑	ACCI	
▲ FAG VOR/DME				23°28'1'' S 70°26'52'' W					
CONV		009°	80	FL 450 FL 245	5		↑	ACCI	
▲ DOVRI				24°48'2'' S 70°33'38'' W					
CONV		009°	38	FL 450 FL 245	5		↑	ACCI	
▲ PUNSO				25°26'0'' S 70°36'54'' W					
CONV		007°	111	FL 450 FL 245	5		↑	ACCI	
▲ DAT VOR/DME				27°16'46'' S 70°46'39'' W					
CONV	194°	014°	60	FL 450 FL 245	5	↓	↑	ACCI	
△ UPUKU				28°15'44'' S 71°0'5'' W					
CONV	192°	012°	60	FL 450 FL 245	5	↓	↑	ACCS	
△ ISENO				29°14'52'' S 71°13'48'' W					
CONV	192°	012°	28	FL 450 FL 245	5	↓	↑	ACCS	
△ TIMDA				29°42'42'' S 71°20'22'' W					
CONV	192°	012°	35	FL 450 FL 245	5	↓	↑	ACCS	
▲ Ⓜ 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 ↓	TR MAG ↑	DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR //ODD	DCL PAR// EVEN	CTLU	RMKS
UV 200 (CONTINUACIÓN)									
▲ Ⓜ TOY VOR/DME				30°16'35'' S 71°28'25'' W					
CONV	181°	001°	87	FL 450 FL 245	5	↓	↑	ACCS	
▲ ESNOX				31°43'19'' S 71°29'12'' W					
CONV	179°	359°	32	FL 450 FL 245	5	↓	↑	ACCS	
▲ BUXIS				32°15'33'' S 71°29'30'' W					
CONV	179°	359°	29	FL 450 FL 245	5	↓	↑	ACCS	
▲ VTN VOR/DME				32°44'19'' S 71°29'46'' W					
CONV	185°	004°	55	FL 450 FL 245	5	↓	↑	ACCS	
▲ DGO VOR/DME				33°39'26'' S 71°36'52'' W					
CONV	199°	019°	40	FL 450 FL 245	5	↓	↑	ACCS	
△ ESOKI				34°16'58'' S 71°53'44'' W					
CONV	199°	019°	99	FL 450 FL 245	5	↓	↑	ACCS	
△ SOSTA				35°49'18'' S 72°36'25'' W					
CONV	196°	016°	60	FL 450 FL 245	5	↓	↑	ACCS	
▲ CAR VOR/DME				36°45'20'' S 73°3'11'' W					
CONV	**177°**	**357°**	**61**	FL 450 FL 245	5	↓	↑	ACCS ACCM	
▲ **PANEX**				**37°45'59'' S 73°5'35'' W**					
CONV	**173°**	**353°**	**114**	**FL 450** **FL 245**	**5**	↓	↑	**ACCM**	
▲ Ⓜ VLD VOR/DME				39°40'16'' S 73°5'8'' W					
CONV	173°	353°	35	FL 450 FL 245	5	↓	↑	ACCM	
△ ISUDO				40°15'42'' S 73°5'16'' W					
CONV	173°	353°	40	FL 450 FL 245	5	↓	↑	ACCM	
△ KIKOP				40°55'44'' S 73°5'31'' W					
CONV	173°	353°	30	FL 450 FL 245	5	↓	↑	ACCM	
▲ 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 ↓	TR MAG ↑	DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR //ODD	DCL PAR// EVEN	CTLU	RMK
UV 204									
▲	ARI VOR/DME			18°22'10'' S 70°20'47'' W					
CONV	182°		60	FL 450 / FL 245	5	↓		ACCI	(1)
▲	PUGOT			19°22'28'' S 70°15'35'' W					
CONV	183°		72	FL 450 / FL 245	5	↓		ACCI	
▲	IQQ VOR/DME			20°34'15'' S 70°10'59'' W					
CONV	191°		81	FL 450 / FL 245	5	↓		ACCI	
▲	REBOL			21°55'15'' S 70°18'36'' W					
CONV	189°		93	FL 450 / FL 245	5	↓		ACCI	
▲	FAG VOR/DME			23°28'1'' S 70°26'52'' W					
CONV	175°		80	FL 450 / FL 245	5	↓		ACCI	
▲	VADIX			24°47'3'' S 70°11'38'' W					
CONV	175°		39	FL 450 / FL 245	5	↓		ACCI	
▲	SILEN			25°26'0'' S 70°4'0'' W					
CONV	202°		57	FL 450 / FL 245	5	↓		ACCI	
△	PUMEN			26°19'56'' S 70°24'35'' W					
CONV	202°		60	FL 450 / FL 245	5	↓		ACCI	
▲	DAT VOR/DME			27°16'46'' S 70°46'39'' W					
CONV	183°		60	FL 450 / FL 245	5	↓		ACCI	
△	EKUBO			28°16'55'' S 70°47'49'' W					
CONV	183°		136	FL 450 / FL 245	5	↓		ACCS	
▲	VUNIK			30°32'58'' S 70°50'30'' W				R297 TOY VOR/DME	
CONV	179°		47	FL 450 / FL 245	5	↓		ACCS	
▲	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 ↓	TR MAG ↑	DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR //ODD	DCL PAR// EVEN	CTLU	RMKS
UV 204 (CONTINUACIÓN)									
▲	EMBAL			31°20'0'' S 70°51'30'' W					
CONV	179°		25	FL 450 / FL 245	5	↓		ACCS	
▲	SIMOK			31°45'6'' S 70°51'11'' W			D70 N TBN VOR/DME		
CONV	179°		30	FL 450 / FL 245	5	↓		ACCS	
△	MOLPU			32°15'1'' S 70°50'47'' W			D40 N TBN VOR/DME		
CONV	179°		40	FL 450 / FL 245	5	↓		ACCS	
▲	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 ↓	TR MAG ↑	DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR //ODD	DCL PAR// EVEN	CTLU	RMK
UV 206									
▲	VTN VOR/DME		32°44'19'' S 71°29'46'' W						
CONV	107°	287°	16	FL 450 / FL 245	5	↓	↑	ACCS	
△	TENUT		32°49'19'' S 71°11'33'' W						
CONV	107°	287°	9	FL 450 / FL 245	5	↓	↑	ACCS	
△	OLMUE		32°52'8'' S 71°1'11'' W			R287 D10 W TBN VOR/DME			
CONV	107°	287°	10	FL 450 / FL 245	5	↓	↑	ACCS	
▲	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 / FL 245	5	↓		ACCS	
▲	EMBAL		31°20'0'' S 70°51'30'' W						
CONV	179°		25	FL 450 / FL 245	5	↓		ACCS	
▲	SIMOK		31°45'6'' S 70°51'11'' W			D70 N TBN VOR/DME			
CONV	179°		30	FL 450 / FL 245	5	↓		ACCS	
△	MOLPU		32°15'1'' S 70°50'47'' W			D40 N TBN VOR/DME			
CONV	179°		40	FL 450 / FL 245	5	↓		ACCS	
▲	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 ↓	TR MAG ↑	DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR //ODD	DCL PAR// EVEN	CTLU	RMK
UW 56									
▲	BONTA			55°0'0'' S	66°50'0'' W				
CONV	*	*	91	FL 450 / FL 245	5	↓	↑	ACCN	
▲	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 ↓	TR MAG ↑	DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR //ODD	DCL PAR// EVEN	QNH	CTLU	RMK
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 ↓	TR MAG ↑	DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR //ODD	DCL PAR// EVEN	QNH	CTLU	RMK
L 302										(1)
✦ Ⓜ IREMI				18°21'0'' S 75°23'0'' W						
RNAV 10	166°	346°	176	FL 245 / FL 45	10	↓	↑		ACCO	(2)
✦ ASEPU				21°10'21'' S 74°31'17'' W						
RNAV 10	166°	345°	177	FL 245 / FL 45	10	↓	↑		ACCO	(2)
✦ Ⓜ ELASA				24°0'42'' S 73°37'8'' W						
RNAV 10	165°	344°	220	FL 245 / FL 45	10	↓	↑		ACCO	
✦ Ⓜ ATEDA				27°31'42'' S 72°26'38'' W						
RNAV 10	164°	343°	61	FL 245 / FL 95	10	↓	↑		ACCO	
✧ NUXUP				28°30'0'' S 72°6'25'' W						
RNAV 10	163°	343°	61	FL 245 / FL 95	10	↓	↑		ACCO	
✦ DALUS				29°28'30'' S 71°45'38'' W						
RNAV 10	163°	343°	50	FL 245 / 9500 FT	10	↓	↑	SCSE	APP SCSE ACCS	**(3)**
✦ Ⓜ TOY VOR/DME				30°16'35'' S 71°28'25'' W						
RNAV 10	152°		35	FL 245 / 9500 FT	10	↓		SCSE	APP SCSE ACCS	**(3)**
✦ EDRON				30°47'41'' S 71°9'6'' W						
RNAV 10	152°		37	FL 245 / FL 155	10	↓			ACCS	
✧ ISGUD				31°20'8'' S 70°48'43'' W						
RNAV 10	185°		25	FL 245 / FL 155	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 **(3) APP SCSE MEA-FL175 / ACCS FL180-FL245**
CHG:	RMK 3 / *RMK 3*

Designador de ruta // Route Designator										
✧ / ✧	WAYPOINT COORDENADAS									
	Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory									
NAV	TR MAG ↓	TR MAG ↑	DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR //ODD	DCL PAR// EVEN	QNH	CTLU	RMK
L 348										**(1)**
✧	DGO VOR/DME			33°39'26'' S	71°36'52'' W					
RNAV 10	267°	087°	61	FL 245 / FL 55	10	↑	↓		ACCS	
✧	PUDRO			33°40'25'' S	72°50'7'' W					
RNAV 10	266°	086°	8	FL 245 / FL 55	10	↑	↓		ACCS	
✧	TIRLO			33°40'30'' S	73°0'0'' W					
RNAV 10	267°	086°	100	FL 245 / FL 55	10	↑	↓		ACCO	
✧	LOKOL			33°40'0'' S	75°0'0'' W					
RNAV 10	270°	089°	253	FL 245 / FL 55	10	↑	↓		ACCO	
✧ Ⓜ	XONAT			33°12'0'' S	80°0'0'' W					
RNAV 10	267°	086°	254	FL 245 / FL 55	10	↑	↓		ACCO	
✧	TOGUP			32°43'0'' S	85°0'0'' W					
RNAV 10	266°	087°	257	FL 245 / FL 55	10	↑	↓		ACCO	
✧ Ⓜ	OSOGU			32°2'0'' S	90°0'0'' W					
RNAV 10	266°	088°	262	FL 245 / FL 55	10	↑	↓		ACCO	
✧	KEXEM			31°9'0'' S	95°0'0'' W					
RNAV 10	268°	090°	267	FL 245 / FL 55	10	↑	↓		ACCO	
✧ Ⓜ	MUGUK			30°2'0'' S	100°0'0'' W					
RNAV 10	270°	090°	326	FL 245 / FL 55	10	↑	↓		ACCO	
✧	VALUM			28°26'5'' S	105°55'45'' W					
RNAV 10	273°	093°	80	FL 245 / FL 55	10	↑	↓		ACCO	
✧	PUMPI			28°0'29'' S	107°21'50'' W					
RNAV 10	274°	095°	61	FL 245 / FL 55	10	↑	↓		ACCO	
✧	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 ↓	TR MAG ↑	DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR //ODD	DCL PAR// EVEN	QNH	CTLU	RMK
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 ↓	TR MAG ↑	DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR //ODD	DCL PAR// EVEN	QNH	CTLU	RMK
L 405										**(1)**
✧ Ⓜ	UMKAL		32°53'0'' S	70°0'0'' W						
RNAV 5	267°		27	FL 245 FL 205	5		↓		ACCS	
✧	RIBLA		32°54'24'' S	70°32'23'' W						
RNAV 5	266°		14	FL 245 9500 FT	5		↓	SCEL	ACCS	
✧	UGOLA		32°55'9'' S	70°48'40'' W						
RNAV 5	**264°**		19	FL 245 9500 FT	5		↓	SCEL	ACCS	
✧	DONTI		32°57'0'' S	71°11'24'' W						
RNAV 5	308°		20	FL 245 9500 FT	5		↓	SCVM	ACCS	
✧	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* FL 85*	5*	↓*	↑*	*	APP SCAR	(2)*
✧	ARI VOR/DME		18°22'10'' S	70°20'47'' W						

RMK:	**(*)AWY 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 ↓	TR MAG ↑	DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR //ODD	DCL PAR// EVEN	QNH	CTLU	RMK
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 ↓	TR MAG ↑	DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR //ODD	DCL PAR// EVEN	QNH	CTLU	RMK
M 424										**(1)**
✦ AMB VOR/DME				33°25'11'' S 70°47'4'' W						
RNAV 5	176°		30	FL 245 FL 105	5	↓			ACCS	
✧ LINER				33°55'32'' S 70°45'8'' W						
RNAV 5	105°		13	FL 245 FL 105	5	↓			ACCS	
✧ SUPRA				33°59'12'' S 70°30'8'' W						
RNAV 5	108°		36	FL 245 FL 195	5	↓			ACCS	(2)
✦ Ⓜ 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 ↓	TR MAG ↑	DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR //ODD	DCL PAR// EVEN	QNH	CTLU	RMK
N 674										**(1)**
✧	**MUNER**		**52°0'0'' S 71°18'36'' W**							
RNAV 5	**152°**	**332°**	**63**	**FL 245** **6500 FT**	**5**	↓	↑	**SCCI**	**ACCN**	
✧	**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 ↓	TR MAG ↑	DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR //ODD	DCL PAR// EVEN	QNH	CTLU	RMK
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 ↓	TR MAG ↑	DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR //ODD	DCL PAR// EVEN	QNH	CTLU	RMK
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 ↓	TR MAG ↑	DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR //ODD	DCL PAR// EVEN	QNH	CTLU	RMK
Q 802 (CONTINUACIÓN)										**(1)**
✧ VAMAN				33°51'48'' S 71°18'21'' W						
RNAV 5 / RNP 2*		004°	47	FL 245 / FL 95	5		↑		ACCS	
✦ EROLO				34°39'2'' S 71°24'28'' W						
RNAV 5 / RNP 2*		010°	50	FL 245 / FL 95	5		↑		ACCS	
✦ BOLOK				35°28'14'' S 71°38'33'' W						
RNAV 5 / RNP 2*		009°	134	FL 245 / 7500 FT	5		↑	SCCH	ACCS	
✦ ENSER				37°38'45'' S 72°17'22'' W						
RNAV 5 / RNP 2*		007°	37	FL 245 / 5500 FT	5		↑	SCQP	APP SCQP	
✧ KETIR				38°15'17'' S 72°27'32'' W						
RNAV 5 / RNP 2*		007°	15	FL 245 / 5500 FT	5		↑	SCQP	APP SCQP	
✦ ELABA				38°30'0'' S 72°31'41'' W						
RNAV 5 / RNP 2*		007°	25	FL 245 / 5500 FT	5		↑	SCQP	APP SCQP	
✦ NIA VOR/DME				38°54'22'' S 72°38'38'' W						
RNAV 5 / RNP 2*		002°	30	FL 245 / 5500 FT	5		↑	SCQP	APP SCQP	
✧ MALTU				39°24'6'' S 72°43'59'' W						
RNAV 5 / RNP 2*		002°	19	FL 245 / 5500 FT	5		↑	SCQP	APP SCQP	
✧ PUKAN				39°42'49'' S 72°47'23'' W						
RNAV 5 / RNP 2*		360°	38	FL 245 / 5500 FT	5		↑	SCJO	APP SCQP ACCM	(3)
✦ ANROS				40°20'21'' S 72°53'29'' W						
RNAV 5 / RNP 2*		360°	46	FL 245 / 5500 FT	5		↑	SCJO	ACCM	
✧ VOVKI				41°5'56'' S 73°1'48'' W						
RNAV 5 / RNP 2*		360°	20	FL 245 / 5500 FT	5		↑	SCTE	ACCM	
✦ 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 ↓	TR MAG ↑	DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR //ODD	DCL PAR// EVEN	QNH	CTLU	RMK
Q 802 (CONTINUACIÓN)										**(1)**
✧	MON VOR/DME			41°25'45'' S	73°5'31'' W					
RNAV 5 / RNP 2*		356°	60	FL 245 / 2500 FT	5		↑	SCTE	ACCM	
✧	CAUKE			42°25'31'' S	73°12'7'' W					
RNAV 5 / RNP 2*		**356°**	43	FL 245 / 4500 FT	5		↑	SCPQ	ACCM	
✧	KORKO			43°8'52'' S	73°16'40'' W					
RNAV 5 / RNP 2*		**355°**	121	FL 245 / FL 105	5		↑		ACCM	
✧	ESGOR			45°9'33'' S	73°31'21'' W					
RNAV 5 / RNP 2*		350°	111	FL 245 / FL 165	5		↑		ACCM	
✧	SATIN			47°0'0'' S	73°36'25'' W					
RNAV 5 / RNP 2*		352°	75	FL 245 / FL 145	5		↑		ACCN	
✧	VUTRU			48°14'55'' S	73°45'22'' W					
RNAV 5 / RNP 2*		352°	63	FL 245 / FL 145	5		↑		ACCN	
✧	SINEL			49°17'26'' S	73°53'12'' W					
RNAV 5 / RNP 2*		351°	65	FL 245 / FL 145	5		↑		ACCN	
✧	KOLPU			50°21'59'' S	74°1'39'' W					
RNAV 5 / RNP 2*		316°	64	FL 245 / FL 145	5		↑		ACCN	
✧	TOKOS			51°17'0'' S	73°11'15'' W					
RNAV 5 / RNP 2*		316°	39	FL 245 / FL 145	5		↑		ACCN	
✧	TOPEM			51°50'5'' S	72°39'46'' W					
RNAV 5 / RNP 2*		305°	31	FL 245 / 6500 FT	5		↑	SCNT	ACCN	
✧	SIRUN			52°13'16'' S	72°6'33'' W					
RNAV 5 / RNP 2*		305°	41	FL 245 / 6500 FT	5		↑	SCCI	ACCN	
✧	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 ↓	TR MAG ↑	DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR //ODD	DCL PAR// EVEN	QNH	CTLU	RMK
Q 802 (CONTINUACIÓN)										**(1)**
✧	GEKAM 52°43'29'' S 71°22'3'' W									
RNAV 5 / RNP 2*		301°	15	FL 245 / 6500 FT	5		↑	SCCI	ACCN	
✧	USORI 52°54'3'' S 71°4'14'' W									
RNAV 5 / RNP 2*		296°	10	FL 245 / 6500 FT	5		↑	SCCI	ACCN	
✦	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 ↓	TR MAG ↑	DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR //ODD	DCL PAR// EVEN	QNH	CTLU	RMK
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 ↓	TR MAG ↑	DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR //ODD	DCL PAR// EVEN	QNH	CTLU	RMK
Q 803 (CONTINUACIÓN)										**(1)**
✧	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									
RNAV 5 / RNP 2*	178°		70	FL 245 / FL 135	5	↓			ACCS	
✧	UGOLA 32°55'9'' S 70°48'40'' W									
RNAV 5 / RNP 2*	184°		66	FL 245 / 9500 FT	5	↓		SCEL	ACCS	
✧	ANGOD 34°0'52'' S 70°55'28'' W									
RNAV 5 / RNP 2*	191°		44	FL 245 / FL 95	5	↓			ACCS	
✧	ANDIX 34°43'34'' S 71°7'9'' W									
RNAV 5 / RNP 2*	189°		50	FL 245 / FL 145	5	↓			ACCS	
✧	MUNEP 35°32'40'' S 71°19'10'' W									
RNAV 5 / RNP 2*	189°		133	FL 245 / FL 145	5	↓			ACCS	
✧	SUMKO 37°43'3'' S 71°52'24'' W									
RNAV 5 / RNP 2*	189°		48	FL 245 / 5500 FT	5	↓		SCQP	APP SCQP	
✧	GEDIN 38°30'0'' S 72°7'9'' W									
RNAV 5 / RNP 2*	189°		26	FL 245 / 5500 FT	5	↓		SCQP	APP SCQP	
✧	MUBIL 38°54'56'' S 72°15'8'' W									
RNAV 5 / RNP 2*	189°		52	FL 245 / 5500 FT	5	↓		SCQP	APP SCQP	
✧	ERUKA 39°45'4'' S 72°31'27'' W									
RNAV 5 / RNP 2*	178°		160	FL 245 / FL 105	5	↓			APP SCQP ACCM	(3)
✧	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 ↓	TR MAG ↑	DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR //ODD	DCL PAR// EVEN	QNH	CTLU	RMK
Q 803 (CONTINUACIÓN)										**(1)**
✦	GUTIN			42°24'24'' S	72°48'45'' W					
RNAV 5 / RNP 2*	174°		40	FL 245 / FL 105	5	↓			ACCM	
✦	KAMEK			43°4'19'' S	72°51'0'' W					
RNAV 5 / RNP 2*	174°		236	FL 245 / FL 115	5	↓			ACCM APP SCBA	(4)
✦	TIGNO			47°0'0'' S	73°5'20'' W					
RNAV 5 / RNP 2*	176°		77	FL 245 / FL 145	5	↓			ACCN	
✦	NIPLA			48°16'15'' S	73°20'4'' W					
RNAV 5 / RNP 2*	176°		127	FL 245 / FL 145	5	↓			ACCN	
✦	BODOM			50°21'59'' S	73°46'2'' W					
RNAV 5 / RNP 2*	136°		59	FL 245 / FL 145	5	↓			ACCN	
✧	NEPOL			51°12'13'' S	72°58'21'' W					
RNAV 5 / RNP 2*	135°		38	FL 245 / FL 145	5	↓			ACCN	
✦	PNT VOR/DME			51°44'6'' S	72°26'53'' W					
RNAV 5 / RNP 2*	130°		26	FL 245 / 6500 FT	5	↓		SCNT	ACCN	
✧	NEDAX			52°4'56'' S	72°1'24'' W					
RNAV 5 / RNP 2*	126°		45	FL 245 / 6500 FT	5	↓		SCCI	ACCN	
✧	PORVA			52°38'37'' S	71°13'15'' W					
RNAV 5 / RNP 2*	126°		16	FL 245 / 6500 FT	5	↓		SCCI	ACCN	
✧	PAMIP			52°50'36'' S	70°55'41'' W					
RNAV 5 / RNP 2*	152°		10	FL 245 / 6500 FT	5	↓		SCCI	ACCN	
✦	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 ↓	TR MAG ↑	DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR //ODD	DCL PAR// EVEN	QNH	CTLU	RMK
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 ↓	TR MAG ↑	DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR //ODD	DCL PAR// EVEN	QNH	CTLU	RMK
Q 808										**(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*		021°	42	FL 245 / FL 95	5		↑		ACCS	
✦	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 ↓	TR MAG ↑	DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR //ODD	DCL PAR// EVEN	QNH	CTLU	RMK
Q 809										**(1)**
✦ GELUS				33°54'54'' S 71°12'11'' W						
RNAV 5 / RNP 2*	205°		44	FL 245 / FL 95	5	↓			ACCS	
✦ DALAX				34°34'2'' S 71°36'19'' W						
RNAV 5 / RNP 2*	205°		50	FL 245 / FL 95	5	↓			ACCS	
✦ ETAGA				35°18'35'' S 72°4'18'' W						
RNAV 5 / RNP 2*	204°		39	FL 245 / FL 95	5	↓			ACCS	
✦ ARUNI				35°53'8'' S 72°26'25'' W						
RNAV 5 / RNP 2*	192°		117	FL 245 / 7500 FT	5	↓		SCIE	APP SCIE	
✦ PANEX				37°45'59'' S 73°5'35'' W						
RNAV 5 / RNP 2*	174°	354°	44	FL 245 / 7500 FT	5	↓	↑	SCQP	APP SCQP	
✦ ILNUT				38°30'0'' S 73°5'15'' W						
RNAV 5 / RNP 2*	174°	353°	45	FL 245 / 7500 FT	5	↓	↑	SCQP	APP SCQP	
✧ NEKOR				39°15'15'' S 73°4'53'' W						
RNAV 5 / RNP 2*	174°	354°	25	FL 245 / 5500 FT	5	↓	↑	SCVD	APP SCQP	
✦ VLD VOR/DME				39°40'16'' S 73°5'8'' W						
RNAV 5 / RNP 2*	183°	003°	25	FL 245 / 4500 FT	5	↓	↑	SCVD	APP SCQP ACCM	(2)
✧ GUXER				40°4'55'' S 73°10'44'' W						
RNAV 5 / RNP 2*	183°	002°	57	FL 245 / 4500 FT	5	↓	↑	SCJO	ACCM	
✦ TOMUS				41°0'47'' S 73°23'40'' W						
RNAV 5 / RNP 2*	182°	002°	60	FL 245 / 3500 FT	5	↓	↑	SCTE	ACCM	
✧ KEVET				41°59'52'' S 73°37'46'' W						
RNAV 5 / RNP 2*	182°	002°	21	FL 245 / 3500 FT	5	↓	↑	SCPQ	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*** (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 ↓	TR MAG ↑	DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR //ODD	DCL PAR// EVEN	QNH	CTLU	RMK
Q 809 (CONTINUACIÓN)										**(1)**
✧	MPI VOR/DME			42°20'32'' S 73°42'49'' W						
RNAV 5 / RNP 2*	168°	348°	28	FL 245 / 4500 FT	5	↓	↑	SCPQ	ACCM	
✧	MIKAS			42°48'31'' S 73°40'59'' W						
RNAV 5 / RNP 2*	168°	348°	57	FL 245 / FL 45	5	↓	↑		ACCM	
✧	SISAM			43°45'27'' S 73°37'11'' W						
RNAV 5 / RNP 2*	168°	347°	84	FL 245 / FL 65	5	↓	↑		ACCM	(2)
✧	ESGOR			45°9'33'' S 73°31'21'' W						
RNAV 5 / RNP 2*	161°	340°	112	FL 245 / FL 165	5	↓	↑		ACCM	
✧	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*** (2) MCL SISAM FL 70 S
CHG:	Especificación NAV / *NAV specification*

Designador de ruta // Route Designator										
✦ / ✧	WAYPOINT COORDENADAS Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory									
NAV	TR MAG ↓	TR MAG ↑	DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR //ODD	DCL PAR// EVEN	QNH	CTLU	RMK
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 ↓	TR MAG ↑	DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR //ODD	DCL PAR// EVEN	QNH	CTLU	RMK
Q 814										**(1)**
✦ LOA VOR/DME 22°30'7'' S 68°52'32'' W										
RNAV 5 / RNP 2*	181°	360°	39	FL 245 FL 185	5	↓	↑		APP SCFA	
✦ VUDAP 23°8'38'' S 68°48'18'' W										
RNAV 5 / RNP 2*	195°	015°	13	FL 245 FL 185	5	↓	↑		APP SCFA	
✧ MARGU 23°21'8'' S 68°50'28'' W										
RNAV 5 / RNP 2*	195°	015°	87	FL 245 FL 185	5	↓	↑		ACCI	
✧ LITUX 24°46'56'' S 69°5'36'' W										
RNAV 5 / RNP 2*	194°	014°	48	FL 245 FL 185	5	↓	↑		ACCI	
✦ PAGUN 25°34'51'' S 69°13'58'' W										
RNAV 5 / RNP 2*		018°	120	FL 245 FL 205	5		↑		ACCI	
✦ PABOS 27°31'21'' S 69°46'33'' W										
RNAV 5 / RNP 2*		012°	40	FL 245 FL 205	5		↑		ACCI	
✧ DIMIM 28°11'11'' S 69°54'1'' W										
RNAV 5 / RNP 2*		012°	19	FL 245 FL 205	5		↑		ACCI	
✦ PUNDA 28°30'0'' S 69°57'35'' W										
RNAV 5 / RNP 2*		012°	135	FL 245 FL 205	5		↑		ACCS	
✦ VANIL 30°42'37'' S 70°27'41'' W										
RNAV 5 / RNP 2*		012°	38	FL 245 FL 205	5		↑		ACCS	
✦ ELAKI 31°20'8'' S 70°36'27'' W										
RNAV 5 / RNP 2*		002°	36	FL 245 FL 205	5		↑		ACCS	
✧ 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 ↓	TR MAG ↑	DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR //ODD	DCL PAR// EVEN	QNH	CTLU	RMK
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 ***Vea ENR 1.1-3 / *See ENR 1.1-3*** (2) APP SCSE MEA-FL170 / ACCS FL175-FL245
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 ↓	TR MAG ↑	DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR //ODD	DCL PAR// EVEN	QNH	CTLU	RMK
T 100										**(1)**
✧	NAS VOR/DME			53°0'15'' S 70°51'19'' W						
RNAV 5	138°	315°	243	FL 245 / FL 105	5	↓	↑		ACCN APP SCGZ	(2)
✧ Ⓜ	HORNO			56°28'36'' S 67°16'0'' W						
RNAV 5	135°	312°	207	FL 245 / FL 105	5	↓	↑		ACCN	
✧ Ⓜ	DRAKE			59°18'28'' S 63°35'41'' W						
RNAV 5	132°	310°	144	FL 245 / FL 105	5	↓	↑		ACCN	
✧	KRILL			61°12'22'' S 60°41'11'' W						
RNAV 5	130°	309°	77	FL 245 / FL 105	5	↓	↑		ACCN	
✧	**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 ↓	TR MAG ↑	DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR //ODD	DCL PAR// EVEN	QNH	CTLU	RMK
T 101										**(1)**
✧	LOKOL			33°40'0'' S	75°0'0'' W					
RNAV 5	069°	250°	105	FL 245 / FL 115	5	↓	↑		ACCO	
✧	ITANO			33°9'12'' S	73°0'0'' W					
RNAV 5	070°	250°	11	FL 245 / FL 115	5	↓	↑		ACCO	
✧	NILTA			33°5'55'' S	72°47'47'' W					
RNAV 5	070°	250°	43	FL 245 / FL 115	5	↓	↑		ACCO	
✧	EGULU			32°52'35'' S	71°59'13'' W					
RNAV 5	070°	250°	26	FL 245 / FL 115	5	↓	↑		ACCS	
✧	VTN VOR/DME			32°44'19'' S	71°29'46'' W					
RNAV 5	108°	287°	16	FL 245 / 8500 FT	5	↓	↑	SCVM	ACCS	
✧	TENUT			32°49'19'' S	71°11'33'' W					
RNAV 5	107°	287°	9	FL 245 / 8500 FT	5	↓	↑	SCVM	ACCS	
✧	OLMUE			32°52'8'' S	71°1'11'' W					
RNAV 5	107°	287°	10	FL 245 / 8500 FT	5	↓	↑	SCEL	ACCS	
✧	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 ↓	TR MAG ↑	DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR //ODD	DCL PAR// EVEN	QNH	CTLU	RMK
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 ↓	TR MAG ↑	DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR //ODD	DCL PAR// EVEN	QNH	CTLU	RMK
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 ↓	TR MAG ↑	DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR //ODD	DCL PAR// EVEN	QNH	CTLU	RMK
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 ↓	TR MAG ↑	DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR //ODD	DCL PAR// EVEN	QNH	CTLU	RMK
T 105										**(1)**
✧ TOY VOR/DME	30°16'35'' S 71°28'25'' W									
RNAV 5	190°	009°	50	FL 245 FL 85	5	↓	↑		ACCS	
✧ KATOS	31°6'8'' S 71°38'1'' W									
RNAV 5	189°	009°	34	FL 245 FL 85	5	↓	↑		ACCS	
✧ AKPOK	31°40'12'' S 71°44'43'' W									
RNAV 5	189°	008°	34	FL 245 FL 85	5	↓	↑		ACCS	
✧ TOLAS	32°13'18'' S 71°51'18'' W									
RNAV 5	188°	008°	40	FL 245 FL 85	5	↓	↑		ACCS	
✧ EGULU	32°52'35'' S 71°59'13'' W									
RNAV 5	188°	008°	51	FL 245 FL 85	5	↓	↑		ACCS	
✧ UPUSI	33°42'51'' S 72°9'32'' W									
RNAV 5	188°	006°	128	FL 245 FL 85	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									
RNAV 5	157°		32	FL 245 6500 FT	5	↓		SCQP	APP SCQP	
✧ LIXAN	38°16'8'' S 72°53'48'' W									
RNAV 5	157°		40	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 ↓	TR MAG ↑	DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR //ODD	DCL PAR// EVEN	QNH	CTLU	RMK
T 107										**(1)**
✧	LINER		33°55'32'' S	70°45'8'' W						
RNAV 5	200°		51	FL 245 / FL 105	5	↓			ACCS	
✧	ANDIX		34°43'34'' S	71°7'9'' W						
RNAV 5	189°		50	FL 245 / FL 145	5	↓			ACCS	
✧	MUNEP		35°32'40'' S	71°19'10'' W						
RNAV 5	206°		71	FL 245 / 5500 FT	5	↓		SCCH	ACCS	
✧	CHI VOR/DME		36°35'11'' S	72°1'58'' W						
RNAV 5	**255°**	**074°**	20	FL 245 / 5500 FT	5	↑	↓	SCCH	ACCS	
✧	VUMIT		36°39'13'' S	72°26'40'' W						
RNAV 5	**254°**	**074°**	30	FL 245 / 5500 FT	5	↑	↓	SCIE	APP SCIE	
✧	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 / 5500 FT	5	↓		SCSE	APP SCSE ACCS	(2)
✧	PUKEL		30°41'5'' S	71°22'41'' W						
RNAV 5	169°		67	FL 245 / FL 115	5	↓			ACCS	
✧	SIRUS		31°46'34'' S	71°7'2'' W						
RNAV 5	168°		70	FL 245 / FL 115	5	↓			ACCS	
✧	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 ↓	TR MAG ↑	DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR //ODD	DCL PAR// EVEN	QNH	CTLU	RMK
T 115										**(1)**
✧	SUMKO			37°43'3'' S 71°52'24'' W						
RNAV 5	202°		53	FL 245 5500 FT	5	↓		SCQP	APP SCQP	
✦	ITAPO			38°30'0'' S 72°22'38'' W						
RNAV 5	202°		27	FL 245 5500 FT	5	↓		SCQP	APP SCQP	
✦ Ⓜ	NIA VOR/DME			38°54'22'' S 72°38'38'' W						
RNAV 5	198°	018°	25	FL 245 5500 FT	5	↓	↑	SCQP	APP SCQP	
✧	KIBEL			39°17'28'' S 72°51'53'' W						
RNAV 5	198°	018°	25	FL 245 5500 FT	5	↓	↑	SCVD	APP SCQP	
✦	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 ↓	TR MAG ↑	DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR //ODD	DCL PAR// EVEN	QNH	CTLU	RMK
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 ↓	TR MAG ↑	DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR //ODD	DCL PAR// EVEN	QNH	CTLU	RMK
T 121										**(1)**
✧	ERUKA		39°45'4'' S 72°31'27'' W							
RNAV 5	188°		74	FL 245 / 5500 FT	5	↓		SCJO	APP SCQP ACCM	(2)
✧	SARTO		40°56'49'' S 72°54'57'' W							
RNAV 5	188°		30	FL 245 / 5500 FT	5	↓		SCTE	ACCM	
✧	MON VOR/DME		41°25'45'' S 73°5'31'' W							
RNAV 5	199°	019°	44	FL 245 / 3500 FT	5	↓	↑	SCTE	ACCM	
✧	ANPIP		42°5'24'' S 73°32'23'' W							
RNAV 5	199°	018°	17	FL 245 / 3500 FT	5	↓	↑	SCPQ	ACCM	
✧	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 / FL 95**	**5**		↑		**ACCS**	
✧	**MUPAV**		**35°3'23'' S 70°56'41'' W**							
RNAV 5	**110°**	**290°**	**24**	**FL 245 / FL 155**	**5**	↓	↑		**ACCS**	
✧	**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 ↓	TR MAG ↑	DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR //ODD	DCL PAR// EVEN	QNH	CTLU	RMK
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 ↓	TR MAG ↑	DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR //ODD	DCL PAR// EVEN	QNH	CTLU	RMK
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 ↓	TR MAG ↑	DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR //ODD	DCL PAR// EVEN	QNH	CTLU	RMK
T 128										**(1)**
✦ Ⓜ TOY VOR/DME	30°16'35'' S 71°28'25'' W									
RNAV 5	117°	297°	20	FL 245 / FL 195	5	↓	↑		ACCS	
✧ TITKI	30°25'30'' S 71°7'47'' W									
RNAV 5	117°	297°	23	FL 245 / FL 195	5	↓	↑		ACCS	
✧ NIRNU	30°35'33'' S 70°44'22'' W									
RNAV 5	117°	297°	16	FL 245 / FL 195	5	↓	↑		ACCS	
✦ VANIL	30°42'37'' S 70°27'41'' W									
RNAV 5	118°	298°	10	FL 245 / FL 195	5	↓	↑		ACCS	
✦ 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 / FL 125	5	↓	↑		ACCS	
✦ 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 / 5500 FT	5	↓	↑	SCQP	APP SCQP	
✧ MUBIL	38°54'56'' S 72°15'8'' W									
RNAV 5	086°	266°	38	FL 245 / FL 125	5	↓	↑		APP SCQP	
✦ 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 ↓	TR MAG ↑	DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR //ODD	DCL PAR// EVEN	QNH	CTLU	RMK
T 131										**(1)**
✧	ATEDA	27°31'42'' S 72°26'38'' W								
RNAV 5		349°	59	FL 245 / FL 105	5		↑		ACCO	
✧	ENLOP	28°30'0'' S 72°13'45'' W								
RNAV 5		349°	68	FL 245 / FL 105	5		↑		ACCS	
✧	SIBOT	29°36'55'' S 71°58'41'' W								
RNAV 5		349°	51	FL 245 / FL 105	5		↑		APP SCSE ACCS	(2)
✧	XOPIR	30°26'55'' S 71°47'11'' W								
RNAV 5		348°	40	FL 245 / FL 105	5		↑		ACCS	
✧	KATOS	31°6'8'' S 71°38'1'' W								
RNAV 5		348°	38	FL 245 / FL 105	5		↑		ACCS	
✧	ESNOX	31°43'19'' S 71°29'12'' W								
RNAV 5		347°	75	FL 245 / FL 105	5		↑		ACCS	
✧	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 / 8500 FT	5	↓	↑	SCTE	ACCM	
✧	CALBU	41°21'5'' S 72°32'46'' W								
RNAV 5	071°	251°	32	FL 245 / FL 145	5	↓	↑		ACCM	(2)
✧	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 ↓	TR MAG ↑	DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR //ODD	DCL PAR// EVEN	QNH	CTLU	RMK
T 133										**(1)**
⌖	LINER			33°55'32'' S 70°45'8'' W						
RNAV 5	170°		20	FL 245 FL 105	5	↓			ACCS	
⌖	VANEK			34°15'19'' S 70°41'16'' W						
RNAV 5	169°		20	FL 245 FL 155	5	↓			ACCS	(2)
⌖	SIROV			34°35'5'' S 70°37'22'' W						
RNAV 5	169°		37	FL 245 FL 175	5	↓			ACCS	(3)
⌖	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 ↓	TR MAG ↑	DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR //ODD ↓	DCL PAR// EVEN ↑	QNH	CTLU	RMK
T 134										**(1)**
✧	ATEDA		27°31'42'' S 72°26'38'' W							
RNAV 5	184°	003°	58	FL 245 FL 95	5	↓	↑		ACCO	
✧	EKOSO		28°30'0'' S 72°30'9'' W							
RNAV 5	183°	003°	23	FL 245 FL 95	5	↓	↑		ACCS	
✧	VULOX		28°53'6'' S 72°31'34'' W							
RNAV 5	183°	003°	48	FL 245 FL 95	5	↓	↑		ACCS	
✧	VUTRA		29°40'58'' S 72°34'32'' W							
RNAV 5	183°	001°	183	FL 245 FL 95	5	↓	↑		ACCS	
✧	PAKEN		32°44'7'' S 72°46'20'' W							
RNAV 5	181°	001°	22	FL 245 FL 95	5	↓	↑		ACCS	
✧	NILTA		33°5'55'' S 72°47'47'' W							
RNAV 5	181°	360°	34	FL 245 FL 95	5	↓	↑		ACCS	
✧	PUDRO		33°40'25'' S 72°50'7'' W							
RNAV 5	180°	360°	3	FL 245 FL 95	5	↓	↑		ACCS	
✧	ESEPA		33°43'34'' S 72°50'20'' W							
RNAV 5	180°	359°	122	FL 245 FL 95	5	↓	↑		ACCS	
✧	DEXOT		35°45'21'' S 72°58'50'' W							
RNAV 5	179°	358°	60	FL 245 8500 FT	5	↓	↑	SCIE	APP SCIE	
✧	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 ↓	TR MAG ↑	DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR //ODD	DCL PAR// EVEN	QNH	CTLU	RMK
T 200										**(1)**
✦	PUNSO			25°26'0'' S 70°36'54'' W						
RNAV 5		008°	61	FL 245 / FL 105	5		↑		ACCI	
✧	DOVKA			26°26'47'' S 70°42'13'' W						
RNAV 5		007°	50	FL 245 / FL 105	5		↑		ACCI	
✦	DAT VOR/DME			27°16'46'' S 70°46'39'' W						
RNAV 5	194°	013°	60	FL 245 / 7500 FT	5	↓	↑	SCAT	ACCI	
✧	UPUKU			28°15'44'' S 71°0'5'' W						
RNAV 5	193°	013°	60	FL 245 / FL 75	5	↓	↑		ACCI	
✧	ISENO			29°14'52'' S 71°13'48'' W						
RNAV 5	193°	012°	28	FL 245 / 7500 FT	5	↓	↑	SCSE	APP SCSE ACCS	(2)
✧	TIMDA			29°42'42'' S 71°20'22'' W						
RNAV 5	192°	012°	35	FL 245 / 7500 FT	5	↓	↑	SCSE	APP SCSE ACCS	(2)
✦ Ⓜ	TOY VOR/DME			30°16'35'' S 71°28'25'' W						
RNAV 5	181°	001°	15	FL 245 / 7500 FT	5	↓	↑	SCSE	APP SCSE ACCS	(2)
✧	DANLA			30°31'37'' S 71°28'33'' W						
RNAV 5	181°	360°	72	FL 245 / FL 75	5	↓	↑		ACCS	
✦	ESNOX			31°43'19'' S 71°29'12'' W						
RNAV 5	180°	360°	32	FL 245 / FL 75	5	↓	↑		ACCS	
✦	BUXIS			32°15'33'' S 71°29'30'' W						
RNAV 5	180°	359°	29	FL 245 / 7500 FT	5	↓	↑	SCVM	APP SCVM ACCS	(3)
✦	VTN VOR/DME			32°44'19'' S 71°29'46'' W						
RNAV 5	185°	004°	55	FL 245 / 5500 FT	5	↓	↑	SCVM	APP SCVM ACCS	(3)
✦	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 ↓	TR MAG ↑	DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR //ODD	DCL PAR// EVEN	QNH	CTLU	RMK
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 ↓	TR MAG ↑	DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR //ODD	DCL PAR// EVEN	QNH	CTLU	RMK
T 210										**(1)**
✧	ALDAX			18°21'0'' S 72°28'20'' W						
RNAV 5	138°	318°	118	FL 245 / FL 75	5	↓	↑		ACCI	
✧	LOKIR			19°41'43'' S 70°57'16'' W						
RNAV 5	146°	326°	68	FL 245 / 7500 FT	5	↓	↑	SCDA	ACCI	
✧	OPLES			20°34'16'' S 70°11'0'' W						

RMK:	(1) GNSS o INS/IRS RQRD
CHG:	

T 252										**(1)**
✧	**MORMI**			**28°30'0'' S 70°32'10'' W**						
RNAV 5		**226°**	**20**	**FL245 / FL190**	**5**		↓		**ACCS**	
✧	**BOMEG**			**28°44'30'' S 70°47'51'' W**						
RNAV 5		**226°**	**43**	**FL245 / FL120**	**5**		↓		**ACCS**	
✧	**TEDIN**			**29°15'51'' S 71°22'7'' W**						

RMK:	**(1) GNSS o INS/IRS RQRD**
CHG:	**Nueva AWY T-252, AWY T-234 eliminada / *New AWY T-252, AWY T-234 removed (SUP S06/25)***

Designador de ruta // Route Designator										
✧ / ✧	WAYPOINT COORDENADAS									
	Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory									
NAV	TR MAG ↓	TR MAG ↑	DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR //ODD	DCL PAR// EVEN	QNH	CTLU	RMK
T 291										**(1)**
✧	**VAGUR**			17°35'22'' S 69°26'30'' W						
RNAV 5	211°	031°	51	FL 245 / FL 205	5	↑	↓		APP SCAR	
✧	**ERISO**			18°22'10'' S 69°47'49'' W						
RNAV 5	208°	027°	68	FL 245 / FL 125	**5**	↓	↑		APP SCAR	
✧	**LOBAG**			19°25'42'' S 70°12'45'' W						
RNAV 5	**215°**	**034°**	**38**	FL 245 / 9500 FT	**5**	↑	↓	**SCDA**	**ACCI**	
✧	**KIMUP**			19°59'25'' S 70°31'59'' W						
RNAV 5	**214°**	**034°**	**26**	FL 245 / 9500 FT	**5**	↑	↓	**SCDA**	**ACCI**	
✧	**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 / FL 125	5	↓			ACCI	
✧	VADIX			24°47'3'' S 70°11'38'' W						
RNAV 5	189°		77	FL 245 / FL 105	5	↓			ACCI	
✧	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 ↓	TR MAG ↑	DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR //ODD	DCL PAR// EVEN	QNH	CTLU	RMK
T 315										**(1)**
✧	SULNA			27°46'43'' S 73°20'21'' W						
RNAV 5	147°		51	FL 245 FL 95	5	↓			ACCO	
✧	TIVGU			28°30'0'' S 72°48'41'' W						
RNAV 5	147°		28	FL 245 FL 95	5	↓			ACCO	
✧	VULOX			28°53'6'' S 72°31'34'' W						
RNAV 5	147°		52	FL 245 FL 95	5	↓			ACCO	
✧	SIBOT			29°36'55'' S 71°58'41'' W						
RNAV 5	147°		48	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 ↓	TR MAG ↑	DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR //ODD	DCL PAR// EVEN	QNH	CTLU	RMK
T 316										**(1)**
✧ IPA VOR/DME				27°9'50'' S	109°24'21'' W					
RNAV 10	084°	263°	60	FL 245 / 5500 FT	10	↓	↑	SCIP	APP SCIP	
✧ EROPI				27°18'47'' S	108°17'47'' W					
RNAV 10	094°	274°	61	FL 245 / FL 55	10	↓	↑		ACCO	
✧ USAVI				27°38'40'' S	107°13'27'' W					
RNAV 10	094°	273°	80	FL 245 / FL 55	10	↓	↑		ACCO	
✧ ETADI				28°4'10'' S	105°47'36'' W					
RNAV 10	092°	269°	318	FL 245 / FL 55	10	↓	↑		ACCO	
✧ KIDOX				29°32'0'' S	100°0'0'' W					
RNAV 10	090°	268°	268	FL 245 / FL 55	10	↓	↑		ACCO	
✧ VUNPA				30°36'0'' S	95°0'0'' W					
RNAV 10	087°	266°	262	FL 245 / FL 55	10	↓	↑		ACCO	
✧ EDSUK				31°25'0'' S	90°0'0'' W					
RNAV 10	086°	266°	259	FL 245 / FL 55	10	↓	↑		ACCO	
✧ NEDOM				32°3'0'' S	85°0'0'' W					
RNAV 10	085°	266°	256	FL 245 / FL 55	10	↓	↑		ACCO	
✧ SUGRO				32°27'0'' S	80°0'0'' W					
RNAV 10	086°	268°	254	FL 245 / FL 55	10	↓	↑		ACCO	
✧ OSEPI				32°42'0'' S	75°0'0'' W					
RNAV 10	087°	268°	101	FL 245 / FL 55	10	↓	↑		ACCO	
✧ VUSAL				32°44'0'' S	73°0'0'' W					
RNAV 10	088°	268°	12	FL 245 / FL 55	10	↓	↑		ACCO	
✧ PAKEN				32°44'7'' S	72°46'20'' W					
RNAV 10	088°	269°	65	FL 245 / FL 55	10	↓	↑		APP SCVM ACCS	(2)
✧ 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 ↓	TR MAG ↑	DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR //ODD	DCL PAR// EVEN	QNH	CTLU	RMK
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 ↓	TR MAG ↑	DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR //ODD	DCL PAR// EVEN	CTLU	RMK
UL 300									**(1)**
✧	ARI VOR/DME		18°22'10'' S 70°20'47'' W						
RNAV 5	199°	019°	66	FL 450 FL 245	5	↓	↑	ACCI	
✧	SIRAM		19°26'19'' S 70°36'5'' W						
RNAV 5	195°	014°	56	FL 450 FL 245	5	↓	↑	ACCI	
✧	IRULI		20°22'21'' S 70°45'9'' W						
RNAV 5	185°	005°	91	FL 450 FL 245	5	↓	↑	ACCI	
✧	BRADA		21°53'31'' S 70°44'43'' W						
RNAV 5	188°	008°	60	FL 450 FL 245	5	↓	↑	ACCI	
◈	SIDOT		22°53'13'' S 70°48'8'' W						
RNAV 5	188°	007°	90	FL 450 FL 245	5	↓	↑	ACCI	
◈	SACON		24°22'58'' S 70°53'21'' W						
RNAV 5	189°	009°	21	FL 450 FL 245	5	↓	↑	ACCI	
✧	PALEK		24°43'57'' S 70°55'20'' W						
RNAV 5	189°	008°	98	FL 450 FL 245	5	↓	↑	ACCI	
✧	RONUV		26°22'2'' S 71°4'43'' W						
RNAV 5	188°	007°	128	FL 450 FL 245	5	↓	↑	ACCI	
✧	UBKON		28°30'0'' S 71°17'26'' W						
RNAV 5	187°	006°	46	FL 450 FL 245	5	↓	↑	ACCS	
◈	TEDIN		29°15'51'' S 71°22'7'' W						
RNAV 5	186°	005°	18	FL 450 FL 245	5	↓	↑	ACCS	
◈	SEBTO		29°33'57'' S 71°23'59'' W						
RNAV 5	186°	005°	43	FL 450 FL 245	5	↓	↑	ACCS	
✧ Ⓜ	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 ↓	TR MAG ↑	DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR //ODD	DCL PAR// EVEN	CTLU	RMK
UL 302									**(1)**
✧ Ⓜ	IREMI			18°21'0'' S 75°23'0'' W					
RNAV 10	166°	346°	176	FL 450 / FL 245	10	↓	↑	ACCO	(2)
✧	ASEPU			21°10'21'' S 74°31'17'' W					
RNAV 10	166°	345°	177	FL 450 / FL 245	10	↓	↑	ACCO	(2)
✧ Ⓜ	ELASA			24°0'42'' S 73°37'8'' W					
RNAV 10	165°	344°	220	FL 450 / FL 245	10	↓	↑	ACCO	
✧ Ⓜ	ATEDA			27°31'42'' S 72°26'38'' W					
RNAV 10	164°	343°	61	FL 450 / FL 245	10	↓	↑	ACCO	
✧	NUXUP			28°30'0'' S 72°6'25'' W					
RNAV 10	163°	343°	61	FL 450 / FL 245	10	↓	↑	ACCO	
✧	DALUS			29°28'30'' S 71°45'38'' W					
RNAV 10	163°	343°	50	FL 450 / FL 245	10	↓	↑	ACCS	
✧	TOY VOR/DME			30°16'35'' S 71°28'25'' W					
RNAV 10	152°		35	FL 450 / FL 245	10	↓		ACCS	
✧	EDRON			30°47'41'' S 71°9'6'' W					
RNAV 10	152°		37	FL 450 / FL 245	10	↓		ACCS	
✧	ISGUD			31°20'8'' S 70°48'43'' W					
RNAV 10	185°		25	FL 450 / FL 245	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 ↓	TR MAG ↑	DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR //ODD	DCL PAR// EVEN	CTLU	RMK
UL 309									**(1)**
✧	EMPEX		**20°30'43'' S 68°39'54'' W**						
RNAV 5	193°	013°	40	FL 450 / FL 245	5	↓	↑	ACCI	
✧	TOKOL		21°10'53'' S 68°44'9'' W						
RNAV 5	193°	012°	79	FL 450 / FL 245	5	↓	↑	ACCI	
✧	LOA VOR/DME		22°30'7'' S 68°52'32'' W						

RMK:	(1) GNSS o INS/IRS RQRD
CHG:	Coordenadas EMPEX / *Coordinates EMPEX*

UL 322									**(1)**
✧	ASIMO		31°53'0'' S 70°19'0'' W						
RNAV 5	260°		16	FL 450 / FL 245	5		↓	ACCS	
✧	DILOK		31°56'0'' S 70°38'0'' W						
RNAV 5	190°		60	FL 450 / FL 245	5	↓		ACCS	
✧	TBN VOR/DME		32°55'6'' S 70°50'14'' W						

RMK:	(1) GNSS o INS/IRS RQRD
CHG:	

Designador de ruta // Route Designator									
✧ / ✧	WAYPOINT		COORDENADAS						
	Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory								
NAV	TR MAG ↓	TR MAG ↑	DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR //ODD	DCL PAR// EVEN	CTLU	RMK
UL 348									**(1)**
✧	DGO VOR/DME			33°39'26'' S	71°36'52'' W				
RNAV 10	267°	087°	61	FL 450 / FL 245	10	↑	↓	ACCS	
✧	PUDRO			33°40'25'' S	72°50'7'' W				
RNAV 10	266°	086°	8	FL 450 / FL 245	10	↑	↓	ACCO	
✧	TIRLO			33°40'30'' S	73°0'0'' W				
RNAV 10	267°	086°	100	FL 450 / FL 245	10	↑	↓	ACCO	
✧	LOKOL			33°40'0'' S	75°0'0'' W				
RNAV 10	270°	089°	253	FL 450 / FL 245	10	↑	↓	ACCO	
✧	XONAT			33°12'0'' S	80°0'0'' W				
RNAV 10	267°	086°	254	FL 450 / FL 245	10	↑	↓	ACCO	
✧	TOGUP			32°43'0'' S	85°0'0'' W				
RNAV 10	266°	087°	257	FL 450 / FL 245	10	↑	↓	ACCO	
✧	OSOGU			32°2'0'' S	90°0'0'' W				
RNAV 10	266°	088°	262	FL 600 / FL 245	10	↑	↓	ACCO	
✧	KEXEM			31°9'0'' S	95°0'0'' W				
RNAV 10	268°	090°	267	FL 600 / FL 245	10	↑	↓	ACCO	
✧	MUGUK			30°2'0'' S	100°0'0'' W				
RNAV 10	270°	090°	326	FL 600 / FL 245	10	↑	↓	ACCO	
✧	VALUM			28°26'5'' S	105°55'45'' W				
RNAV 10	273°	093°	80	FL 600 / FL 245	10	↑	↓	ACCO	
✧	PUMPI			28°0'29'' S	107°21'50'' W				
RNAV 10	274°	095°	61	FL 600 / FL 245	10	↑	↓	ACCO	
✧	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 ↓	TR MAG ↑	DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR //ODD	DCL PAR// EVEN	CTLU	RMK
UL 348 (CONTINUACIÓN)									**(1)**
✧	ASALA 27°40'32'' S 108°26'22'' W								
RNAV 10	285°	106°	60	FL 600 / FL 245	10	↑	↓	ACCO	
✧	IPA VOR/DME 27°9'50'' S 109°24'21'' W								
RNAV 10	261°	082°	60	FL 600 / FL 245	10	↑	↓	ACCO	
✧	VUGSU 27°3'0'' S 110°31'9'' W								
RNAV 10	262°	082°	60	FL 600 / FL 245	10	↑	↓	ACCO	
✧	HANPI 26°55'38'' S 111°37'48'' W								
RNAV 10	262°	084°	183	FL 600 / FL 245	10	↑	↓	ACCO	
✧	SAKOB 26°30'0'' S 115°0'0'' W								
RNAV 10	264°	086°	274	FL 600 / FL 245	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 ↓	TR MAG ↑	DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR //ODD	DCL PAR// EVEN	CTLU	RMK
UL 401									**(1)**
✧ Ⓜ	**ESDIN**			**18°21'0'' S 80°12'12'' W**					
RNAV 10	**152°**	**330°**	**433**	**FL 450** **FL 245**	**10**	↓	↑	**ACCO**	**(2)**
✧ Ⓜ	**JURAK**			**24°47'6'' S 76°37'45'' W**					
RNAV 10	**151°**	**330°**	**253**	**FL 450** **FL 245**	**10**	↓	↑	**ACCO**	**(2)**
✧ Ⓜ	**ANPUK**			**28°30'12'' S 74°24'9'' W**					
RNAV 10	**148°**	**327°**	**177**	**FL 450** **FL 245**	**10**	↓	↑	**ACCO**	
✧	**PULOK**			**31°2'2'' S 72°39'40'' W**					
RNAV 10	**149°**	**328°**	**83**	**FL 450** **FL 245**	**10**	↓	↑	**ACCO**	
✧	**TOLAS**			**32°13'18'' S 71°51'18'' W**					
RNAV 10	**148°**	**328°**	**36**	**FL 450** **FL 245**	**10**	↓	↑	**ACCO**	
✧	**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 ↓	TR MAG ↑	DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR //ODD	DCL PAR// EVEN	CTLU	RMK
UL 405									**(1)**
✧ Ⓜ	UMKAL			32°53'0'' S	70°0'0'' W				
RNAV 5	**267°**		27	FL 450 / FL 245	5		↓	ACCS	
✧	RIBLA			32°54'24'' S	70°32'23'' W				
RNAV 5	**266°**		14	FL 450 / FL 245	5		↓	ACCS	
✧	UGOLA			32°55'9'' S	70°48'40'' W				
RNAV 5	**264°**		19	FL 450 / FL 245	5		↓	ACCS	
✧	DONTI			32°57'0'' S	71°11'24'' W				
RNAV 5	**308°**		20	FL 450 / FL 245	5		↓	ACCS	
✧	VTN VOR/DME			32°44'19'' S	71°29'46'' W				

RMK:	(1) GNSS o INS/IRS RQRD
CHG:	Formato / *Layout*

UL 416									**(1)**
✧	TOY VOR/DME			30°16'35'' S	71°28'25'' W				
RNAV 5	116°	297°	20	FL 450 / FL 245	5	↓	↑	ACCS	
✧	TITKI			30°25'30'' S	71°7'47'' W				
RNAV 5	117°	297°	17	FL 450 / FL 245	5	↓	↑	ACCS	
✧	VUNIK			30°32'58'' S	70°50'30'' W				
RNAV 5	116°	296°	6	FL 450 / FL 245	5	↓	↑	ACCS	
✧	NIRNU			30°35'33'' S	70°44'22'' W				
RNAV 5	117°	297°	16	FL 450 / FL 245	5	↓	↑	ACCS	
✧	VANIL			30°42'37'' S	70°27'41'' W				
RNAV 5	117°	297°	10	FL 450 / FL 245	5	↓	↑	ACCS	
✧	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 ↓	TR MAG ↑	DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR //ODD	DCL PAR// EVEN	CTLU	RMK
UL 531									**(1)**
✧	AMB VOR/DME		33°25'11'' S 70°47'4'' W						
RNAV 5	176°		19	FL 450 / FL 245	5	↓		ACCS	
✧	VISEK		33°43'42'' S 70°45'54'' W						
RNAV 5	094°		25	FL 450 / FL 245	5	↓		ACCS	
✧	YESOS		33°45'42'' S 70°15'48'' W						
RNAV 5	094°		18	FL 450 / FL 245	5	↓		ACCS	
✧ Ⓜ	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 / FL 245**	**5**	↑	↓	**ACCI**	
✧	**LOA VOR/DME**		**22°30'7'' S 68°52'32'' W**						
RNAV 5	**253°**	**072°**	**94**	**FL 450 / FL 245**	**5**	↑	↓	**ACCI**	
✧	**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 ↓	TR MAG ↑	DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR //ODD	DCL PAR// EVEN	CTLU	RMK
UL 550									**(1)**
✦	ALDAX			18°21'0'' S 72°28'20'' W					
RNAV 5	146°	326°	155	FL 450 / FL 245	5	↓	↑	ACCI	
✦	IRULI			20°22'21'' S 70°45'9'' W					
RNAV 5	146°	326°	19	FL 450 / FL 245	5	↓	↑	ACCI	
✧	DADGI			20°37'17'' S 70°32'12'' W					
RNAV 5	146°	326°	28	FL 450 / FL 245	5	↓	↑	ACCI	
✦	XONOG			20°59'14'' S 70°13'5'' W					
RNAV 5	146°	327°	118	FL 450 / FL 245	5	↓	↑	ACCI	
✦	LOA VOR/DME			22°30'7'' S 68°52'32'' W					
RNAV 5	149°	329°	35	FL 450 / FL 245	5	↓	↑	ACCI	
✧	PANED			22°57'55'' S 68°29'41'' W					
RNAV 5	149°	329°	87	FL 450 / FL 245	5	↓	↑	ACCI	
✦ Ⓜ	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 ↓	TR MAG ↑	DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR //ODD ↓	DCL PAR// EVEN ↑	CTLU	RMK
UL 650									**(1)**
✧	ELASA		24°0'42'' S 73°37'8'' W						
RNAV 5	137°	318°	87	FL 450 / FL 245	5	↓	↑	ACCO	
✧	UTNUN		25°3'52'' S 72°29'55'' W						
RNAV 5	138°	318°	110	FL 450 / FL 245	5	↓	↑	ACCI	
✧	RONUV		26°22'2'' S 71°4'43'' W						
RNAV 5	138°	318°	26	FL 450 / FL 245	5	↓	↑	ACCI	
◈	ILSOT		26°40'8'' S 70°44'30'' W						
RNAV 5	138°	318°	26	FL 450 / FL 245	5	↓	↑	ACCI	
✧	REBEP		26°58'48'' S 70°23'33'' W						
RNAV 5	138°	318°	24	FL 450 / FL 245	5	↓	↑	ACCI	
◈	BUVSA		27°16'1'' S 70°4'3'' W						
RNAV 5	138°	318°	22	FL 450 / FL 245	5	↓	↑	ACCI	
✧ Ⓜ	PABOS		27°31'21'' S 69°46'33'' W						
RNAV 5	116°	297°	40	FL 450 / FL 245	5	↓	↑	ACCI	
✧ Ⓜ	GEKAL		27°46'50'' S 69°5'30'' W						

RMK:	(1) GNSS o INS/IRS RQRD
CHG:	Formato / *Layout*

UL 653									**(1)**
✧	NIA VOR/DME		38°54'22'' S 72°38'38'' W						
RNAV 5	084°	265°	18	FL 450 / FL 245	5	↓	↑	ACCM	
◈	MUBIL		38°54'56'' S 72°15'8'' W						
RNAV 5	085°	265°	38	FL 450 / FL 245	5	↓	↑	ACCM	
✧	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 ↓	TR MAG ↑	DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR //ODD	DCL PAR// EVEN	CTLU	RMK
UL 670									**(1)**
✧	MON VOR/DME		41°25'45'' S	73°5'31'' W					
RNAV 5	161°		60	FL 450 FL 245	5	↓		ACCM	
✧	GUTIN		42°24'24'' S	72°48'45'' W					
RNAV 5	158°		68	FL 450 FL 245	5	↓		ACCM	
✧	DOTGU		43°30'53'' S	72°28'23'' W					
RNAV 5	159°		108	FL 450 FL 245	5	↓		ACCM	
✧	UDOVI		45°15'40'' S	71°54'38'' W					
RNAV 5	159°		40	FL 450 FL 245	5	↓		ACCM	
✧	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 FL 245	5	↓	↑	ACCN	
✧	NAS VOR/DME		53°0'15'' S	70°51'19'' W					
RNAV 5	136°	315°	71	FL 450 FL 245	5	↓	↑	ACCN	
✧	ALMIR		54°0'0'' S	69°48'30'' W					
RNAV 5	122°	301°	58	FL 450 FL 245	5	↓	↑	ACCN	
✧	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* FL 245*	5*	↓*	↑*	ACCN	
✧	PWL VOR/DME		54°55'46'' S	67°37'16'' W					

RMK:	**(*)PARA INFORMACIÓN DETALLADA, REFIÉRASE 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 ↓	TR MAG ↑	DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR //ODD	DCL PAR// EVEN	CTLU	RMK
UL 780									**(1)**
✧ Ⓜ	SORTA			18°21'0'' S 76°18'12'' W					
RNAV 10	166°	345°	191	FL 450 FL 245	10	↓	↑	ACCO	(2)
✧	ISPEL			21°25'19'' S 75°22'46'' W					
RNAV 10	165°	344°	177	FL 450 FL 245	10	↓	↑	ACCO	(2)
✧ Ⓜ	LIVOR			24°15'51'' S 74°29'15'' W					
RNAV 10	164°	343°	219	FL 450 FL 245	10	↓	↑	ACCO	(2)
✧ Ⓜ	SULNA			27°46'43'' S 73°20'21'' W					
RNAV 10		340°	46	FL 450 FL 245	10		↑	ACCO	
✧	SIKAB			28°30'0'' S 73°3'12'' W					
RNAV 10		340°	75	FL 450 FL 245	10		↑	ACCS	
✧	VUTRA			29°40'58'' S 72°34'32'' W					
RNAV 10		340°	62	FL 450 FL 245	10		↑	ACCS	
✧	MOPNU			30°39'34'' S 72°10'19'' W					
RNAV 10		339°	64	FL 450 FL 245	10		↑	ACCS	
✧	AKPOK			31°40'12'' S 71°44'43'' W					
RNAV 10		339°	38	FL 450 FL 245	10		↑	ACCS	
✧	BUXIS			32°15'33'' S 71°29'30'' W					
RNAV 10		339°	44	FL 450 FL 245	10		↑	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** (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 ↓	TR MAG ↑	DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR //ODD	DCL PAR// EVEN	CTLU	RMKS
UL 797									**(1)**
✧	OPLES			20°34'16'' S 70°11'0'' W					
RNAV5	154°	334°	43	FL 450 FL 245	5	↓	↑	**ACCI**	
✧	AKNUV			21°10'47'' S 69°46'32'' W					
RNAV5	096°	277°	58	FL 450 FL 245	5	↓	↑	**ACCI**	
✧	TOKOL			21°10'53'' S 68°44'9'' W					
RNAV5	063°	244°	24	FL 450 FL 245	5	↓	↑	**ACCI**	
✧	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 ↓	TR MAG ↑	DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR //ODD	DCL PAR// EVEN	CTLU	RMK
UM 424									**(1)(2)**
✧	AMB VOR/DME			33°25'11'' S	70°47'4'' W				
RNAV 5	176°	356°	30	FL 450 / FL 245	5	↓	↑	ACCS	
✧	LINER			33°55'32'' S	70°45'8'' W				
RNAV 5	105°	285°	13	FL 450 / FL 245	5	↓	↑	ACCS	
✧	SUPRA			33°59'12'' S	70°30'8'' W				
RNAV 5	108°	288°	36	FL 450 / FL 245	5	↓	↑	ACCS	
✧ Ⓜ	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 / FL 245	5		↓	ACCS	
✧	DILOK			31°56'0'' S	70°38'0'' W				
RNAV 5	190°		60	FL 450 / FL 245	5	↓		ACCS	
✧	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 / FL 245	5	↓	↑	ACCI	
✧	ANGAT			23°9'7'' S	68°33'11'' W				
RNAV 5	162°	342°	75	FL 450 / FL 245	5	↓	↑	ACCI	
✧	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 ↓	TR MAG ↑	DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR //ODD ↓	DCL PAR// EVEN ↑	CTLU	RMK
UM 658									**(1)**
✧	MON VOR/DME		41°25'45'' S	73°5'31'' W					
RNAV 5	072°	252°	25	FL 450 / FL 245	5	↓	↑	ACCM	
✧	CALBU		41°21'5'' S	72°32'46'' W					
RNAV 5	072°	251°	32	FL 450 / FL 245	5	↓	↑	ACCM	
✧ Ⓜ	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 / FL 245**	**5**	↑	↓	**ACCI**	
✧	**LOLES**		**17°54'0'' S**	**69°47'0'' W**					
RNAV 5	**236°**	**056°**	**37**	**FL 450 / FL 245**	**5**	↑	↓	**ACCI**	
✧	**DANKI**		**18°18'24'' S**	**70°16'30'' W**					
RNAV 5	**234°**	**054°**	**6**	**FL 450 / FL 245**	**5**	↑	↓	**ACCI**	
✧	**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 / FL 245	5	↓		ACCS	
✧	VANEK		34°15'19'' S	70°41'16'' W					
RNAV 5	169°		20	FL 450 / FL 245	5	↓		ACCS	
✧	SIROV		34°35'5'' S	70°37'22'' W					
RNAV 5	169°		37	FL 450 / FL 245	5	↓		ACCS	
✧	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 ↓	TR MAG ↑	DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR //ODD	DCL PAR// EVEN	CTLU	RMK
UM 789									**(1)**
✧	ARI VOR/DME			18°22'10'' S 70°20'47'' W					
RNAV 5	199°	019°	66	FL 450 / FL 245	5	↓	↑	ACCI	
✧	SIRAM			19°26'19'' S 70°36'5'' W					
RNAV 5	167°	347°	72	FL 450 / FL 245	5	↓	↑	ACCI	
✧	OPLES			20°34'16'' S 70°11'0'' W					
RNAV 5	154°	334°	43	FL 450 / FL 245	5	↓	↑	ACCI	
✧	AKNUV			21°10'47'' S 69°46'32'' W					
RNAV 5	154°	334°	44	FL 450 / FL 245	5	↓	↑	ACCI	
⟡	VUREL			21°47'42'' S 69°21'34'' W					
RNAV 5	154°	334°	50	FL 450 / FL 245	5	↓	↑	ACCI	
✧	LOA VOR/DME			22°30'7'' S 68°52'32'' W					
RNAV 5	126°	306°	29	FL 450 / FL 245	5	↓	↑	ACCI	
⟡	MINAG			22°44'12'' S 68°25'14'' W					
RNAV 5	126°	306°	81	FL 450 / FL 245	5	↓	↑	ACCI	
✧ Ⓜ	**KADAT**			**23°23'30'' S 67°8'0'' W**					

RMK:	(1) GNSS o INS/IRS RQRD
CHG:	Coordenadas KADAT / *Coordinates KADAT*

UM 799									**(1)**
✧	ASIMO			31°53'0'' S 70°19'0'' W					
RNAV 5	**260°**		16	FL 450 / FL 245	5		↓	ACCS	
⟡	DILOK			31°56'0'' S 70°38'0'' W					
RNAV 5	190°		60	FL 450 / FL 245	5	↓		ACCS	
✧	TBN VOR/DME			32°55'6'' S 70°50'14'' W					

RMK:	(1) GNSS o INS/IRS RQRD
CHG:	

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 ↓	TR MAG ↑	DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR //ODD	DCL PAR// EVEN	CTLU	RMK
UN 527									**(1)**
✧	TBN VOR/DME		32°55'6'' S 70°50'14'' W						
RNAV5	**045°**		10	FL 450 / FL 245	5	↓		ACCS	
✧	PABEK		32°47'52'' S 70°42'1'' W						
RNAV5	**043°**		35	FL 450 / FL 245	5	↓		ACCS	
✧	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 / FL 245**	**5**	↓	↑	**ACCN**	
✧	**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 ↓	TR MAG ↑	DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR //ODD	DCL PAR// EVEN	CTLU	RMK
UP 664									**(1)**
✧	**PALIX**			**52°4'0'' S 69°48'0'' W**					
RNAV5	**203°**	**022°**	**68**	**FL 450** / **FL 245**	**5**	↓	↑	**ACCN**	
✧	**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 ↓	TR MAG ↑	DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR //ODD	DCL PAR// EVEN	CTLU	RMK
UQ 802									**(1)**
SIRAM				19°26'19'' S 70°36'5'' W					
RNAV 5 / RNP 2*		359°	33	FL 450 / FL 245	5		↑	ACCI	
KIMUP				19°59'25'' S 70°31'59'' W					
RNAV 5 / RNP 2*		006°	38	FL 450 / FL 245	5		↑	ACCI	
DADGI				20°37'17'' S 70°32'12'' W					
RNAV 5 / RNP 2*		006°	43	FL 450 / FL 245	5		↑	ACCI	
EDNIX				21°21'16'' S 70°32'27'' W					
RNAV 5 / RNP 2*		005°	32	FL 450 / FL 245	5		↑	ACCI	
GAXIR				21°53'31'' S 70°32'38'' W					
RNAV 5 / RNP 2*		006°	60	FL 450 / FL 245	5		↑	ACCI	
ARPOM				22°53'13'' S 70°33'46'' W					
RNAV 5 / RNP 2*		005°	54	FL 450 / FL 245	5		↑	ACCI	
SUNRU				23°47'47'' S 70°34'0'' W					
RNAV 5 / RNP 2*		004°	25	FL 450 / FL 245	5		↑	ACCI	
LONEK				24°12'52'' S 70°33'51'' W					
RNAV 5 / RNP 2*		003°	35	FL 450 / FL 245	5		↑	ACCI	
DOVRI				24°48'2'' S 70°33'38'' W					
RNAV 5 / RNP 2*		008°	38	FL 450 / FL 245	5		↑	ACCI	
PUNSO				25°26'0'' S 70°36'54'' W					
RNAV 5 / RNP 2*		007°	61	FL 450 / FL 245	5		↑	ACCI	
DOVKA				26°26'47'' S 70°42'13'' W					
RNAV 5 / RNP 2*		011°	13	FL 450 / FL 245	5		↑	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 ↓	TR MAG ↑	DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR //ODD	DCL PAR// EVEN	CTLU	RMK
UQ 802 (CONTINUACIÓN)									**(1)**
✧	ILSOT			26°40'8'' S 70°44'30'' W					
RNAV 5 / RNP 2*		007°	96	FL 450 / FL 245	5		↑	ACCI	
✧	PUNAP			28°16'17'' S 70°54'37'' W					
RNAV 5 / RNP 2*		007°	14	FL 450 / FL 245	5		↑	ACCI	
✧	VUGUS			28°30'0'' S 70°56'2'' W					
RNAV 5 / RNP 2*		005°	46	FL 450 / FL 245	5		↑	ACCS	
✧	KILIN			29°16'7'' S 71°0'21'' W					
RNAV 5 / RNP 2*		008°	11	FL 450 / FL 245	5		↑	ACCS	
✧	KUGER			29°27'9'' S 71°2'4'' W					
RNAV 5 / RNP 2*		006°	48	FL 450 / FL 245	5		↑	ACCS	
✧	ANDAK			30°14'37'' S 71°7'9'' W					
RNAV 5 / RNP 2*		003°	11	FL 450 / FL 245	5		↑	ACCS	
✦	TITKI			30°25'30'' S 71°7'47'' W					
RNAV 5 / RNP 2*		003°	22	FL 450 / FL 245	5		↑	ACCS	
✧	EDRON			30°47'41'' S 71°9'6'' W					
RNAV 5 / RNP 2*		003°	10	FL 450 / FL 245	5		↑	ACCS	
✧	KUGAP			30°57'42'' S 71°9'43'' W					
RNAV 5 / RNP 2*		003°	49	FL 450 / FL 245	5		↑	ACCS	
✦	ITAVA			31°46'52'' S 71°12'41'' W					
RNAV 5 / RNP 2*		358°	62	FL 450 / FL 245	5		↑	ACCS	
✦	TENUT			32°49'19'' S 71°11'33'' W					
RNAV 5 / RNP 2*		358°	8	FL 450 / FL 245	5		↑	ACCS	
✦	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 ↓	TR MAG ↑	DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR //ODD	DCL PAR// EVEN	CTLU	RMK
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 ↓	TR MAG ↑	DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR //ODD	DCL PAR// EVEN	CTLU	RMK
UQ 802 (CONTINUACIÓN)									**(1)**
⌖	VOVKI			41°5'56'' S	73°1'48'' W				
RNAV 5 / RNP 2*		360°	20	FL 450 FL 245	5		↑	ACCM	
✧	MON VOR/DME			41°25'45'' S	73°5'31'' W				
RNAV 5 / RNP 2*		356°	60	FL 450 FL 245	5		↑	ACCM	
✧	CAUKE			42°25'31'' S	73°12'7'' W				
RNAV 5 / RNP 2*		356°	43	FL 450 FL 245	5		↑	ACCM	
⌖	KORKO			43°8'52'' S	73°16'40'' W				
RNAV 5 / RNP 2*		355°	121	FL 450 FL 245	5		↑	ACCM	
✧	ESGOR			45°9'33'' S	73°31'21'' W				
RNAV 5 / RNP 2*		350°	111	FL 450 FL 245	5		↑	ACCM	
✧	SATIN			47°0'0'' S	73°36'25'' W				
RNAV 5 / RNP 2*		352°	75	FL 450 FL 245	5		↑	ACCN	
✧	VUTRU			48°14'55'' S	73°45'22'' W				
RNAV 5 / RNP 2*		352°	63	FL 450 FL 245	5		↑	ACCN	
✧	SINEL			49°17'26'' S	73°53'12'' W				
RNAV 5 / RNP 2*		351°	65	FL 450 FL 245	5		↑	ACCN	
✧	KOLPU			50°21'59'' S	74°1'39'' W				
RNAV 5 / RNP 2*		316°	64	FL 450 FL 245	5		↑	ACCN	
⌖	TOKOS			51°17'0'' S	73°11'15'' W				
RNAV 5 / RNP 2*		316°	39	FL 450 FL 245	5		↑	ACCN	
✧	TOPEM			51°50'5'' S	72°39'46'' W				
RNAV 5 / RNP 2*		305°	31	FL 450 FL 245	5		↑	ACCN	
✧	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 ↓	TR MAG ↑	DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR //ODD	DCL PAR// EVEN	CTLU	RMK
UQ 802 (CONTINUACIÓN)									**(1)**
✦	SIRUN			52°13'16'' S	72°6'33'' W				
RNAV 5 / RNP 2*		305°	41	FL 450 / FL 245	5		↑	ACCN	
⌖	GEKAM			52°43'29'' S	71°22'3'' W				
RNAV 5 / RNP 2*		301°	15	FL 450 / FL 245	5		↑	ACCN	
✦	USORI			52°54'3'' S	71°4'14'' W				
RNAV 5 / RNP 2*		296°	10	FL 450 / FL 245	5		↑	ACCN	
✦	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 ↓	TR MAG ↑	DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR //ODD	DCL PAR// EVEN	CTLU	RMK
UQ 803									**(1)**
✦	LOBAG		19°25'42'' S 70°12'45'' W						
RNAV 5 / RNP 2*	187°		57	FL 450 / FL 245	5	↓		ACCI	
✧	ERVAR		20°22'29'' S 70°12'57'' W						
RNAV 5 / RNP 2*	186°		37	FL 450 / FL 245	5	↓		ACCI	
✦	XONOG		20°59'14'' S 70°13'5'' W						
RNAV 5 / RNP 2*	186°		54	FL 450 / FL 245	5	↓		ACCI	
✦	ENLUS		21°53'35'' S 70°13'16'' W						
RNAV 5 / RNP 2*	194°		60	FL 450 / FL 245	5	↓		ACCI	
✧	PUKTA		22°53'7'' S 70°22'40'' W						
RNAV 5 / RNP 2*	185°		54	FL 450 / FL 245	5	↓		ACCI	
✧	ISEKA		23°47'47'' S 70°23'5'' W						
RNAV 5 / RNP 2*	183°		60	FL 450 / FL 245	5	↓		ACCI	
✦	UKATO		24°48'9'' S 70°21'4'' W						
RNAV 5 / RNP 2*	182°		76	FL 450 / FL 245	5	↓		ACCI	
✧	NENAT		26°4'4'' S 70°18'30'' W						
RNAV 5 / RNP 2*	188°		55	FL 450 / FL 245	5	↓		ACCI	
✦	REBEP		26°58'48'' S 70°23'33'' W						
RNAV 5 / RNP 2*	188°		91	FL 450 / FL 245	5	↓		ACCI	
✧	MORMI		28°30'0'' S 70°32'10'' W						
RNAV 5 / RNP 2*	187°		25	FL 450 / FL 245	5	↓		ACCS	
✧	OGROS		28°55'15'' S 70°34'32'' W						
RNAV 5 / RNP 2*	187°		100	FL 450 / FL 245	5	↓		ACCS	
✦	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 ↓	TR MAG ↑	DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR //ODD	DCL PAR// EVEN	CTLU	RMK
UQ 803 (CONTINUACIÓN)									**(1)**
✧	NIRNU			30°35'33'' S 70°44'22'' W					
RNAV 5 / RNP 2*	186°		45	FL 450 / FL 245	5	↓		ACCS	
✧	ISGUD			31°20'8'' S 70°48'43'' W					
RNAV 5 / RNP 2*	185°		25	FL 450 / FL 245	5	↓		ACCS	
✧	SIMOK			31°45'6'' S 70°51'11'' W					
RNAV 5 / RNP 2*	178°		70	FL 450 / FL 245	5	↓		ACCS	
✧	UGOLA			32°55'9'' S 70°48'40'' W					
RNAV 5 / RNP 2*	184°		66	FL 450 / FL 245	5	↓		ACCS	
✧	ANGOD			34°0'52'' S 70°55'28'' W					
RNAV 5 / RNP 2*	191°		44	FL 450 / FL 245	5	↓		ACCS	
✧	ANDIX			34°43'34'' S 71°7'9'' W					
RNAV 5 / RNP 2*	189°		50	FL 450 / FL 245	5	↓		ACCS	
✧	MUNEP			35°32'40'' S 71°19'10'' W					
RNAV 5 / RNP 2*	189°		133	FL 450 / FL 245	5	↓		ACCS	
✧	SUMKO			37°43'3'' S 71°52'24'' W					
RNAV 5 / RNP 2*	189°		48	FL 450 / FL 245	5	↓		ACCS	
✧	GEDIN			38°30'0'' S 72°7'9'' W					
RNAV 5 / RNP 2*	189°		26	FL 450 / FL 245	5	↓		ACCM	
✧	MUBIL			38°54'56'' S 72°15'8'' W					
RNAV 5 / RNP 2*	189°		52	FL 450 / FL 245	5	↓		ACCM	
✧	ERUKA			39°45'4'' S 72°31'27'' W					
RNAV 5 / RNP 2*	178°		160	FL 450 / FL 245	5	↓		ACCM	
✧	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 ↓	TR MAG ↑	DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR //ODD	DCL PAR// EVEN	CTLU	RMK
UQ 803 (CONTINUACIÓN)									**(1)**
✦	GUTIN			42°24'24'' S 72°48'45'' W					
RNAV 5 / RNP 2*	174°		40	FL 450 / FL 245	5	↓		ACCM	
✦	KAMEK			43°4'19'' S 72°51'0'' W					
RNAV 5 / RNP 2*	174°		236	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	
✦	NIPLA			48°16'15'' S 73°20'4'' W					
RNAV 5 / RNP 2*	176°		127	FL 450 / FL 245	5	↓		ACCN	
✦	BODOM			50°21'59'' S 73°46'2'' W					
RNAV 5 / RNP 2*	136°		59	FL 450 / FL 245	5	↓		ACCN	
✧	NEPOL			51°12'13'' S 72°58'21'' W					
RNAV 5 / RNP 2*	135°		38	FL 450 / FL 245	5	↓		ACCN	
✦	PNT VOR/DME			51°44'6'' S 72°26'53'' W					
RNAV 5 / RNP 2*	130°		26	FL 450 / FL 245	5	↓		ACCN	
✧	NEDAX			52°4'56'' S 72°1'24'' W					
RNAV 5 / RNP 2*	126°		45	FL 450 / FL 245	5	↓		ACCN	
✧	PORVA			52°38'37'' S 71°13'15'' W					
RNAV 5 / RNP 2*	126°		16	FL 450 / FL 245	5	↓		ACCN	
✧	PAMIP			52°50'36'' S 70°55'41'' W					
RNAV 5 / RNP 2*	152°		10	FL 450 / FL 245	5	↓		ACCN	
✦	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 ↓	TR MAG ↑	DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR //ODD	DCL PAR// EVEN	CTLU	RMK
UQ 805									**(1)**
✧ LINER				33°55'32'' S 70°45'8'' W					
RNAV 5 / RNP 2*	187°		50	FL 450 / FL 245	5	↓	↓	ACCS	**(2)**
✧ PANIN				34°45'8'' S 70°53'33'' W					
RNAV 5 / RNP 2*	186°		18	FL 450 / FL 245	5	↓	↓	ACCS	**(2)**
✧ MUPAV				35°3'23'' S 70°56'41'' W					
RNAV 5 / RNP 2*	186°		101	FL 450 / FL 245	5	↓	↓	ACCS	**(2)**
✧ NISDO				36°43'11'' S 71°14'17'' W					
RNAV 5 / RNP 2*	185°		108	FL 450 / FL 245	5	↓	↓	ACCS	**(2)**
✧ TOSET				38°30'0'' S 71°34'0'' W					
RNAV 5 / RNP 2*	184°		169	FL 450 / FL 245	5	↓	↓	ACCM	**(2)**
✧ IRUDI				41°16'58'' S 72°6'54'' W					
RNAV 5 / RNP 2*	180°		135	FL 450 / FL 245	5	↓	↓	ACCM	**(2)**
✧ DOTGU				43°30'53'' S 72°28'23'' W					
RNAV 5 / RNP 2*	178°		41	FL 450 / FL 245	5	↓	↓	ACCM	**(2)**
✧ BOGAD				44°11'23'' S 72°35'12'' W					
RNAV 5 / RNP 2*	178°		170	FL 450 / FL 245	5	↓	↓	ACCM	**(2)**
✧ 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 **(2) Todos los niveles utilizables entre FL300 y FL450, Comunicaciones y Vigilancia RQRD / *All levels usable between FL300 and FL450, Communications and surveillance RQRD***
CHG:	RMK 2

Designador de ruta // Route Designator									
✧ / ✧	WAYPOINT COORDENADAS Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory								
NAV	TR MAG ↓	TR MAG ↑	DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR //ODD	DCL PAR// EVEN	CTLU	RMK
UQ 808									**(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*		021°	42	FL 450 FL 245	5		↑	ACCS	
✧	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 ↓	TR MAG ↑	DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR //ODD	DCL PAR// EVEN	CTLU	RMK
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 ↓	TR MAG ↑	DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR //ODD	DCL PAR// EVEN	CTLU	RMK
UQ 809 (CONTINUACIÓN)									**(1)**
✧	MPI VOR/DME 42°20'32'' S 73°42'49'' W								
RNAV 5 / RNP 2*	168°	348°	28	FL 450 / FL 245	5	↓	↑	ACCM	
✧	MIKAS 42°48'31'' S 73°40'59'' W								
RNAV 5 / RNP 2*	168°	348°	57	FL 450 / FL 245	5	↓	↑	ACCM	
✧	SISAM 43°45'27'' S 73°37'11'' W								
RNAV 5 / RNP 2*	168°	347°	84	FL 450 / FL 245	5	↓	↑	ACCM	
✧	ESGOR 45°9'33'' S 73°31'21'' W								
RNAV 5 / RNP 2*	161°	340°	112	FL 450 / FL 245	5	↓	↑	ACCM	
✧	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 ↓	TR MAG ↑	DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR //ODD	DCL PAR// EVEN	CTLU	RMK
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 ↓	TR MAG ↑	DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR //ODD	DCL PAR// EVEN	CTLU	RMK
UQ 814									**(1)**
✧	LOA VOR/DME			22°30'7'' S 68°52'32'' W					
RNAV 5 / RNP 2*	181°	360°	39	FL 450 / FL 245	5	↓	↑	ACCI	
✧	VUDAP			23°8'38'' S 68°48'18'' W					
RNAV 5 / RNP 2*	195°	015°	13	FL 450 / FL 245	5	↓	↑	ACCI	
⌖	MARGU			23°21'8'' S 68°50'28'' W					
RNAV 5 / RNP 2*	195°	015°	87	FL 450 / FL 245	5	↓	↑	ACCI	
⌖	LITUX			24°46'56'' S 69°5'36'' W					
RNAV 5 / RNP 2*	194°	014°	48	FL 450 / FL 245	5	↓	↑	ACCI	
✧	PAGUN			25°34'51'' S 69°13'58'' W					
RNAV 5 / RNP 2*		018°	120	FL 450 / FL 245	5		↑	ACCI	
✧	PABOS			27°31'21'' S 69°46'33'' W					
RNAV 5 / RNP 2*		012°	40	FL 450 / FL 245	5		↑	ACCI	
⌖	DIMIM			28°11'11'' S 69°54'1'' W					
RNAV 5 / RNP 2*		012°	19	FL 450 / FL 245	5		↑	ACCI	
✧	PUNDA			28°30'0'' S 69°57'35'' W					
RNAV 5 / RNP 2*		012°	135	FL 450 / FL 245	5		↑	ACCS	
✧	VANIL			30°42'37'' S 70°27'41'' W					
RNAV 5 / RNP 2*		012°	38	FL 450 / FL 245	5		↑	ACCS	
✧	ELAKI			31°20'8'' S 70°36'27'' W					
RNAV 5 / RNP 2*		002°	36	FL 450 / FL 245	5		↑	ACCS	
⌖	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 ↓	TR MAG ↑	DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR //ODD	DCL PAR// EVEN	CTLU	RMK
UQ 815									**(1)**
✦ LOA VOR/DME 22°30'7'' S 68°52'32'' W									
RNAV 5 / RNP 2*	196°	015°	50	FL 450 FL 245	5	↓	↑	ACCI	
✦ CEPAM 23°19'33'' S 69°1'12'' W									
RNAV 5 / RNP 2*	195°	014°	135	FL 450 FL 245	5	↓	↑	ACCI	
✦ ENTOP 25°33'14'' S 69°24'53'' W									
RNAV 5 / RNP 2*	203°	022°	108	FL 450 FL 245	5	↓	↑	ACCI	
✧ BUVSA 27°16'1'' S 70°4'3'' W									
RNAV 5 / RNP 2*	202°		78	FL 450 FL 245	5	↓		ACCI	
✦ MORMI 28°30'0'' S 70°32'10'' W									
RNAV 5 / RNP 2*	187°		25	FL 450 FL 245	5	↓		ACCS	
✦ OGROS 28°55'15'' S 70°34'32'' W									
RNAV 5 / RNP 2*	187°		100	FL 450 FL 245	5	↓		ACCS	
✦ NIRNU 30°35'33'' S 70°44'22'' W									
RNAV 5 / RNP 2*	186°		45	FL 450 FL 245	5	↓		ACCS	
✦ ISGUD 31°20'8'' S 70°48'43'' W									
RNAV 5 / RNP 2*	185°		25	FL 450 FL 245	5	↓		ACCS	
✦ 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 ↓	TR MAG ↑	DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR //ODD	DCL PAR// EVEN	CTLU	RMK
UT 100									**(1)**
✧	NAS VOR/DME			53°0'15'' S 70°51'19'' W					
RNAV 5	138°	315°	243	FL 450 FL 245	5	↓	↑	ACCN	
✧ Ⓜ	HORNO			56°28'36'' S 67°16'0'' W					
RNAV 5	135°	312°	207	FL 450 FL 245	5	↓	↑	ACCN	
✧ Ⓜ	DRAKE			59°18'28'' S 63°35'41'' W					
RNAV 5	132°	310°	144	FL 450 FL 245	5	↓	↑	ACCN	
✧	KRILL			61°12'22'' S 60°41'11'' W					
RNAV 5	130°	309°	77	FL 450 FL 245	5	↓	↑	ACCN	
✧	**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 ↓	TR MAG ↑	DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR //ODD	DCL PAR// EVEN	CTLU	RMK
UT 101									**(1)**
✧	LOKOL			33°40'0'' S 75°0'0'' W					
RNAV 5	069°	250°	105	FL 450 / FL 245	5	↓	↑	ACCO	
✧	ITANO			33°9'12'' S 73°0'0'' W					
RNAV 5	070°	250°	11	FL 450 / FL 245	5	↓	↑	ACCO	
✧	NILTA			33°5'55'' S 72°47'47'' W					
RNAV 5	070°	250°	43	FL 450 / FL 245	5	↓	↑	ACCS	
✧	EGULU			32°52'35'' S 71°59'13'' W					
RNAV 5	070°	250°	26	FL 450 / FL 245	5	↓	↑	ACCS	
✧	VTN VOR/DME			32°44'19'' S 71°29'46'' W					
RNAV 5	108°	287°	16	FL 450 / FL 245	5	↓	↑	ACCS	
✧	TENUT			32°49'19'' S 71°11'33'' W					
RNAV 5	107°	287°	19	FL 450 / FL 245	5	↓	↑	ACCS	
✧	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 ↓	TR MAG ↑	DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR //ODD	DCL PAR// EVEN	CTLU	RMK
UT 102									**(1)**
✧	MON VOR/DME			41°25'45'' S 73°5'31'' W					
RNAV 5	161°		60	FL 450 / FL 245	5	↓		ACCM	
✧	GUTIN			42°24'24'' S 72°48'45'' W					
RNAV 5	158°		68	FL 450 / FL 245	5	↓		ACCM	
✧	DOTGU			43°30'53'' S 72°28'23'' W					
RNAV 5	159°		108	FL 450 / FL 245	5	↓		ACCM	
✧	UDOVI			45°15'40'' S 71°54'38'' W					
RNAV 5	159°		40	FL 450 / FL 245	5	↓		ACCM	
✧	BAL VOR/DME			45°54'47'' S 71°42'45'' W					
RNAV 5	**218°**	**038°**	35	FL 450 / FL 245	5	↑	↓	ACCM	
✧	SURTA			46°18'19'' S 72°19'58'' W					
RNAV 5	189°	008°	44	FL 450 / FL 245	5	↓	↑	ACCM	
✧	BETRI			47°0'0'' S 72°40'40'' W					
RNAV 5	188°	008°	81	FL 450 / FL 245	5	↓	↑	ACCN	
✧	NIPLA			48°16'15'' S 73°20'4'' W					
RNAV 5	188°	007°	65	FL 450 / FL 245	5	↓	↑	ACCN	
✧	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 ↓	TR MAG ↑	DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR //ODD	DCL PAR// EVEN	CTLU	RMK
UT 103									**(1)**
✧	LOA VOR/DME		22°30'7'' S 68°52'32'' W						
RNAV 5	254°	074°	48	FL 450 / FL 245	5	↑	↓	ACCI	
✧	TATIO		22°48'18'' S 69°40'32'' W						
RNAV 5	252°	072°	46	FL 450 / FL 245	5	↑	↓	ACCI	
✧	EKEVI		23°6'33'' S 70°26'35'' W						
RNAV 5	185°	005°	21	FL 450 / FL 245	5	↓	↑	ACCI	
✧	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 / FL 245	5	↓	↑	ACCS	
✧	ESIDO		35°46'58'' S 72°45'34'' W						
RNAV 5	190°	009°	60	FL 450 / FL 245	5	↓	↑	ACCS	
✧	CAR VOR/DME		36°45'20'' S 73°3'11'' W						
RNAV 5		338°	58	FL 450 / FL 245	5		↑	ACCS	
✧	ANGOL		37°40'30'' S 72°42'30'' W						
RNAV 5		352°	44	FL 450 / FL 245	5		↑	ACCS	
✧	KIDEM		38°24'22'' S 72°40'13'' W						
RNAV 5		352°	30	FL 450 / FL 245	5		↑	ACCM	
✧ Ⓜ	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 ↓	TR MAG ↑	DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR //ODD	DCL PAR// EVEN	CTLU	RMK
UT 105									**(1)**
✧	TOY VOR/DME		30°16'35'' S 71°28'25'' W						
RNAV 5	190°	009°	50	FL 450 FL 245	5	↓	↑	ACCS	
✧	KATOS		31°6'8'' S 71°38'1'' W						
RNAV 5	189°	009°	34	FL 450 FL 245	5	↓	↑	ACCS	
✧	AKPOK		31°40'12'' S 71°44'43'' W						
RNAV 5	189°	008°	34	FL 450 FL 245	5	↓	↑	ACCS	
✧	TOLAS		32°13'18'' S 71°51'18'' W						
RNAV 5	188°	008°	40	FL 450 FL 245	5	↓	↑	ACCS	
✧	EGULU		32°52'35'' S 71°59'13'' W						
RNAV 5	188°	008°	51	FL 450 FL 245	5	↓	↑	ACCS	
✧	UPUSI		33°42'51'' S 72°9'32'' W						
RNAV 5	188°	006°	128	FL 450 FL 245	5	↓	↑	ACCS	
✧	SOSTA		35°49'18'' S 72°36'25'' W						
RNAV 5	197°	016°	60	FL 450 FL 245	5	↓	↑	ACCS	
✧	CAR VOR/DME		36°45'20'' S 73°3'11'' W						
RNAV 5	177°	356°	61	FL 450 FL 245	5	↓	↑	ACCS	
✧	PANEX		37°45'59'' S 73°5'35'' W						
RNAV 5	157°		32	FL 450 FL 245	5	↓		ACCS	
✧	LIXAN		38°16'8'' S 72°53'48'' W						
RNAV 5	157°		40	FL 450 FL 245	5	↓		ACCM	
✧ Ⓜ	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 ↓	TR MAG ↑	DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR //ODD	DCL PAR// EVEN	CTLU	RMK
UT 107									**(1)**
✧	MUNEP		35°32'40'' S 71°19'10'' W						
RNAV 5	206°		71	FL 450 / FL 245	5	↓		ACCS	
✧	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 / FL 245	5	↓		ACCS	
✧	ITAPO		38°30'0'' S 72°22'38'' W						
RNAV 5	202°		27	FL 450 / FL 245	5	↓		ACCM	
✧	NIA VOR/DME		38°54'22'' S 72°38'38'' W						
RNAV 5	198°	018°	25	FL 450 / FL 245	5	↓	↑	ACCM	
✧	KIBEL		39°17'28'' S 72°51'53'' W						
RNAV 5	198°	018°	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
CHG:	Formato / *Layout*

Designador de ruta // Route Designator									
✧ / ✧	WAYPOINT COORDENADAS								
	Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory								
NAV	TR MAG ↓	TR MAG ↑	DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR //ODD	DCL PAR// EVEN	CTLU	RMK
UT 118									**(1)**
✧	TELAG			33°41'0'' S 70°56'0'' W					
RNAV 5	269°	089°	20	FL 450 / FL 245	5	↑	↓	ACCS	
✧	KODVO			33°40'52'' S 71°20'15'' W					
RNAV 5	263°	083°	14	FL 450 / FL 245	5	↑	↓	ACCS	
✧	NIDMU			33°42'7'' S 71°36'44'' W					
RNAV 5	267°	086°	27	FL 450 / FL 245	5	↑	↓	ACCS	
✧	UPUSI			33°42'51'' S 72°9'32'' W					
RNAV 5	266°	086°	34	FL 450 / FL 245	5	↑	↓	ACCS	
✧	ESEPA			33°43'34'' S 72°50'20'' W					
RNAV 5	266°	086°	8	FL 450 / FL 245	5	↑	↓	ACCO	
✧	OSABO			33°43'42'' S 72°59'53'' W					
RNAV 5	266°	085°	100	FL 450 / FL 245	5	↑	↓	ACCO	
✧	RENAB			33°44'20'' S 75°0'0'' W					
RNAV 5	265°	085°	98	FL 450 / FL 245	5	↑	↓	ACCO	
✧	GERKI			33°43'4'' S 76°57'55'' W					
RNAV 5	265°	084°	98	FL 450 / FL 245	5	↑	↓	ACCO	
✧	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 ↓	TR MAG ↑	DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR //ODD ↓	DCL PAR// EVEN ↑	CTLU	RMK
UT 121									**(1)**
✧	ERUKA		39°45'4'' S 72°31'27'' W						
RNAV 5	188°		74	FL 450 / FL 245	5	↓		ACCM	
✧	SARTO		40°56'49'' S 72°54'57'' W						
RNAV 5	188°		30	FL 450 / FL 245	5	↓		ACCM	
✧	MON VOR/DME		41°25'45'' S 73°5'31'' W						
RNAV 5	199°	019°	44	FL 450 / FL 245	5	↓	↑	ACCM	
✧	ANPIP		42°5'24'' S 73°32'23'' W						
RNAV 5	199°	018°	17	FL 450 / FL 245	5	↓	↑	ACCM	
✧	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 / FL 245	5		↑	ACCS	
✧	MUPAV		35°3'23'' S 70°56'41'' W						
RNAV 5	110°	290°	24	FL 450 / FL 245	5	↓	↑	ACCS	
✧	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 / FL 245	5	↓	↑	ACCM	
✧	MUKSO		43°16'49'' S 72°58'28'' W						
RNAV 5	183°	002°	115	FL 450 / FL 245	5	↓	↑	ACCM	
✧	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 ↓	TR MAG ↑	DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR //ODD	DCL PAR// EVEN	CTLU	RMK
UT 127									**(1)**
✧	MON VOR/DME		41°25'45'' S	73°5'31'' W					
RNAV 5		354°	11	FL 450 FL 245	5		↑	ACCM	
✧	SILAS		41°37'0'' S	73°6'1'' W					
RNAV 5		345°	45	FL 450 FL 245	5		↑	ACCM	
✧	GENEK		42°21'36'' S	72°58'26'' W					
RNAV 5		344°	43	FL 450 FL 245	5		↑	ACCM	
✧	KAMEK		43°4'19'' S	72°51'0'' W					
RNAV 5		344°	20	FL 450 FL 245	5		↑	ACCM	
✧	MOSBA		43°23'53'' S	72°47'31'' W					
RNAV 5		340°	48	FL 450 FL 245	5		↑	ACCM	
✧	BOGAD		44°11'23'' S	72°35'12'' W					
RNAV 5		340°	71	FL 450 FL 245	5		↑	ACCM	
✧	REKOD		45°21'6'' S	72°16'30'' W					
RNAV 5		315°	41	FL 450 FL 245	5		↑	ACCM	
✧	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 ↓	TR MAG ↑	DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR //ODD	DCL PAR// EVEN	CTLU	RMK
UT 131									**(1)**
✧	ATEDA		27°31'42'' S 72°26'38'' W						
RNAV 5		349°	59	FL 450 / FL 245	5		↑	ACCO	
✧	ENLOP		28°30'0'' S 72°13'45'' W						
RNAV 5		349°	68	FL 450 / FL 245	5		↑	ACCS	
✧	SIBOT		29°36'55'' S 71°58'41'' W						
RNAV 5		349°	51	FL 450 / FL 245	5		↑	ACCS	
✧	XOPIR		30°26'55'' S 71°47'11'' W						
RNAV 5		348°	40	FL 450 / FL 245	5		↑	ACCS	
✧	KATOS		31°6'8'' S 71°38'1'' W						
RNAV 5		348°	38	FL 450 / FL 245	5		↑	ACCS	
✧	ESNOX		31°43'19'' S 71°29'12'' W						
RNAV 5		347°	75	FL 450 / FL 245	5		↑	ACCS	
✧	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 ↓	TR MAG ↑	DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR //ODD	DCL PAR// EVEN	CTLU	RMK
UT 134									**(1)**
✧	ATEDA			27°31'42'' S 72°26'38'' W					
RNAV 5	184°	003°	58	FL 450 / FL 245	5	↓	↑	ACCO	
✧	EKOSO			28°30'0'' S 72°30'9'' W					
RNAV 5	183°	003°	23	FL 450 / FL 245	5	↓	↑	ACCS	
✧	VULOX			28°53'6'' S 72°31'34'' W					
RNAV 5	183°	003°	48	FL 450 / FL 245	5	↓	↑	ACCS	
✧	VUTRA			29°40'58'' S 72°34'32'' W					
RNAV 5	183°	002°	81	FL 450 / FL 245	5	↓	↑	ACCS	
✧	PULOK			31°2'2'' S 72°39'40'' W					
RNAV 5	182°	001°	102	FL 450 / FL 245	5	↓	↑	ACCS	
✧	PAKEN			32°44'7'' S 72°46'20'' W					
RNAV 5	181°	001°	22	FL 450 / FL 245	5	↓	↑	ACCS	
✧	NILTA			33°5'55'' S 72°47'47'' W					
RNAV 5	181°	360°	34	FL 450 / FL 245	5	↓	↑	ACCS	
✧	PUDRO			33°40'25'' S 72°50'7'' W					
RNAV 5	180°	360°	3	FL 450 / FL 245	5	↓	↑	ACCS	
✧	ESEPA			33°43'34'' S 72°50'20'' W					
RNAV 5	180°	359°	122	FL 450 / FL 245	5	↓	↑	ACCS	
✧	DEXOT			35°45'21'' S 72°58'50'' W					
RNAV 5	179°	358°	60	FL 450 / FL 245	5	↓	↑	ACCS	
✧	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 ↓	TR MAG ↑	DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR //ODD	DCL PAR// EVEN	CTLU	RMK
UT 200									**(1)**
✧	PUNSO			25°26'0'' S 70°36'54'' W					
RNAV 5		007°	111	FL 450 FL 245	5		↑	ACCI	
✧	DAT VOR/DME			27°16'46'' S 70°46'39'' W					
RNAV 5	194°	013°	60	FL 450 FL 245	5	↓	↑	ACCI	
✧	UPUKU			28°15'44'' S 71°0'5'' W					
RNAV 5	193°	013°	60	FL 450 FL 245	5	↓	↑	ACCS	
✧	ISENO			29°14'52'' S 71°13'48'' W					
RNAV 5	193°	012°	28	FL 450 FL 245	5	↓	↑	ACCS	
✧	TIMDA			29°42'42'' S 71°20'22'' W					
RNAV 5	192°	012°	35	FL 450 FL 245	5	↓	↑	ACCS	
✧	TOY VOR/DME			30°16'35'' S 71°28'25'' W					
RNAV 5	181°	360°	87	FL 450 FL 245	5	↓	↑	ACCS	
✧	ESNOX			31°43'19'' S 71°29'12'' W					
RNAV 5	180°	360°	32	FL 450 FL 245	5	↓	↑	ACCS	
✧	BUXIS			32°15'33'' S 71°29'30'' W					
RNAV 5	180°	359°	29	FL 450 FL 245	5	↓	↑	ACCS	
✧	VTN VOR/DME			32°44'19'' S 71°29'46'' W					
RNAV 5	185°	004°	55	FL 450 FL 245	5	↓	↑	ACCS	
✧	DGO VOR/DME			33°39'26'' S 71°36'52'' W					
RNAV 5	199°	018°	40	FL 450 FL 245	5	↓	↑	ACCS	
✧	ESOKI			34°16'58'' S 71°53'44'' W					
RNAV 5	198°	017°	99	FL 450 FL 245	5	↓	↑	ACCS	
✧	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 ↓	TR MAG ↑	DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR //ODD	DCL PAR// EVEN	CTLU	RMK
UT 200 (CONTINUACIÓN)									**(1)**
✧	SOSTA			35°49'18'' S 72°36'25'' W					
RNAV 5	197°	016°	60	FL 450 / FL 245	5	↓	↑	ACCS	
✧	CAR VOR/DME			36°45'20'' S 73°3'11'' W					
RNAV 5	177°	356°	61	FL 450 / FL 245	5	↓	↑	ACCS	
✧	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 ↓	TR MAG ↑	DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR //ODD	DCL PAR// EVEN	CTLU	RMK
UT 210									**(1)**
✧	ALDAX			18°21'0'' S 72°28'20'' W					
RNAV 5	138°	318°	118	FL 450 / FL 245	5	↓	↑	ACCI	
✧	LOKIR			19°41'43'' S 70°57'16'' W					
RNAV 5	146°	326°	68	FL 450 / FL 245	5	↓	↑	ACCI	
✧	OPLES			20°34'16'' S 70°11'0'' W					

RMK:	(1) GNSS o INS/IRS RQRD
CHG:	

UT 252									**(1)**
✧	**MORMI**			**28°30'0'' S 70°32'10'' W**					
RNAV 5		**226°**	**20**	**FL450 / FL245**	**5**		↓	**ACCS**	
⌖	**BOMEG**			**28°44'30'' S 70°47'51'' W**					
RNAV 5		**226°**	**43**	**FL450 / FL245**	**5**		↓	**ACCS**	
⌖	**TEDIN**			**29°15'51'' S 71°22'7'' W**					

RMK:	**(1) GNSS o INS/IRS RQRD**
CHG:	**Nueva AWY UT-252 / *New AWY UT-252 (SUP S06/25)***

UT 258									**(1)**
✧	GEKAL			27°46'50'' S 69°5'30'' W					
RNAV 5	244°	064°	49	FL 450 / FL 245	5	↑	↓	ACCI	
⌖	DIMIM			28°11'11'' S 69°54'1'' W					
RNAV 5	244°	063°	39	FL 450 / FL 245	5	↑	↓	ACCI	
✧	MORMI			28°30'0'' S 70°32'10'' W					
RNAV 5	207°	026°	63	FL 450 / FL 245	5	↓	↑	ACCS	
⌖	KUGER			29°27'9'' S 71°2'4'' W					
RNAV 5	206°	025°	54	FL 450 / FL 245	5	↓	↑	ACCS	
✧	TOY VOR/DME			30°16'35'' S 71°28'25'' W					

RMK:	(1) GNSS o INS/IRS RQRD
CHG:	

Designador de ruta // Route Designator									
✧ / ✧	WAYPOINT COORDENADAS								
	Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory								
NAV	TR MAG ↓	TR MAG ↑	DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR //ODD	DCL PAR// EVEN	CTLU	RMK
UT 276									**(1)**
✧	**ENTOP**			**25°33'14'' S 69°24'53'' W**					
RNAV 5		**013°**	**119**	**FL 450 / FL 245**	**5**		↑	**ACCI**	
✧	**PABOS**			**27°31'21'' S 69°46'33'' W**					

RMK:	(1) GNSS o INS/IRS RQRD
CHG:	Cambio de hoja / Page change

UT 291									**(1)**
✧	VAGUR			17°35'22'' S 69°26'30'' W					
RNAV 5	211°	031°	51	FL 450 / FL 245	5	↑	↓	ACCI	
✧	ERISO			18°22'10'' S 69°47'49'' W					
RNAV 5	208°	027°	68	FL 450 / FL 245	5	↓	↑	ACCI	
✧	LOBAG			19°25'42'' S 70°12'45'' W					
RNAV 5	215°	034°	38	FL 450 / FL 245	5	↑	↓	ACCI	
✧	KIMUP			19°59'25'' S 70°31'59'' W					
RNAV 5	214°	034°	26	FL 450 / FL 245	5	↑	↓	ACCI	
✧	IRULI			20°22'21'' S 70°45'9'' W					

RMK:	(1) GNSS o INS/IRS RQRD
CHG:	

Designador de ruta // Route Designator									
✧ / ✧	WAYPOINT COORDENADAS								
	Notificación obligatoria / Notificación no obligatoria // Compulsory / Non compulsory								
NAV	TR MAG ↓	TR MAG ↑	DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR //ODD	DCL PAR// EVEN	CTLU	RMK
UT 293									**(1)**
✧	SOTKU		21°52'0'' S 68°3'45'' W						
RNAV 5	208°	028°	56	FL 450 / FL 245	5	↓	↑	ACCI	
✧	MINAG		22°44'12'' S 68°25'14'' W						
RNAV 5	203°	023°	14	FL 450 / FL 245	5	↓	↑	ACCI	
✧	PANED		22°57'55'' S 68°29'41'' W						
RNAV 5	203°	023°	12	FL 450 / FL 245	5	↓	↑	ACCI	
✧	ANGAT		23°9'7'' S 68°33'11'' W						
RNAV 5	203°	022°	102	FL 450 / FL 245	5	↓	↑	ACCI	
✧	LITUX		24°46'56'' S 69°5'36'' W						
RNAV 5	206°		49	FL 450 / FL 245	5	↓		ACCI	
✧	ENTOP		25°33'14'' S 69°24'53'' W						
RNAV 5	**242°**		57	FL 450 / FL 245	5		↓	ACCI	
✧	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 / FL 245	5	↓		ACCI	
✧	VADIX		24°47'3'' S 70°11'38'' W						
RNAV 5	189°		77	FL 450 / FL 245	5	↓		ACCI	
✧	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 ↓	TR MAG ↑	DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR //ODD	DCL PAR// EVEN	CTLU	RMK
UT 296									**(1)**
✧	PAGUN 25°34'51'' S 69°13'58'' W								
RNAV 5	**209°**	027°	110	FL 450 / FL 245	5	↓	↑	ACCI	
✧	BUVSA 27°16'1'' S 70°4'3'' W								
RNAV 5	**220°**	**039°**	75	FL 450 / FL 245	5	↑	↓	ACCI	
✧	PUNAP 28°16'17'' S 70°54'37'' W								
RNAV 5	**238°**	**057°**	24	FL 450 / FL 245	5	↑	↓	ACCI	
✧	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 / FL 245	5	↓		ACCO	
✧	TIVGU 28°30'0'' S 72°48'41'' W								
RNAV 5	147°		28	FL 450 / FL 245	5	↓		ACCS	
✧	VULOX 28°53'6'' S 72°31'34'' W								
RNAV 5	147°		52	FL 450 / FL 245	5	↓		ACCS	
✧	SIBOT 29°36'55'' S 71°58'41'' W								
RNAV 5	147°		48	FL 450 / FL 245	5	↓		ACCS	
✧	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 ↓	TR MAG ↑	DIST (NM)	LÍMITES VER //VER LIMITS	LL (NM)	DCL IMPAR //ODD	DCL PAR// EVEN	CTLU	RMK
UT 316									**(1)**
✧	IPA VOR/DME			27°9'50'' S	109°24'21'' W				
RNAV 10	084°	263°	60	FL 600 / FL 245	10	↓	↑	ACCO	
✧	EROPI			27°18'47'' S	108°17'47'' W				
RNAV 10	094°	274°	61	FL 600 / FL 245	10	↓	↑	ACCO	
✧	USAVI			27°38'40'' S	107°13'27'' W				
RNAV 10	094°	273°	80	FL 600 / FL 245	10	↓	↑	ACCO	
✧	ETADI			28°4'10'' S	105°47'36'' W				
RNAV 10	092°	269°	318	FL 600 / FL 245	10	↓	↑	ACCO	
✧	KIDOX			29°32'0'' S	100°0'0'' W				
RNAV 10	090°	268°	268	FL 600 / FL 245	10	↓	↑	ACCO	
✧	VUNPA			30°36'0'' S	95°0'0'' W				
RNAV 10	087°	266°	262	FL 600 / FL 245	10	↓	↑	ACCO	
✧	EDSUK			31°25'0'' S	90°0'0'' W				
RNAV 10	086°	266°	259	FL 450 / FL 245	10	↓	↑	ACCO	
✧	NEDOM			32°3'0'' S	85°0'0'' W				
RNAV 10	085°	266°	256	FL 450 / FL 245	10	↓	↑	ACCO	
✧	SUGRO			32°27'0'' S	80°0'0'' W				
RNAV 10	086°	268°	254	FL 450 / FL 245	10	↓	↑	ACCO	
✧	OSEPI			32°42'0'' S	75°0'0'' W				
RNAV 10	087°	268°	101	FL 450 / FL 245	10	↓	↑	ACCO	
✧	VUSAL			32°44'0'' S	73°0'0'' W				
RNAV 10	088°	268°	12	FL 450 / FL 245	10	↓	↑	ACCO	
✧	PAKEN			32°44'7'' S	72°46'20'' W				
RNAV 10	088°	269°	65	FL 450 / FL 245	10	↓	↑	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**								
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 **72 HR BFR en HR AD**. FPL a SCRM deberán ser presentados con **72 HR BFR** para CDN Servicio Gubernamentales y IV Brigada Aérea-FACH.						
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.						
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 Radar	119.3 MHz PRI 120.9 MHz SCDRY	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	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
	ILS/LOC	IFAG	110.1 MHz	H24	232548 S 702636 W	CAT I - RWY 01
	GP		334.4 MHz CH 38X	H24	232719S 702651W	353 FT
ATZ/CTR AD 2 SCFA - 8						

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 SCAR - 8						
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
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/APP/GNDC 1130-2100 HR SER ARO/AIS/COM 1130-2100						
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. *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.*						
Calama/ AD El Loa SCCF	APP	Antofagasta Radar	134.1 MHz	H24	NO	D.G.A.C. Idioma-Language ES EN
	TWR	Calama Torre	118.7 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
ATZ radio 5 NM. Centrado en ARP 222954S 685413W GND/2000FT AGL CTR Clase D radio 15 NM Centrado en ARP 222954S 685413W. GND/11500FT.						

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 82271748
	G/A/G	Atacama Radio	10024 KHz	HR SER	NO	
	VOR/ DME	DAT	117.1 MHz CH 118X	H24	271646S 704639W	
	ILS/LOC	IDAT	110.1 MHz	H24	271629S 704641W	NO
	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 **+56942888439** Idioma-Language ES
	G/A/G	Chile Chico Radio	5454 KHz			
	ARO/AIS/ COM					
HR SER 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 +56 67 2522121 CEL +56 942879363
	G/A/G	Cochrane Radio	5454 KHz	HR SER		
	ARO/AIS/ COM			HR SER		
HR SER 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 3.0º
ATZ/CTR AD 2 SCIE - 7						
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
• 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 1145-2330 / SAT-SUN-HOL BTN 1230-2330 HR SER IVNO MON-FRI BTN 1245-FCCV / SAT-SUN-HOL BTN 1330-FCCV FUERA HR ATTN PROC TIBA FREQ 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 1030-2300. OTHR ACT/CNL FPL 128.3 MHz Puerto Montt Control. 5454KHz 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 76081736
	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 +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 (SCQW), AD Tolquien (SCAH), AD Gamboa (SCST) deberá contactar con Chiloé TWR 118.4 Mhz ó Puerto Montt ACC 120.1 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
	TWR	Temuco Torre	118.4 MHz	HR TWR	NO	Idioma-Language ES EN
	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 AERONÁUTICOS
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 75365077
	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	
	GNDC	Iquique Control Terrestre	121.7 MHz	H24	NO	
	FSS	Iquique Radio	127.3 MHz	H24	NO	Idioma-Language ES
	ARO/AIS/ COM			H24	NO	
	VOR/ DME	IQQ	113.3 MHz CH 80X	H24	203415S 701059W	VOR/DME sin INFO BTN RDL 015 DEG y RDL 185 DEG
	ILS/LOC	IIQQ	109.9 MHz	H24	203311S 701056W	ILS (LLZ) ELEV 53 m (174 FT). ILS CAT I
	ILS GP/ DME		333.8 MHz CH 36X	H24	203122S 701046W	ILS GP/DME ELEV 32 m (105 FT) nivel del terreno
ATZ/CTR AD 2 SCDA - 7						

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. Limite Este: Chile- Bolivia y Chile-Argentina.

ACC Iquique FREQ 128.3 MHz Sector Sur desde LAT 283000S. Límite Inferior FL 245 Limite 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 2.5º TCH 56 FT Offset
ATZ/CTR AD 2 SCIP - 7 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: **224363581**
	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
	RDR	**La Serena Radar**	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 2000FT AGL. CTR Clase D, radio 15 NM Centrado en 295459 S 7111 58 W. desde GND a 7500 FT ALT. 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 MON-FRI 1130-2130 SAT 1130-1630 SUN WO ATTN FUERA DE HR ATTN AFIS PROC TIBA FREQ 127.7MHz						
Natales/ AD Teniente Julio Gallardo SCNT	TWR	Natales Torre	118.1MHz	HR SER	NO	D.G.A.C. Idioma-Language ES EN
	GNDC	Natales Control Terrestre	121,7Mhz	HR SER	NO	
	ARO/AIS/ COM			HR SER	NO	Idioma-Language ES TEL+56 61 **2745542**
	VOR/ DME	PNT	115.9 MHz CH 106X	H24	514406S 722653W	NO
HR SER TWR / GNDC 1100-2245 HR SER ARO/AIS/COM 1045-2245						
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 ALT						
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 CEL +56 9 42884444
	G/A/G	Aysén Radio	5454 KHz	HR SER		
	ARO/AIS/ COM			HR SER		
HR SER 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	120.1 MHz / 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 3º
ATZ/CTR AD 2 SCTE - 7						
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						
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.						
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 º
ATZ/CTR AD 2 SCCI - 7						
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 **77239886**
	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
Rancagua/ La Independencia SCRG	TWR	Rancagua Torre	126.650 MHz	HR SER	NO	D.G.AC. Idioma-Language ES EN
	GNDC	Rancagua Control Terrestre	121.9 MHz	HR SER	NO	
	ARO/AIS/ COM			HR SER	NO	Idioma-Language ES
HR SER IVNO MON-SUN 1230-FCCV HR SER VRNO MON-SUN 1130-FCCV						
• 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 CEL ACCS +56 9 83935057
	INFO	Santiago Información	122.4 MHz	**HR SER**	NO	
	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

☞ **HR SER Santiago Información 08:00 Lmt – FCCV de SCEL**

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	**H**R 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 132.1 MHz	H24	NO	

ATZ/CTR **AD 2 SCEL - 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	**132.45** MHz	HR SER	NO	D.G.A.C.
	GNDC	Tobalaba Control Terrestre	**118.7** 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.
	GNDC	Santo Domingo Control Terrestre	121.9 MHz	HR SER	NO	Idioma-Language ES EN
	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 **** Valdivia TWR Freq 118.3Mhz cobertura limitada alternativa Temuco RDR 119,2MHZ**						
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 CEL +56 9 42883086
	ARO/AIS/ COM					
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+56977239671**
	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 3,2º
	ILS/MM	-	75 MHz	H24	325737S 712942W	
	L	SAL	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 **+56 652580955** **+56 979571481** **maquehuetorre@fach.mil.cl** Idioma-Language ES
	Maquehue Control terrestre	**128.8 Mhz**	**HR SER**	**NO**	

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

- **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**
- **FPL destino SCTC deberán ser presentados 48HR BFR al Comando de Operaciones Aéreas III Brigada Aérea FACH fono 652580051**

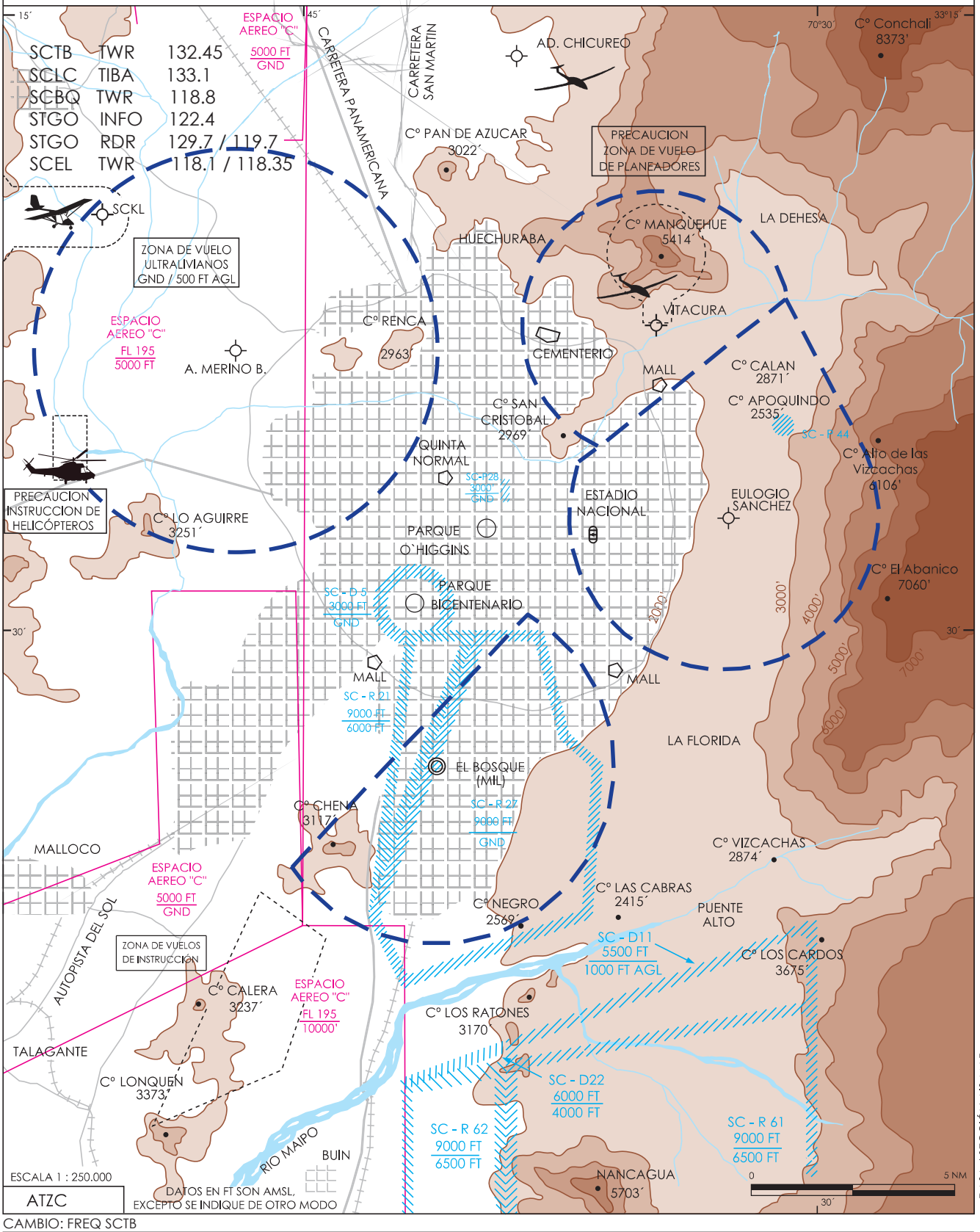
QUINTERO/ AD Quintero SCER	Quintero Torre *	118.3 MHz	HJ	NO	FACH MIL TEL TWR 222269444 TEL ARO 222269443 Idioma-Language ES
SANTIAGO/ AD El Bosque SCBQ	El Bosque Torre *	118.8 MHz 120.1MHz	HR SER	NO	FACH MIL TEL TWR 229761162 TEL ARO 222976164 COA 229768351 Idioma-Language ES
	El Bosque Control Terrestre	121.8 MHz	HR SER	NO	
	VOR/DME BQE	117.5 MHz CH 122X	H24	333350 S 704127 W	

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

***** Servicio proporcionado por la respectiva dependencia militar, consistente en Servicio de Vuelo y Alerta para el ordenamiento del tránsito aéreo en el respectivo aeródromo.

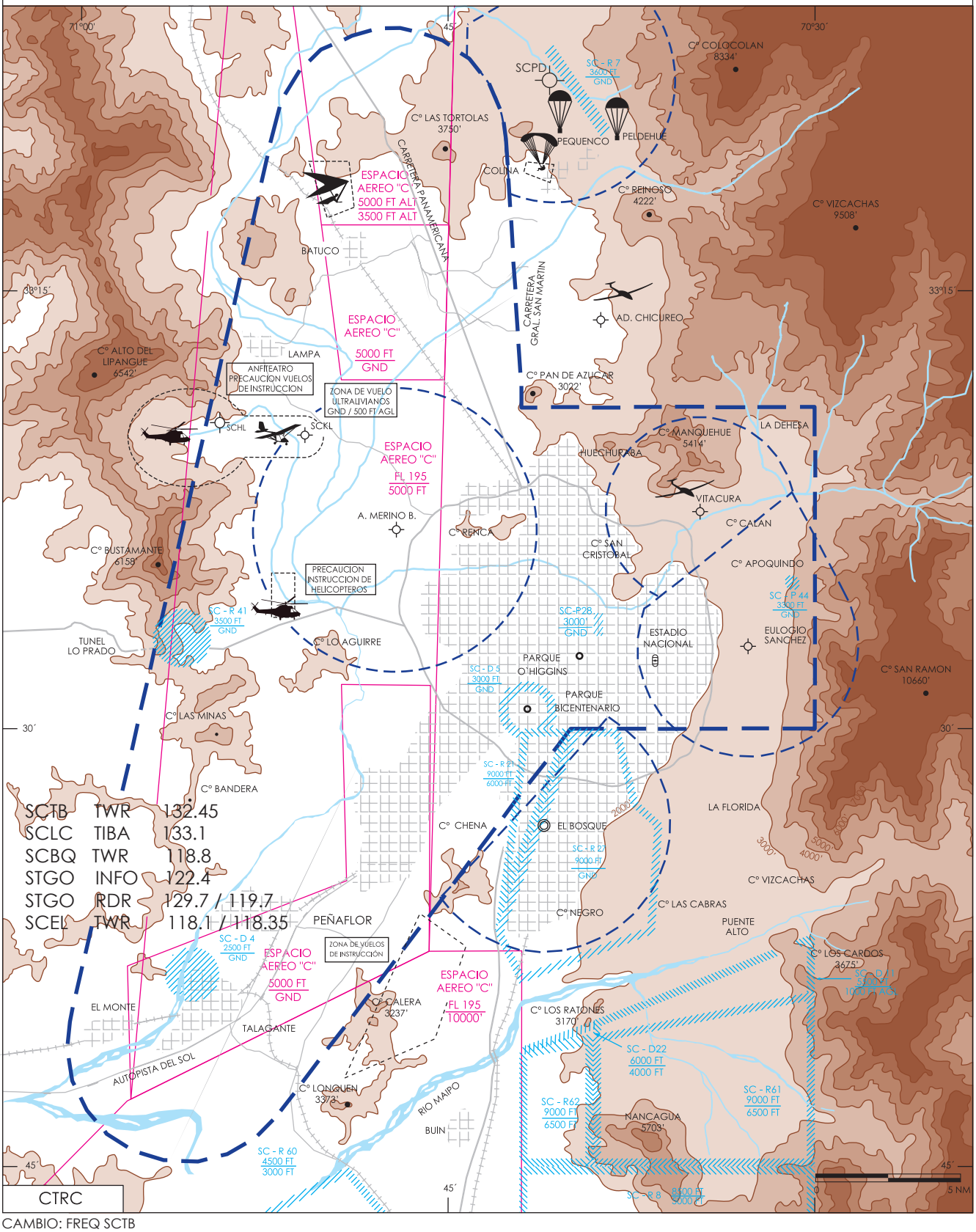
DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE
INTENTIONALLY LEFT BLANK

ZONAS DE TRANSITO DE AERODROMO (ATZ) - SANTIAGO



CAMBIO: FREQ SCTB

ZONA DE CONTROL (CTR) Clase D - SANTIAGO



CAMBIO: FREQ SCTB

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 Antofagasta Antofagasta Santiago	IREMI ELASA ATEDA TONGOY	18 21 S 24 00 S 27 31 S 30 16 S	75 23 W 73 37 W 72 26 W 71 28 W	L302 L302
UQ 814	Antofagasta Antofagasta -La Paz	PABOS EMPEX	27 31 S 20 30 S	69 46 W 68 39 W	
UL 401	Antofagasta – Lima Antofagasta Antofagasta - Santiago	ESDIN JURAK ANPUK	18 21 S 24 47 S 28 30 S	80 12 W 76 37 W 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 Antofagasta Antofagasta	SORTA LIVOR SULNA	18 21 S 24 15 S 27 46 S	76 18 W 74 29 W 73 20 W	
UM 789	Antofagasta - Córdoba	KADAT	23 23 S	67 08 W	
V 551	Santiago Santiago Puerto Montt	TONGOY CHILLÁN ARAUCANÍA	30 16 S 36 35 S 38 54 S	71 28 W 72 02 W 72 39 W	V 200 UQ 802
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 Santiago – Isla de Pascua Isla de Pascua Isla de Pascua -Tahiti	XONAT OSOGU MUGUK SAURI	33 12 S 32 02 S 30 02 S 25 45 S	80 00 W 90 00 W 100 00 W 120 00 W	L 348 L 348 L 348 L 348
UT 316	Isla de Pascua Isla de Pascua - Santiago	XIDOX EDSUK SUGRO	29 32 S 31 25 S 32 27 S	100 00 W 90 00 W 80 00 W	T 316 T 316 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 SGNIFCANT 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 LIGTHS – 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 Mataveri	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

o

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.

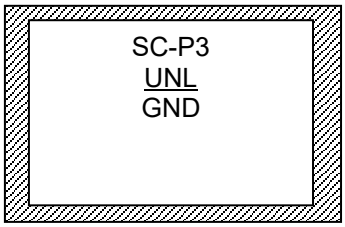
The identifier letters are: “D” for Dangerous areas, “P” for prohibited and “R” for restricted and preceded by the nationally designator and correlative number E.g. SC -D11, SC-P3, SC-R1.

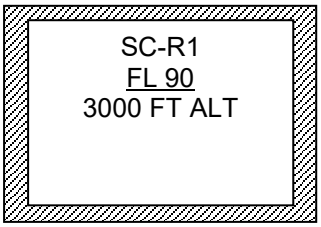
Una descripción de cada zona se encuentra en ENR 5.1-5 Zonas Peligrosas, ENR 5.1-7 Zonas Prohibidas y ENR 5.1-**15** Zonas Restringidas, en la que se indican sus límites laterales y verticales, tipo de restricción o peligro, horario y cualquier otra información necesaria.

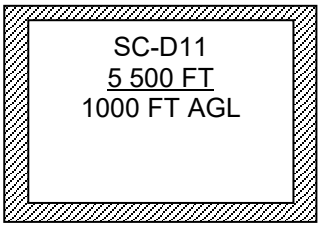
*Each area is described in the relevant ENR 5.1-5 Dangerous areas, ENR 5.1-7 Prohibited areas and ENR 5.1-**15** Restricted areas, wich indicates its lateral and vertical limits, the type of restriction or hazard involved, hourly and other pertinent information*.

Cada zona está en las Cartas de Radionavegación, con los símbolos, limites 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.

FIN

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

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 *Identification, name and lateral limits*	**Límite superior** **Límite inferior** *Upper limit* *Lower limit*	**Observaciones** Remarks
1	2	3
SC-P3 FIR PUNTA ARENAS **Isla Dawson** Espacio aéreo/Airspace: 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	UNL GND	H24
SC-P9 FIR SANTIAGO **Sector Quidico** Círculo de 1,5 NM de radio centrado en las coordenadas: 37 19 54 S 73 33 33,31 W	1600 FT AGL GND	Zona prohibida para RPAS 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: seccionderontemuco@gmail.com, Teléfono Fijo: (45) 2466819
SC-P10 FIR ANTOFAGASTA Espacio aéreo/Airspace: 185710S 700000W siguiendo arco 40 NM centrado en VOR/DME ARI 182210S 702047W luego: 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	UNL GND	FACH H24
☞ **SC-P14 FIR SANTIAGO** **Sector Alto Jahuel, Buin** **Dentro de las siguientes coordenadas:** **334403.74S/0704141.16W** **334403.52S/0704139.58W** **334405.76S/0704139.12W** **334405.48S/0704134.03W** **334410.68S/0704133.88W** **334410.94S/0704138.28W** **334412.17S/0704138.05W** **334412.31S/0704139.30W** **334403.74S/0704141.16W**	**5000 FT AGL** **GND**	**Zona prohibida para RPAS**
☞ **SC-P15 FIR PUERTO MONTT** **Sector Fundo Santa Marta, Puerto Varas** **Círculo de 0,6 NM de radio centrado en las Coordenadas: 411754.07S / 725149.95 W**	**5000 FT AGL** **GND**	**Zona prohibida para RPAS**

ZONAS PROHIBIDAS /
PROHIBITED AREAS

Identificación, nombre y límites laterales *Identification, name and lateral limits*	**Límite superior** **Límite inferior** *Upper limit* *Lower limit*	**Observaciones** *Remarks*
1	2	3
SC-P23 FIR SANTIAGO **Talcahuano** Espacio aéreo/Airspace*:* 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	• FL 195 GND/MSL • • 3 000 FT ALT GND/MSL	H24 • Límites/*Limits* FLT VFR • • Limites/*Limits* FLT IFR Uso QNH SCIE CDN Concepción Torre 118.6 MHz. REQ AUTH SOBREVUELO A CONTROL HUASCAR FREQ 126.8 MHZ
SC-P26 FIR SANTIAGO **Santiago (Ex congreso Nacional)** Espacio aéreo/Airspace: Circulo de 0.15 NM de radio centrado en las siguientes coordenadas: 33 26 18 S 70 39 12 W	1000 FT AGL 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	3 000 FT ALT 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	1000 FT AGL GND	Zona prohibida para RPAS
SC-P30 FIR SANTIAGO **Palacio Presidencial Viña del Mar** Círculo de radio 500 m centrado en: *Circle radius 500 m centred in:* 33 01 14 S 71 33 51 W	1200 FT ALT GND/MSL — IFR FL 50 GND/MSL — VFR	H24 Instrucciones/*Instructions* Viña del Mar Torre 118.9 Mhz
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	3300 FT ALT GND	H24

ZONAS PROHIBIDAS /
PROHIBITED AREAS

Identificación, nombre y límites laterales *Identification, name and lateral limits*	**Límite superior** **Límite inferior** *Upper limit* *Lower limit*	**Observaciones** *Remarks*
1	2	3
SC-P50 FIR SANTIAGO **Valparaíso** Círculo con radio 2NM centrado en: *Circle radius 2 NM centred in*: 33 01 00 S / 71 38 00 W	3 000 FT ALT GND / MSL	ARMADA DE CHILE FLT IFR Viña del Mar TWR 118.9Mhz FLT VFR Control Molo 126.8Mhz H24
SC-P51 FIR SANTIAGO **Santiago** Ubicada a 3 NM E Aeródromo Municipal de Vitacura (SCLC) en área delimitada por las siguientes coordenadas: 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	3800 FT ALT GND	H24
SC-P55 FIR ANTOFAGASTA **Iquique** Círculo de 500M de radio centrado en las siguientes coordenadas: 20 15 29,48 S / 70 06 31,66 W	2000 FT ALT GND	Zona prohibida para sobrevuelo de aeronaves
SC-P57 FIR SANTIAGO **Santiago** Ubicada a 0.4 NM E Parque Quinta normal en área delimitada por las siguientes coordenadas: 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	3000 FT ALT GND	Zona prohibida para el vuelo de aeronaves y RPA/RPAS
SC-P59 FIR SANTIAGO **Santiago** Delimitada por las siguientes coordenadas: 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	3000 FT ALT GND	H24

ZONAS PROHIBIDAS /
PROHIBITED AREAS

Identificación, nombre y límites laterales *Identification, name and lateral limits*	**Límite superior** **Límite inferior** *Upper limit* *Lower limit*	**Observaciones** *Remarks*
1	2	3
SC-P83 FIR PUERTO MONTT Coyhaique Campo Militar Coyhaique, **localizada 2.4NM NE AD SCCY.** Limites Laterales: área definida por las siguientes coordenadas geográficas: 45 33 20.23S / 72 04 08.97W 45 33 39.72S / 72 04 01.88W 45 33 55.60S / 72 04 11.49W 45 33 39.87S / 72 04 25.23W	600 FT AGL GND	Zona prohibida para el vuelo de RPA/RPAS
SC-P84 FIR PUERTO MONTT Puerto Aysén Regimiento Nº 8 “Chiloé”, **localizada 0.5NM NW AD SCAS.** Limites Laterales: área definida por las siguientes coordenadas geográficas: 45 23 29.92S / 72 41 06.05W 45 23 56.69S / 72 40 48.90W 45 23 38.36S / 72 40 44.51W 45 23 41.66S / 72 41 09.84W	600 FT AGL GND	Zona prohibida para el vuelo de RPA/RPAS
SC-P85 FIR PUNTA ARENAS Cochrane Compañía Andina Nº 20 “Cochrane”, **localizada 1.4NM SE AD SCHR.** Limites Laterales: área definida por las siguientes coordenadas geográficas: 47 15 09.45S / 72 33 28.05W 47 15 13.81S / 72 33 32.14W 47 15 14.61S / 72 33 17.40W 47 15 09.66S / 72 33 40.04W	600 FT AGL GND	Zona prohibida para el vuelo de RPA/RPAS
SC-P86 FIR PUERTO MONTT Coyhaique CIE “Las Bandurrias”, **localizada 11NM NE ciudad de Coyhaique.** Limites Laterales: área definida por las siguientes coordenadas geográficas: 45 29 46.00S / 71 53 26.00W 45 29 33.00S / 71 52 33.00W 45 29 48.00S / 71 52 29.00W 45 30 47.00S / 71 53 35.00W 45 30 18.00S / 71 53 55.00W	600 FT AGL GND	Zona prohibida para el vuelo de RPA/RPAS
☞ **SC-P87 FIR SANTIAGO** **Santa Barbara** **Sector Central Rucalhue 11km al E Santa Barbara** **Radio 6NM centrado en las siguientes coordenadas geográficas:** **37 41 54.3S / 71 53 35.7W**	**10000 FT AGL** **GND**	**Zona prohibida para el vuelo de RPA/RPAS**

ZONAS PROHIBIDAS /
PROHIBITED AREAS

Identificación, nombre y límites laterales *Identification, name and lateral limits*	**Límite superior** **Límite inferior** *Upper limit* *Lower limit*	**Observaciones** *Remarks*
1	2	3
☞ **SC-P90 FIR PUNTA ARENAS** **V División de ejército, Campo Militar Ojo Bueno** **área definida por las siguientes coordenadas geográficas:** 53 02 23.06S – 70 56 06.09W 53 02 30.33S – 70 53 42.89W 53 02 54.79S – 70 53 27.20W 53 03 13.89S – 70 51 36.92W 53 03 20.15S – 70 51 44.99W 53 03 17.70S – 70 52 29.58W 53 03 08.89S – 70 53 32.77W 53 03 17.91S – 70 55 44.37W	**1000 FT AGL** **GND**	**Zona prohibida para el vuelo de RPA/RPAS**
☞ **SC-P91 FIR PUNTA ARENAS** **V División de ejército, Destacamento Acorazado N° 5 "Lanceros"** **área definida por las siguientes coordenadas geográficas:** 51 42 40.69S – 72 27 47.59W 51 38 58.21S – 72 20 25.36W 51 36 07.87S – 72 20 11.47W 51 35 36.43S – 72 19 23.08W 51 38 00.29S – 72 17 11.24W 51 43 14.79S – 72 17 17.04W 51 44 04.64S – 72 27 11.64W	**1000 FT AGL** **GND**	**Zona prohibida para el vuelo de RPA/RPAS**
☞ **SC-P92 FIR PUNTA ARENAS** **V División de ejército, Regimiento logístico N° 5 "Magallanes"** **área definida por las siguientes coordenadas geográficas:** 53 06 24.75S – 70 53 18.42W 53 06 22.03S – 70 53 26.76W 53 06 20.39S – 70 53 29.92W 53 06 11.72S – 70 53 25.70W 53 06 12.48S – 70 53 10.67W 53 06 25.73S – 70 53 13.64W	**1000 FT AGL** **GND**	**Zona prohibida para el vuelo de RPA/RPAS**
☞ **SC-P93 FIR PUNTA ARENAS** **V División de ejército, Regimiento N° 10 "Pudeto"** **área definida por las siguientes coordenadas geográficas:** 53 09 36.40S - 70 55 35.57W 53 09 23.62S – 70 55 26.97W 53 09 30.00S – 70 55 12.69W 53 09 41.11S – 70 55 23.25W	**1000 FT AGL** **GND**	**Zona prohibida para el vuelo de RPA/RPAS**

ZONAS PROHIBIDAS /
PROHIBITED AREAS

Identificación, nombre y límites laterales *Identification, name and lateral limits*	Límite superior Límite inferior *Upper limit* *Lower limit*	Observaciones *Remarks*
1	2	3
☞ **SC-P94 FIR PUNTA ARENAS** **V División de ejército, Destacamento motorizado N°11 "Caupolicán"** **área definida por las siguientes coordenadas geográficas:** 53 17 27.37S – 70 21 49.32W 53 17 29.66S – 70 20 29.83W 53 18 00.91S – 70 20 56.53W 53 18 05.33S – 70 21 40.00W	**1000 FT AGL** **GND**	**Zona prohibida para el vuelo de RPA/RPAS**
☞ **SC-P95 FIR PUNTA ARENAS** **V División de ejército, CIE "Las Mercedes"** **área definida por las siguientes coordenadas geográficas:** 53 23 44.84S – 70 20 19.76W 53 23 05.97S – 70 20 13.33W 53 23 05.49S – 70 16 21.91W 53 25 34.21S – 70 13 59.54W 53 26 46.05S – 70 17 28.68W	**1000 FT AGL** **GND**	**Zona prohibida para el vuelo de RPA/RPAS**
☞ **SC-P96 FIR PUNTA ARENAS** **V División de ejército, CIE "Lote 102"** **área definida por las siguientes coordenadas geográficas:** 53 16 06.47S – 69 54 03.75W 53 18 03.03S – 69 53 06.49W 53 19 55.26S – 69 53 02.23W 53 20 12.90S – 69 53 59.69W 53 16 39.15S – 69 57 13.16W	**1000 FT AGL** **GND**	**Zona prohibida para el vuelo de RPA/RPAS**
☞ **SC-P97 FIR PUNTA ARENAS** **V División de ejército, CIE "Lote 159"** **área definida por las siguientes coordenadas geográficas:** 53 12 11.74S – 69 34 53.09W 53 12 17.14S – 69 31 59.20W 53 14 53.78S- 69 30 58.62W 53 15 35.11S – 69 34 53.01W	**1000 FT AGL** **GND**	**Zona prohibida para el vuelo de RPA/RPAS**
☞ **SC-P98 FIR PUNTA ARENAS** **V División de ejército, CIE "Santa María"** **área definida por las siguientes coordenadas geográficas:** 52 17 57.64S – 70 05 49.42W 52 17 15.02S – 69 58 51.14W 52 32 25.62S – 69 58 25.65W 52 34 45.46S – 70 05 58.19W	**1000 FT AGL** **GND**	**Zona prohibida para el vuelo de RPA/RPAS**

ZONAS PROHIBIDAS /
PROHIBITED AREAS

Identificación, nombre y límites laterales *Identification, name and lateral limits*	Límite superior Límite inferior *Upper limit* *Lower limit*	Observaciones *Remarks*
1	2	3
☞ **SC-P99 FIR PUNTA ARENAS** **V División de ejército, CIE "Chorrillo Basilio"** **área definida por las siguientes coordenadas geográficas:** 52 31 59.92S – 71 20 00.99W 52 32 05.17S – 71 10 53.78W 52 49 06.84S – 71 10 48 .74W 52 49 08.43S – 71 19 33.24W	**1000 FT AGL** **GND**	**Zona prohibida para el vuelo de RPA/RPAS**
☞ **SC-P100 FIR PUNTA ARENAS** **V División de ejército, CIE "TTE Briones"** **área definida por las siguientes coordenadas geográficas:** 53 11 22.65S – 71 00 24.70W 53 12 01.92S – 70 58 08.23W 53 12 22.98S – 70 58 24.52W 53 12 17.02S – 70 59 13.05W 53 11 33.62S – 71 00 44.49W	**1000 FT AGL** **GND**	**Zona prohibida para el vuelo de RPA/RPAS**

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE
INTENTIONALLY LEFT BLANK

ZONAS RESTRINGIDAS /
RESTRICTED AREAS

Identificación, nombre y límites laterales *Identification, name and lateral limits*	**Límite superior** **Límite inferior** *Upper limit* *Lower limit*	**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 *Navy training flights* 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/ *Activity announced by NOTAM* Vuelo de entrenamiento-Ejercito/ *Training flights-Army* 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/ *Activity announced by NOTAM* Vuelo de entrenamiento-Ejercito/ *Training flights-Army* 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 *MIL FLT Instruction* 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 *Application for admission :* *FL 250 or higher Iquique ACC / RDR 128.3 Below FL 250 Antofagasta Radar 120.9* H24

ZONAS RESTRINGIDAS /
RESTRICTED AREAS

Identificación, nombre y limites laterales *Identification, name and lateral limits*	**Límite superior** ***Límite inferior*** *Upper limit* *Lower limit*	Observaciones *Remarks*
1	2	3
SC-R17 FIR PUNTA ARENAS **Sector Seno Otway** Espacio Aéreo / *Airspace:* 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	1000 FT AGL GND	H24 Sobre vuelo restringido por peligro aviario
SC-R18 FIR PUNTA ARENAS **Sector Isla Magdalena** Espacio Aéreo / *Airspace:* Círculo 1 NM radio centrado en: 52 55 00 S 70 34 00 W	1000 FT AGL GND	H24 Sobre vuelo restringido por peligro aviario
SC-R19 FIR PUNTA ARENAS **Sector Isla Marta** Espacio Aéreo / *Airspace:* Círculo 1 NM radio centrado en: 52 51 00 S 70 34 00 W	1000 FT AGL GND	H24 Sobre vuelo restringido por peligro aviario
SC-R21 FIR SANTIAGO **Escuela de Aviación Weste** Espacio Aéreo/Airspace: 33 30 00 S 70 42 00 W 33 30 00 S 70 39 50 W 33 37 00 S 70 43 00 W	9000 FT ALT 6000 FT ALT	H24 Instrucción FLT MIL *MIL FLT Instructions* Coordinación con / *Coordination with* 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/*Airspace*: 21 41 00 S 69 56 00 W 22 17 00 S 69 15 00 W Siguiendo arco 25 DME VOR LOA hasta: *Following arc 25 DME LOA VOR until:* 22 33 00 S 69 19 00 W 22 56 00 S 70 15 00 W	FL 450 GND	HJ Vuelos de Entrenamiento FACH / FACH training area 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/*Airspace:* 23 11 00 S 70 15 00 W 22 46 00 S 69 13 00 W siguiendo arco 25 VOR/DME LOA hasta *following arc 25 NM VOR/DME LOA VOR until* 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	FL 450 GND	HJ Vuelos de Entrenamiento FACH / *FACH training area* 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 *Identification, name and lateral limits*	**Límite superior** **Límite inferior** *Upper limit* *Lower limit*	**Observaciones** *Remarks*
1	2	3
SC-R27 FIR SANTIAGO **Escuela de Aviación** Espacio Aéreo/*Airspace::* 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	9 000 FT ALT GND	H24 Vuelos de Instrucción *Instruction Flights* Escuela de Aviación. Se autoriza cruce vértice Sur / Weste ACFT operando corredores visuales. 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.
SC-R32 FIR ANTOFAGASTA *Area delimitada por / Area bounded by:* 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.	FL 450 MSL	Ejercicios tiro aire – aire / *Air exercises and air – air firing* Activada por NOTAM/ *Activity announced by* NOTAM Instrucciones Iquique ACC/RDR 128.7ó Iquique APP/RDR 122.7 *Instructions Iquique ACC/RDR 128.7 or Iquique APP/RDR 122.7 MHz.*
SC-R35 FIR SANTIAGO **Quillota** Espacio Aéreo/*Airspace:* 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	FL 80 3000 FT ALT	HJ Vuelos de Entrenamiento Armada *Navy training flights* COORD. Viña del Mar APP 129.3MHz. Punto de Notificación: Norte: Nogales, Surweste: Cerro Mauco, Sur: Olmué, Este: Llay-Llay. Uso QNH SCVM
SC-R36 FIR SANTIAGO **Embajada EEUU** Espacio Aéreo/*Airspace:* 33 24 40.14 S / 70 36 18.58 W 33 24 41.51 S / 70 36 12.82 W 33 24 50.29 S / 70 36 18.68 W 33 24 44.86 S / 70 36 19.40 W	400 FT AGL GND	Zona Restringida para vuelo RPAS
SC-R37 FIR SANTIAGO **Residencia diplomática 1 -Embajada EEUU** Espacio Aéreo/*Airspace:* 33 24 40.10 S / 70 35 41.50 W 33 24 40.46 S / 70 35 38.00 W 33 24 44.10 S / 70 35 38.00 W 33 24 44.86 S / 70 35 41.42 W	400 FT AGL GND	Zona Restringida para vuelo RPAS
SC-R38 FIR SANTIAGO **Residencia diplomática 2 -Embajada EEUU** Espacio Aéreo/*Airspace:* 33 23 51.72 S / 70 35 35.92 W 33 23 52.15 S / 70 35 33.76 W 33 23 53.84 S / 70 35 34.01 W 33 23 53.56 S / 70 35 36.42 W	400 FT AGL GND	Zona Restringida para vuelo RPAS

ZONAS RESTRINGIDAS /
RESTRICTED AREAS

Identificación, nombre y límites laterales *Identification, name and lateral limits*	**Límite superior** **Límite inferior** Upper limit *Lower limit*	**Observaciones** *Remarks*
1	2	3
SC-R41 FIR SANTIAGO **Lo Aguirre** Círculo de 1 NM de radio centrado en: *Circle 1 NM radius centred in:* 33 27 01 S 70 55 56 W	3500 FT ALT GND	IVNO DLY 1200-SS VRNO DLY 1100-SS
SC-R45 FIR PUNTA ARENAS Espacio aéreo entre los radiales 192° y 293° entre las distancias 20 NM y 90 NM desde el VOR/DME NAS/*Airspace between radial 192º and 293º between distances 20 NM and 90 NM from NAS VOR/DME*	UNL GND	H24 Coordinación *Coordination* Punta Arenas ACC
SC - R46 FIR PUNTA ARENAS Espacio aéreo entre los radiales 314° y 357° distancias de 20 NM y 50 NM medidas desde el VOR/DME NAS *Airspace between radial 314º and 357º between distances 20 NM and 50 NM from NAS VOR/DME*	FL245 GND	Zona activada por *Activated area by* NOTAM Coordinación *Coordination* Punta Arenas ACC
SC-R47 FIR PUNTA ARENAS 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.	1) entre radial 025° y 070° a) UNL FL080 b) 2.000 FT ALT GND 2) entre radial 071° y 130° a) UNL GND	H24 Coordinación con Coordination with Punta Arenas ACC
SC-R48 FIR PUNTA ARENAS 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.	UNL GND	H24 Coordinación con Coordination with Punta Arenas ACC
SC-R52 FIR ANTOFAGASTA 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	FL 245 GND	Ejercicios de Tiro Firing exercises Activada por NOTAM / Activity Annouced by NOTAM 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.

ZONAS RESTRINGIDAS /
RESTRICTED AREAS

Identificación, nombre y límites laterales I*dentification, name and lateral limits*	**Límite superior** **Límite inferior** *Upper limit* *Lower limit*	**Observaciones** *Remarks*
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	7500 FT ALT SFC	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	7500 FT ALT SFC	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	8 500 FT ALT 5 000 FT ALT	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	4 500 FT 3 000 FT	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 *Identification, name and lateral limit*	**Límite superior** **Límite inferior** *Upper limit* *Lower limit*	**Observaciones** *Remarks*
1	2	3
SC-R61 FIR SANTIAGO Espacio Aéreo/*Airspace* : 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	9000 FT ALT 6500 FT ALT	IVNO 1200-FCCV VRNO 1100-FCCV Instrucción FLT MIL MIL FLT instruction CDN *Santiago Radar 120.4 / 121.1 MHz o or Santiago Información 122.4 MHz*
SC-R62 FIR SANTIAGO Espacio Aéreo/*Airspace* : 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	9000 FT ALT 6500 FT ALT	IVNO 1200-FCCV VRNO 1100-FCCV Instrucción FLT MIL MIL FLT instruction CDN *Santiago Radar 120.4 / 121.1 MHz o or Santiago Información 122.4 MHz*
SC-R67 FIR SANTIAGO **Casablanca** Espacio Aéreo/*Airspace*: 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	5000 FT ALT GND	HJ Vuelos de Entrenamiento Armada *Navy training flights* CDN *Viña del Mar APP 129.3 MHz.* *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/*Airspace:* 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	*FL 70* GND	H24 CDN Santiago ACC
SC-R69 FIR ANTOFAGASTA Espacio aéreo/*Airspace:* 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	FL 450 MSL	Activada por / *Activity announced by* NOTAM Ejercicios de Tiro Aire – Aire / *Firing exercises Air – Air* Instrucciones/*Instructions* Antofagasta Radar 119.3 ó 120.9 Mhz ó Iquique Radar 128.3 MHz.

ZONAS RESTRINGIDAS /
RESTRICTED AREAS

Identificación, nombre y limites laterales *Identification, name and lateral limits*	**Límite superior** **Límite inferior** *Upper limit* *Lower limit*	**Observaciones** *Remarks*
1	2	3
SC-R71 FIR SANTIAGO **Llano de San Rafael** Espacio aéreo/*Airspace:* 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	3000 FT ALT GND	HJ Activada por NOTAM/ *Activity announced by* NOTAM Ejercicios y entrenamiento militar CDN Rancagua TWR FREQ 126,650MHZ TEL TWR (72) 2203134 ARO (72) 2203225
SC-R72 FIR ANTOFAGASTA **Sector Punta Gruesa** Espacio Aéreo/*Airspace* 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	2000 FT AMSL SFC	Restricción de entrada de Drones Autorización Comando Conjunto Norte
SC-R73 FIR SANTIAGO Sector Palacio Pereira –. Espacio Aéreo/*Airspace* 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	3500 FT AMSL GND	Restricción vuelo RPAS 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. Coordinador por Carabineros de Chile, será la Sección Técnica de Aeronaves Remotamente Pilotadas. TEL 29222117 Mail: ignacio.monras@carabineros.cl
SC-R74 FIR ANTOFAGASTA **Sector Instalaciones militares - Calama.** Espacio Aéreo/*Airspace* Limites Laterales: círculo de 500m (0.3 NM) de radio, centrado en las siguientes coordenadas geográfica: 22 26 58 S / 68 54 38 W	1000FT AGL (8500FT altitude) GND	Restringida para el vuelo de aeronaves, y RPA/RPAS

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE
INTENTIONALLY LEFT BLANK

ZONAS PELIGROSAS /
DANGEROUS *AREAS*

Identificación, nombre y limites laterales *Identification, name and lateral limits*	**Límite superior** **Límite inferior** *Upper limit* *Lower limit*	**Observaciones** *Remarks*
1	**2**	**3**
SC - D4 FIR SANTIAGO - Talagante Espacio Aéreo/*Airspace*: Círculo radio 1 NM centrado en: 33 38 32 S 70 55 25 W	2500 FT ALT GND	H24 Planta Química
SC - D5 FIR SANTIAGO-Sector Helipuerto Los Cerrillos Espacio Aéreo/*Airspace*: círculo radio 1 NM centrado en: 33 29 22 S 70 41 54 W	3.000 FT ALT GND	H24
SC-D11 FIR SANTIAGO-Pirque Espacio Aéreo/*Airspace*: 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	5.500 FT ALT 1.000 FT AGL	H24 Vuelos de Instrucción Club Aéreos *School Training Fligths* Aeronaves deberán mantener escucha en FREQ 132.45MHz Tobalaba TWR, e irradiarán su ingreso y abandono de la zona. *Aircrafts entering and abandoning area must be contact in 132.45MHz.*
SC-D13 FIR SANTIAGO – AD Cuatro Diablos Espacio Aéreo/*Airspace* círculo radio 1 NM centrado en: 334038S 710636W.	FI 100 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 limites laterales *Identification, name and lateral limits*	**Límite superior** **Límite inferior** *Upper limit* *Lower limit*	**Observaciones** *Remarks*
1	**2**	**3**
SC - D22 FIR SANTIAGO Espacio aéreo / Airspace: Área definida por las siguientes coordenadas geográficas: Area defined by next geographic coordinates: 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	6000 FT ALT 4000 FT ALT	Acrobacias aéreas ACFT civiles Air acrobatics of civil ACFT IVNO 1200-SS VRNO 1100-SS Instrucciones de ingreso y salida Zona SC-D 22: Santiago Información 122.4 MHz. ALTN 128.3 MHz Instructions of entering and leaving SC-D22 Zone: Santiago Information 122.4 MHz ALTN 128.3 MHz
SC - D33 FIR PUNTA ARENAS-Pecket Harbour 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	FL 245 GND	H24
SC - D34 FIR SANTIAGO-Sector Quintero 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	1000 FT ALT GND	Escape de gases inflamables Escape of flammable
SC - D66 FIR ANTOFAGASTA-Calama Círculo radio 1000 m centrado en: 22 31 00 S 68 58 00 W	3.000 FT AGL GND	H24
SC - D70 FIR SANTIAGO-Torquemada 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	1.000 FT AGL GND	Zona activada a través de la Torre de Control AD Viña del Mar, frecuencia 118.9 MHz Ejercicios del Cuerpo de Infantería de Marina.

ZONAS PELIGROSAS /
DANGEROUS *AREAS*

Identificación, nombre y limites laterales *Identification, name and lateral limits*	**Límite superior** **Límite inferior** *Upper limit* *Lower limit*	**Observaciones** *Remarks*
1	**2**	**3**
ZONA PELIGROSA - FIR SANTIAGO *DANGEROUS AREA – SANTIAGO FIR* Radio Centrado en: 1 NM *Radius centered at* Siguientes coordenadas: 30 49 28 S / 711317 W *Following coordinates*	1000 FT ALT GND	Plan Química Chemical Plant
ZONA PELIGROSA - FIR ANTOFAGASTA *DANGEROUS AREA – FIR ANTOFAGASTA* Siguientes coordenadas / *Following coordinates* 201125S/0700815W 201811S/0700634W 201448S/0700720W 201726S/0700759W 201626S/0700448W 201254S/0700934W	1200 FT AGL GND	Vuelo RPAS sector Ciudad de Iquique y Alto Hospicio las 24 horas del día Instrucciones: Iquique RDO 127.3MHZ Iquique RDR 122.7MHZ ó 128.7 MHZ

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 /*Latitude*	23 27 19 S
Longitud /*Longitude*	70 26 44 W
Horas /*Hours*	DLY 11:30 UTC
Límite Inferior /*Lower limit*	GND
Límite superior /*Upper limit*	90.000 FT
Globo Radiosonda /*Radiosounde ballon*	**600 Gramos**
Características /*Characteristics*	Color café claro, fabricado con neopreno

ISLA DE PASCUA	
Latitud/*Latitude*	27 10 00 S
Longitud/*Longitude*	109 26 00 W
Horas/*Hours*	DLY 23:30 UTC
Límite Inferior/*Lower limit*	GND
Límite Superior/*Upper* limit	90.000 FT
Globo Radiodonda/*Radiosounde ballon*	500 gramos
Características/*Characteristics*	color café claro, fabricado con neopreno

PUERTO MONTT	
Latitud/*Latitude*	41 25 00 S
Longitud/*Longitude*	73 05 00 W
Horas/*Hours*	DLY 11:30 - 11:45 UTC
Límite Inferior/*Lower limit*	GND
Límite Superior/*Upper limit*	90.000 FT AGL
Globo Radiosonda/*Radiosoda balloon*	500 gramos
Características/*Characteristics*	color café claro, fabricado con neopreno

PUNTA ARENAS	
Latitud/*Latitude*	53 00 22 S
Longitud/*Longitude*	70 50 35 W
Horas/*Hours*	DLY 11:30 UTC
Límite Inferior/*Lower limit*	GND
Límite Superior/*Upper limit*	100.000 FT
Globo Radiosonda/*Radiosounde balloon*	600 gramos
Características/*Characteristics*	color café claro, fabricado con neopreno

SANTO DOMINGO	
Latitud/*Latitude*	33 39 25 S
Longitud/*Longitude*	71 36 54 W
Horas/*Hours*	DLY 11:30 / 23:30 UTC
Límite Inferior/*Lower limit*	GND
Límite Superior/*Upper limit*	90.000 FT
Globo Radiosonda/*Radiosounde balloon*	500 gramos
Características/*Characteristics*	color café claro, fabricado con neopreno
Lugar / *Place*	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 – **Tatara**	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)
Palvitad	**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 Jefe OVDAS Sr. Rodrigo Ordenes rodrigo.ordenes@sernageomin.cl	No	Cel: +56 9 8259 7374 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 Oficina de Gestión de Emergencias Sr. Pedro Berrios M. emergencias@sernageomin.cl	No	Teléfono fijo +56 2 24825500 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.gob.ar cribero@smn.gov.ar grussian@smn,gov.ar

Página web:	https://ssl.smn.gob.ar/vaac/buenosaires/inicio.php?lang=es https://ssl.smn.gob.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 23307923 +56 2 23307922 +56 2 23307921 **+56 2 23307920** **+56 2 23307919**	cmrnorte@dgac.gob.cl **meteonorte@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@meteochile.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	meteozonasur@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		
SECCIÓN 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				
SECCIÓN 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 *DESIGNATION AND LATERAL LIMITS*	LÍMITES VERTICALES *VERTICAL LIMITS*	TEL EXPLOTADOR/ USUARIO *TEL OPERATIONAL USERS*	OBS HR ACT *OBS ACT HR*
1	2	3	4
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	FL 100 GND	NO	Santiago Información 122.4 Tobalaba Torre **132.45MHz** SR –SS
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 Emision, RDO 4 NM centered on 301506S 704417W affect AWY U/W-204, U/T-106 and T-114.	UNL GND	NO	Instrucciones Santiago Radar 129.1 MHz FCCV-CCCM
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	500 FT AGL GND	NO	Instrucciones Tobalaba TWR **132.45MHz** Vitacura TIBA 133.10 MHz CCCM-FCCV
FIR SANTIAGO Zona de parapentes La Serena sector Cerro Grande, semicírculo a 1NM ladera SW, en la siguiente COORD GEO: 29 56 19S / 071 13 27W	2000 FT AGL GND	NO	Actividad sujeta a autorización Serena torre, contactar antes de la operación al TEL 51 2272744 Instrucciones Serena Torre 129.4 MHz Altn 121.9 MHz

ACTIVIDADES AÉREAS DEPORTIVAS, DE RECREO E INDOLE PELIGROSA
AERIAL SPORTING, RECREATIONAL ACTIVITIES AND DANGEROUS NATURE

DESIGNACIÓN Y LÍMITES LATERALES *DESIGNATION AND LATERAL LIMITS*	LÍMITES VERTICALES *VERTICAL LIMITS*	TEL EXPLOTADOR/ USUARIO *TEL OPERATIONAL USERS*	OBS HR ACT *OBS ACT HR*
1	2	3	4
FIR SANTIAGO Zona Peligrosa debido a Alas Delta Sector Batuco (11 NM Norte del AP Arturo Merino Benítez (SCEL), siguientes Coordenadas Geográficas: Cerro Altos de Polpaico: 331032,95S / 704900,62W Laguna al Sur del Club de Golf: 331159,07S / 704852,33W. Pilón Blanco Humedal Batuco: 331211,33S / 704935,77W Parcelas Frutales: 331112,61S 705041,02W	3500 FT AMSL GND	C.D Alas Delta Chile	Instrucciones Santiago Información 122.4Mhz / 125.4Mhz Santiago Radar 129.7Mhz / 119.7Mhz CCCM-FCCV
FIR SANTIAGO Zona de parapentes Ciudad de Santiago sector Huechuraba siguientes COORD GEO: 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	4500 FT AMSL GND	Club de Parapentes Black´s Park	DLY SR/SS
FIR SANTIAGO Zona de parapentes Ciudad de Santiago Sector La Pirámide en siguientes COORD GEO: Cumbre Cerro el Carbón 332145S 0703605 W Ladera SSE Cerro el Carbón 332216 S 0703550 W Norte Santiago Paperchase (zona de aterrizaje) 332333 S 0703628 W Cumbre las Canteras 332216 S 0703736 W	4500 FT AMSL GND	Flypiramide	Operación desde CCCM- Hasta media hora antes del FCCV del AD SCTB

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 SANTIAGO Zona de parapentes 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	2500 FT GND	Club de vuelo y Montaña Machalí	Instrucciones Rancagua Torre 126.650MHz .
FIR SANTIAGO Zona de parapentes Sector las Vizcachas, en: 333553S / 702925W 333234S / 703000W 333231S / 703100W 333455S / 703031W 333500S / 703022W 333508S / 703021W 333518S / 703027W 333551S / 703020W	4000 FT AMSL GND	Centro de Vuelos Parapentes Vizcachas Ltda	Operación desde CCCM- Hasta media hora antes del FCCV del AD SCTB
FIR SANTIAGO **Zona de parapentes** **Maitencillo, Zona delimitada por las siguientes coordenadas** **32 40 32S / 71 26 31.21W** **32 40 40.45S / 71 26 33W** **32 40 40.80S / 71 26 31.26W** **32 40 49S / 71 26 36W** **32 41 00S / 71 26 45W** **32 40 59S / 71 26 50W** **32 40 36S / 71 26 40W** **32 40 18S / 71 26 36W** **32 39 54S / 71 26 34W** **32 39 38S / 71 26 36W** **32 39 28S / 71 26 38W** **32 39 28S / 71 26 35W** **32 39 38S / 71 26 31W** **32 39 52S / 71 26 29W** **32 40 16S / 71 26 31W** **32 40 25S / 71 26 33.31W** **32 40 26S / 71 26 29W**	**1000 FT** **GND**	**Club Parapente Maitencillo**	**Operación desde CCCM- Hasta media hora antes del FCCV del AD SCVM**

ACTIVIDADES AÉREAS DEPORTIVAS, DE RECREO E INDOLE PELIGROSA
AERIAL SPORTING, RECREATIONAL ACTIVITIES AND DANGEROUS NATURE

DESIGNACIÓN Y LÍMITES LATERALES *DESIGNATION AND LATERAL LIMITS*	LÍMITES VERTICALES *VERTICAL LIMITS*	TEL EXPLOTADOR/ USUARIO *TEL OPERATIONAL USERS*	OBS HR ACT *OBS ACT HR*
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	3000 FT AGL 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.	3000 FT AGL 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.	2500 FT AGL 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.	3000 FT AGL GND		

ACTIVIDADES AÉREAS DEPORTIVAS, DE RECREO E INDOLE PELIGROSA
AERIAL SPORTING, RECREATIONAL ACTIVITIES AND DANGEROUS NATURE

DESIGNACIÓN Y LÍMITES LATERALES *DESIGNATION AND LATERAL LIMITS*	LÍMITES VERTICALES *VERTICAL LIMITS*	TEL EXPLOTADOR/ USUARIO *TEL OPERATIONAL USERS*	OBS HR ACT *OBS ACT HR*
1	2	3	4
FIR ANTOFAGASTA Emisión Rayos Laser 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..	UNL GND	Emisión Rayos Laser DLY SS-SR	Esta emisión está dotada de un sistema de corte del rayo láser, cuando alguna aeronave ingresa al área definida. Instrucciones Santiago Control 128.3 Mhz
FIR ANTOFAGASTA Zona Parapente Sector Ciudad de Arica Zona de Operación 1 “La Escuela” 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 weste:18 25 18,98S / 70 17 43,84*W*	3000 FT MSL	Club de Parapentes Pararock	Instrucciones: Arica TWR 118.5 MHz ò Arica APP 119.9 MHz DLY SR/SS
Zona de Operación 2 “Alfredo Gardilcic” 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 weste: 18 29 21,06S / 70 19 44,35W	3000 FT MSL		
Zona de Operación 3 “Corazones” 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 weste: 18 32 42,10S / 70 20 2,55W	2000 FT MSL		

ACTIVIDADES AÉREAS DEPORTIVAS, DE RECREO E INDOLE PELIGROSA
AERIAL SPORTING, RECREATIONAL ACTIVITIES AND DANGEROUS NATURE

DESIGNACIÓN Y LÍMITES LATERALES *DESIGNATION AND LATERAL LIMITS*	LÍMITES VERTICALES *VERTICAL LIMITS*	TEL EXPLOTADOR/ USUARIO *TEL OPERATIONAL USERS*	OBS HR ACT *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**	**250FT ALT** **GND**	**Club de Parapentes "Alas del Desierto** ".	Operación desde **CCCM – Hasta media hora antes del FCCV del AP SCFA**
Zona Operación 2 – **Llacolén (Antofagasta Sur)** **234308S / 0702553W** **234308S / 0702535W** **234345S / 0702542W** **234345S / 0702600W**	**1800FT ALT** **GND**		
Zona Operación 3 – Paposo (Tal-Tal) **250133S / 0702727W**	**2000FT ALT** **GND**		
☞ **FIR ANTOFAGASTA** Zona Parapente **Zona Operación 1** **Hornitos (cerro 1200''), circulo de 2000m de radio centrado en** **225809S/0701600W**	**3.800FT ALT** **GND**	**C. D y Social Barlovento**	Operación desde **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**	**2500FT ALT** **GND**		
Zona Operación 3 **Las Arañas (Antofagasta centro Coviefi))** **234056S / 0702413W** **234056S / 0702355.30W** **234128.50S / 0702355W** **234128.50S / 0702413W**	**2000FT ALT** **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
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	2.500 FT ALT 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	3.500 FT ALT 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	1.300 FT ALT 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 Nº 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
DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	*VERTICAL LIMITS*	*TEL OPERATIONAL USERS*	*OBS ACT HR*
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	6000 FT AMSL 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	6000 FT AMSL GND		
Coyhaique sector Villa Jara, dentro de las siguientes COORD GEO: 453754S/720502W 454025S/720239W 453718S/720136W	6000 FT AMSL GND		
Coyhaique sector El Fraile, dentro de las siguientes COORD GEO: 453718S/720136W 453725S/715814W 453943S/715750W 454025S/720502W	6000 FT AMSL GND		
FIR PUERTO MONTT Zona de parapentes Sector Coñaripe-Cerro Mili Mili: 393038S/720202W 393057S/720128W **393137S/720204W** 393118S/720238W	3500 FT AMSL GND	Escuela de Parapentes Jorge George E.	Operación desde CCCM- Hasta media hora antes del FCCV del AD SCQP

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 NAVEGATION 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 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 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 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 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 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 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 Tobalaba TWR.

Comunicaciones: Santiago Información 122.4 / 123.8 Mhz en Angostura, Puente Río Maipo y Vizcachas, posterior Tobalaba TWR.

NOTA: En caso de no lograr contacto con Tobalaba 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 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 Tobalaba TWR.

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 Tobalaba TWR.

NOTA: En caso de no lograr contacto con Tobalaba 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 / 123.8MHz sobre posiciones Lonquén, Puente Río Maipo y Vizcachas, posterior Tobalaba TWR.

NOTA: En caso de no lograr contacto con Tobalaba 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 Tobalaba 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 Tobalaba TWR.

Comunicaciones: Santiago Información 122.4 /123.8MHz hasta sector Cerro San Cristóbal, luego irradiar información en 133.1 MHz en modalidad TIBA, hasta lateral aeródromo Municipal de Vitacura, posterior AD Tobalaba TWR.

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, costado Weste Cerro del Medio 4500FT, posterior Cerro Calán, 4000FT AMSL, luego según instrucciones Tobalaba TWR. Precaución con sectores de vuelo de planeadores y parapentes, 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 Tobalaba TWR.

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.

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.

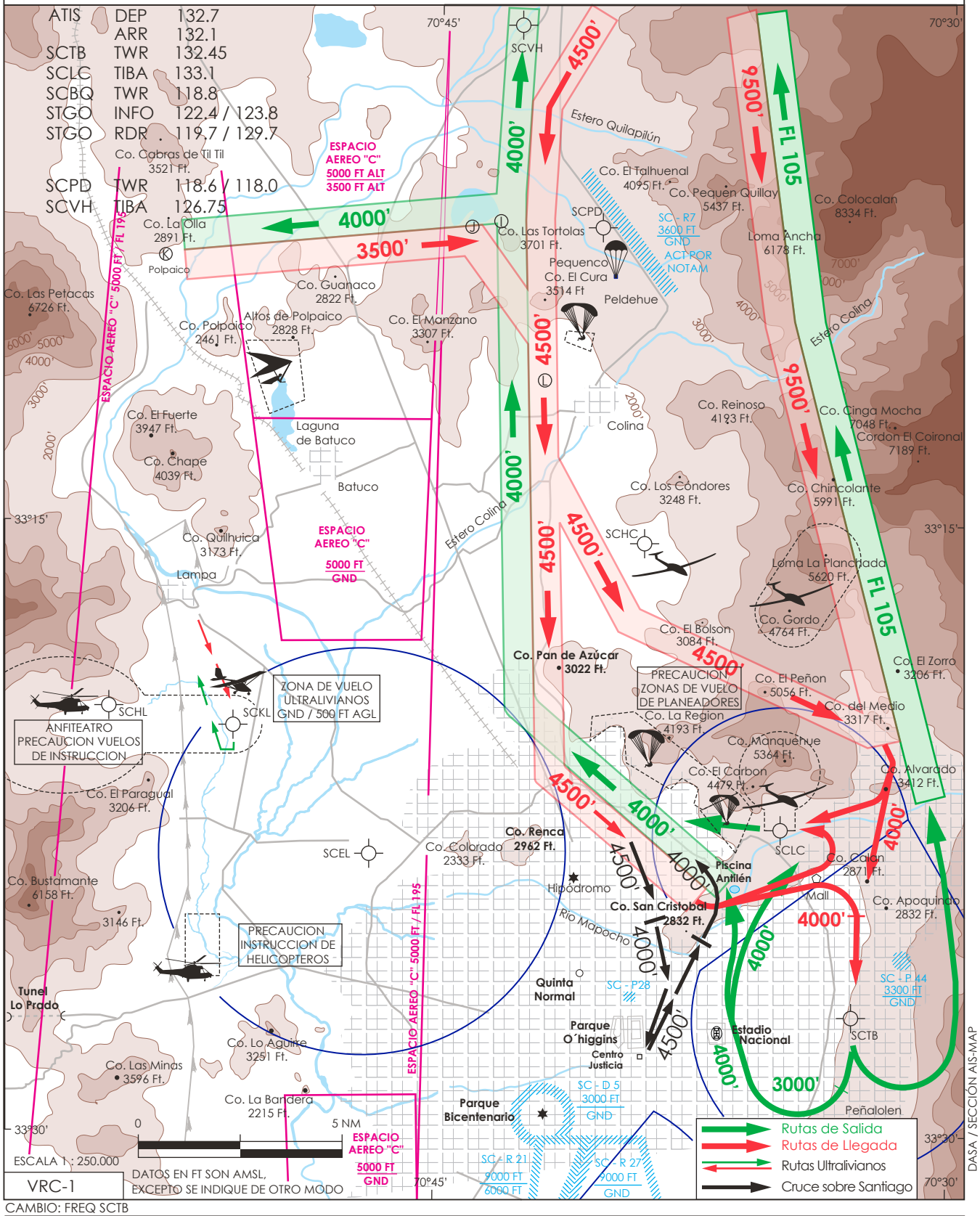
B.- Desde AD Eulogio Sánchez – Tobalaba hacia AD Municipal de Vitacura.

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.

///

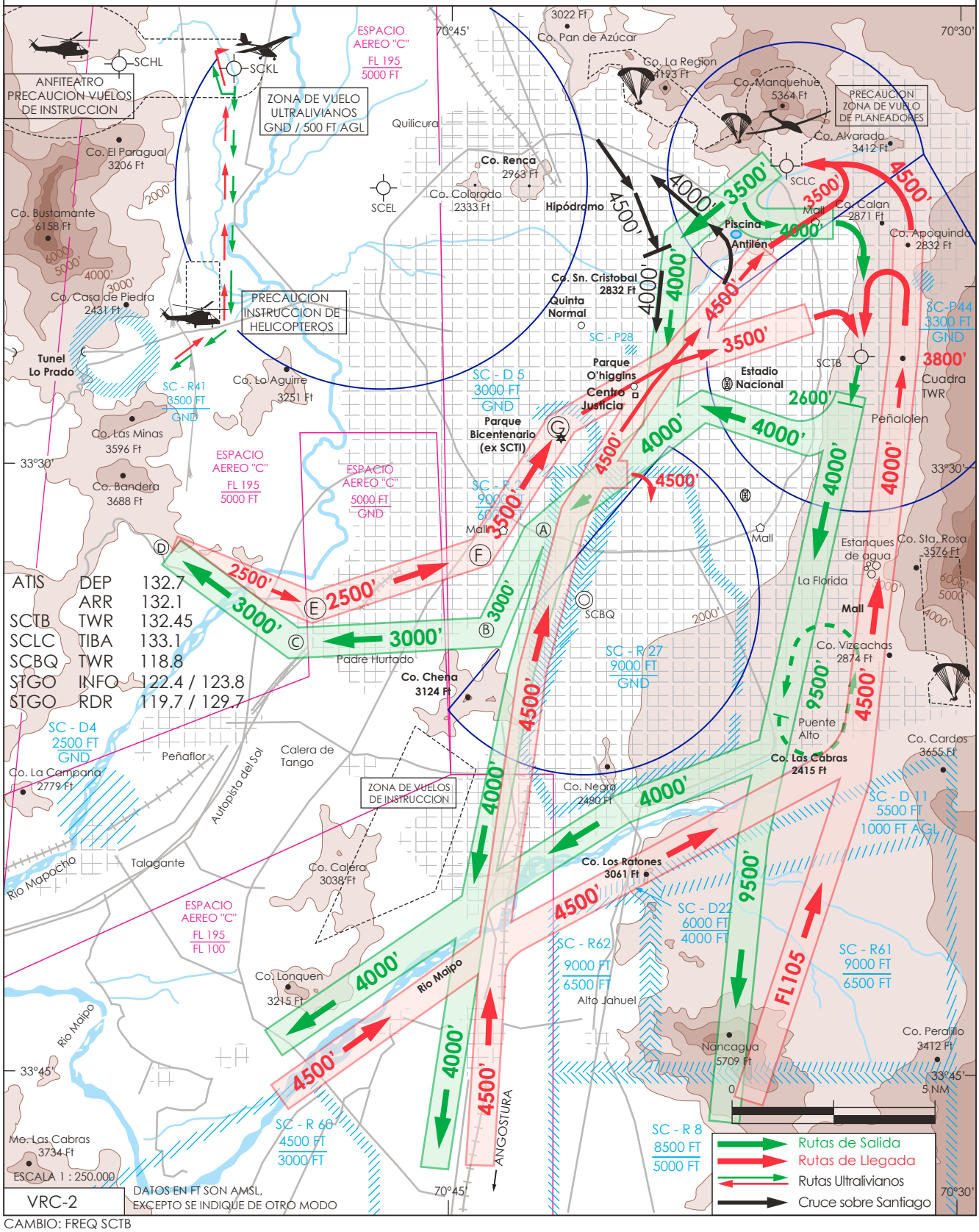
RUTAS VISUALES DE LLEGADA Y SALIDA PARA AD. EULOGIO SANCHEZ Y AD. VITACURA



VRC-1

CAMBIO: FREQ SCTB

RUTAS VISUALES DE LLEGADA Y SALIDA PARA AD. EULOGIO SANCHEZ Y AD. VITACURA



CAMBIO: FREQ SCTB

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 vertical Cerro Vizcachas o Puente Alto, para continuar según instrucciones.

1.2 Desde el Oeste: (Estadio Nacional)

Llamar a Tobalaba TWR a 0,5 NM al Norte del Estadio Nacional para continuar según instrucciones.

1.3 Desde el Noroeste: (San Cristóbal)

Llamar a Tobalaba TWR sector cerro San Cristóbal para continuar según instrucciones, mantener escucha en Modalidad TIBA 133.1MHz, hasta lateral AD Vitacura.

1.4 Desde el Norte: (La Dehesa)

Llamar a Tobalaba TWR vertical Cerro del Medio para continuar según instrucciones, mantener escucha en Modalidad TIBA 133.1MHz, 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 sobre el campo".

Toda aeronave que aproxime desde el Estadio Nacional puede ser instruida para ingresar a circuito de espera sobre el campo a 4.000 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 Calan 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. Helicópteros deben realizar base izquierda al norte de Avenida Alcalde Fernando Castillo Velasco.

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 CAMPO" A RWY 19.

3.4.1 Abandonar 4.000 FT a la cuadra Oeste de TWR rumbo Sur.

3.4.2 Ingresar a circuito izquierdo de RWY 19 a 3.800 FT

3.5 DESDE CIRCUITO DE ESPERA "SOBRE EL CAMPO" A RWY 01.

3.5.1 Abandonar 4.500 FT a la cuadra Este de TWR rumbo Norte.

3.5.2 Ingresar a 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 3.800FT. En tramo base, se efectuará un descenso normal para interceptar final a 2.600FT como mínimo.

Nota: Circuitos a RWY 01 sólo se efectuarán por condiciones de viento. No autorizados para propósito de instrucción.

4. CIRCUITOS PARA HELICOPTEROS

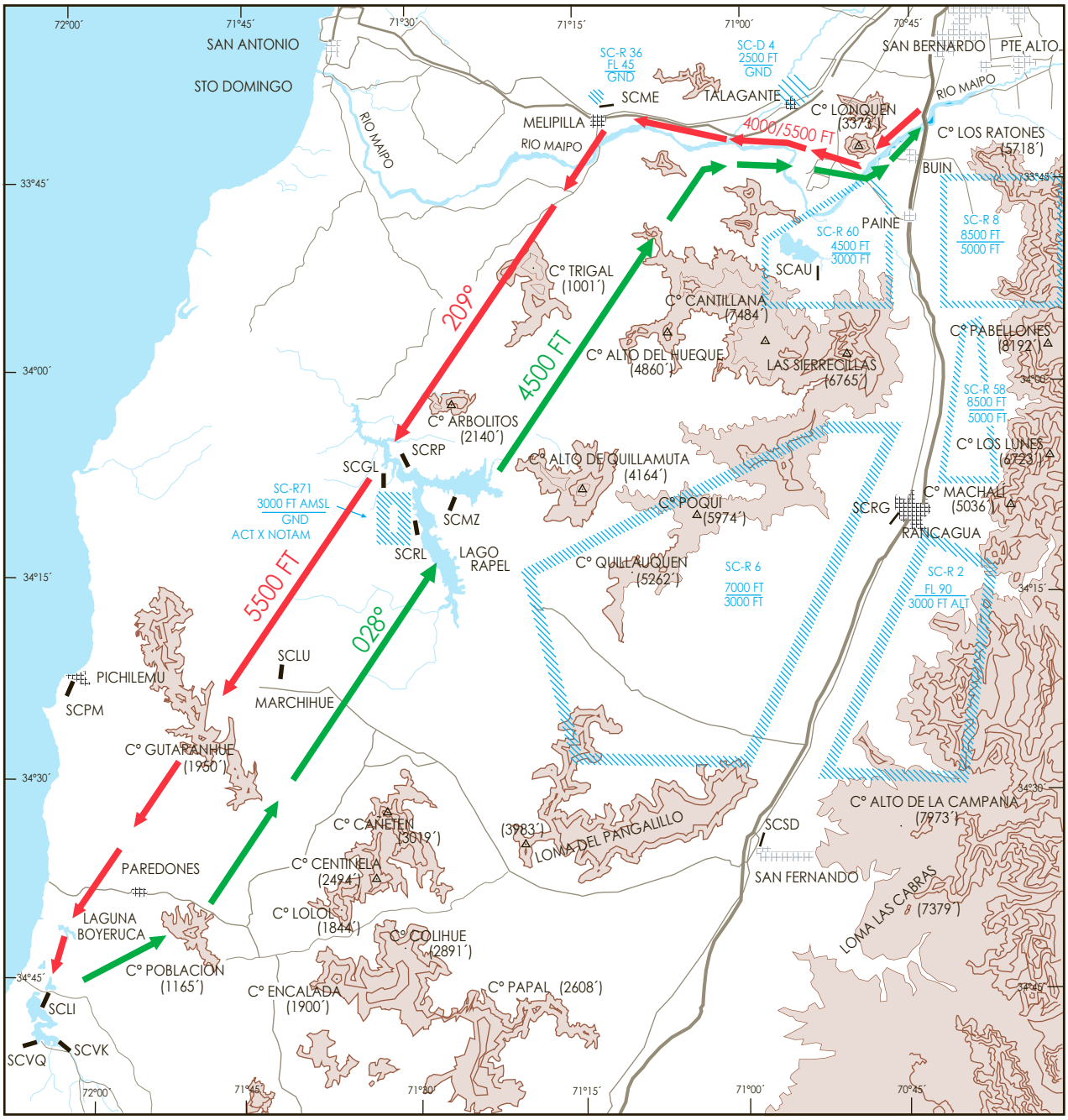
4.1 CIRCUITO DERECHO RWY 19 - APROXIMACION ROTONDA GRECIA.

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.

INFORMACIÓN TOPOGRÁFICA SOLO REFERENCIAL Y APROXIMADA

DEPARTAMENTO ESPACIO AEREO/ACAD

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 altitude

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 0**1 13** S / 70 3**8 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 limite Weste 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	**06 AUG 2026**
AD 0.4-3/4	**06 AUG 2026**
AD 0.4-5/#	**06 AUG 2026**
AD 0.6-1/2	14 MAY 2026
AD 0.6-3/#	10 AUG 2023

AD 1	
AD 1.1-1/2	15 MAY 2025
AD 1.1-3/4	15 MAY 2025
AD 1.1-5/6	15 MAY 2025
AD 1.2-1/2	15 MAY 2025
AD 1.2-3/4	15 MAY 2025
AD 1.2-5/6	**06 AUG 2026**
AD 1.2-7/8	15 MAY 2025
AD 1.2-9/10	15 MAY 2025
AD 1.2-11/#	15 MAY 2025
AD 1.3-1/2	**06 AUG 2026**
AD 1.3-3/#	**06 AUG 2026**
AD 1.4-1/2	15 MAY 2025
AD 1.5-1/2	15 MAY 2025
AD 1.5-3/4	15 MAY 2025
AD 1.5-5/6	15 MAY 2025
AD 1.5-7/8	15 MAY 2025
AD 1.5-9/10	15 MAY 2025

AD 2	
AD 2.0-1/2 SCFZ	**06 AUG 2026**
AD 2.0-3/4 SCFZ	15 MAY 2025
AD 2.0-5/6 SCFZ	**06 AUG 2026**
AD 2.0-1/# SCIZ	15 MAY 2025
AD 2.0-1/# SCTZ	27 NOV 2025
AD 2.0-3/4 SCTZ	07 AUG 2025
AD 2.0-5/6 SCTZ	07 AUG 2025
AD 2.0-7/# SCTZ	15 MAY 2025
AD 2.0-1/2 SCCZ	15 MAY 2025
AD 2.0-3/4 SCCZ	15 MAY 2025
AD 2.0-1/# SCEZ	15 MAY 2025
AD 2.0-3/4 SCEZ	15 MAY 2025
AD 2.0-5/6 SCEZ	15 MAY 2025
AD 2.0-7/8 SCEZ	15 MAY 2025
AD 2.0-9-10 SCEZ	15 MAY 2025
AD 2.0-11/12 SCEZ	**06 AUG 2026**
AD 2 SCFA-1/2	**06 AUG 2026**
AD 2 SCFA-3/4	**06 AUG 2026**
AD 2 SCFA-5/6	27 NOV 2025
AD 2 SCFA-7/8	**06 AUG 2026**
AD 2 SCFA-9/10	14 MAY 2026
AD 2 SCFA-11/12	15 MAY 2025
AD 2 SCFA-13/14	**06 AUG 2026**
AD 2 SCFA-15/#	15 MAY 2025

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

AD 2	
PAGINA / *PAGE*	FECHA / *DATE*
AD 2-SCAR 1/2	14 MAY 2026
AD 2-SCAR 3/4	14 MAY 2026
AD 2-SCAR 5/6	14 MAY 2026
AD 2 SCAR-7/8	**06 AUG 2026**
AD 2 SCAR-9/#	14 MAY 2026
AD 2 SCAR-11/#	14 MAY 2026
AD 2 SCIE-1/2	27 NOV 2025
AD 2 SCIE-3/4	27 NOV 2025
AD 2 SCIE-5/6	**06 AUG 2026**
AD 2 SCIE-7/8	27 NOV 2025
AD 2 SCIE-9/10	27 NOV 2025
AD 2 SCIE-11/12	**06 AUG 2026**
AD 2 SCIE-13/14	27 NOV 2025
AD 2 SCIE 15/#	15 MAY 2025
AD 2 SCDA-1/2	27 NOV 2025
AD 2 SCDA-3/4	**06 AUG 2026**
AD 2 SCDA-5/6	**06 AUG 2026**
AD 2 SCDA-7/8	27 NOV 2025
AD 2 SCDA-9/10	27 NOV 2025
AD 2 SCDA-11/#	15 MAY 2025
AD 2 SCIP-1/2	15 MAY 2025
AD 2 SCIP-3/4	14 MAY 2026
AD 2 SCIP-5/6	27 NOV 2025
AD 2 SCIP-7/8	14 MAY 2026
AD 2 SCIP-9/10	14 MAY 2026
AD 2 SCIP-11/#	15 MAY 2025
AD 2 SCTE-1/2	15 MAY 2025
AD 2 SCTE-3/4	14 MAY 2026
AD 2 SCTE-5/6	**06 AUG 2026**
AD 2 SCTE-7/8	27 NOV 2025
AD 2 SCTE-9/10	15 MAY 2025
AD 2 SCCI-1/2	15 MAY 2025
AD 2 SCCI-3/4	**06 AUG 2026**
AD 2 SCCI-5/6	**06 AUG 2026**
AD 2 SCCI-7/8	**06 AUG 2026**
AD 2 SCCI-9/10	15 MAY 2025
AD 2 SCCI-11/#	15 MAY 2025
AD 2 SCEL-1/2	15 MAY 2025
AD 2 SCEL-3/4	15 MAY 2025
AD 2 SCEL-5/6	**06 AUG 2026**
AD 2 SCEL-7/8	15 MAY 2025
AD 2 SCEL-9/10	07 AUG 2025
AD 2 SCEL-11/12	07 AUG 2025
AD 2 SCEL-13/14	27 NOV 2025
AD 2 SCEL-15/16	14 MAY 2026
AD 2 SCEL-17/18	07 AUG 2025
AD 2 SCEL-19/20	**06 AUG 2026**
AD 2 SCEL-21/22	27 NOV 2025
AD 2 SCEL-23/24	14 MAY 2026
AD 2 SCEL-25/26	14 MAY 2026
AD 2 SCEL-27/28	07 AUG 2025
AD 2 SCEL-29/30	07 AUG 2025
AD 2 SCEL-31/32	07 AUG 2025
AD 2 SCEL-33/34	07 AUG 2025
AD 2 SCEL-35/36	07 AUG 2025
AD 2 SCEL-37/38	07 AUG 2025
AD 2 SCEL-39/40	07 AUG 2025
AD 2 SCEL-41/42	07 AUG 2025
AD 2 SCEL-43/44	07 AUG 2025
AD 2 SCEL-45/46	27 NOV 2025
AD 2 SCEL-47/48	27 NOV 2025
AD 2 SCEL-49/50	27 NOV 2025
AD 2 SCEL-51/52	14 MAY 2026
AD 2 SCEL-53/54	27 NOV 2025
AD 2 SCEL-55/#	27 NOV 2025

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

AD 3	
AD 3.0-1/2	14 MAY 2026
AD 3.0-3/4	14 MAY 2026
AD 3.0-5/6	**06 AUG 2026**
AD 3.0-7/8	14 MAY 2026
AD 3.1-1/#	14 MAY 2026
AD 3.1-3/#	**06 AUG 2026**
AD 3.1-5/6	**06 AUG 2026**
AD 3.1-7/#	14 MAY 2026
AD 3.1-9/10	**06 AUG 2026**
AD 3.1-11/12	14 MAY 2026
AD 3.1-13/14	14 MAY 2026
AD 3.1-15/16	**06 AUG 2026**
AD 3.1-17/#	14 MAY 2026
AD 3.1-19/20	**06 AUG 2026**
AD 3.1-21/22	14 MAY 2026
AD 3.1-23/24	**06 AUG 2026**
AD 3.1-25/26	**06 AUG 2026**
AD 3.1-27/28	**06 AUG 2026**
AD 3.1-29/30	14 MAY 2026
AD 3.1-31/32	14 MAY 2026
AD 3.1-33/34	14 MAY 2026
AD 3.1-35/36	14 MAY 2026
AD 3.1-37/38	**06 AUG 2026**
AD 3.1-39/40	**06 AUG 2026**
AD 3.1-41/42	**06 AUG 2026**
AD 3.1-43/44	14 MAY 2026
AD 3.1-45/46	14 MAY 2026
AD 3.1-47/48	14 MAY 2026
AD 3.1-49/50	14 MAY 2026
AD 3.1-51/52	**06 AUG 2026**
AD 3.1-53/54	**06 AUG 2026**
AD 3.1-55/#	14 MAY 2026
AD 3.1-57/58	**06 AUG 2026**
AD 3.1-59/60	14 MAY 2026
AD 3.1-61/#	14 MAY 2026
AD 3.1-63/64	14 MAY 2026
AD 3.1-65/66	14 MAY 2026
AD 3.1-67/68	**06 AUG 2026**
AD 3.1-69/70	**06 AUG 2026**
AD 3.1-71/72	**06 AUG 2026**
AD 3.1-73/74	**06 AUG 2026**
AD 3.1-75/#	14 MAY 2026
AD 3.1-77/78	**06 AUG 2026**
AD 3.1-79/80	**06 AUG 2026**
AD 3.1-81/82	14 MAY 2026
AD 3.1-83/84	14 MAY 2026
AD 3.1-85/86	**06 AUG 2026** / 14 MAY 2026
AD 3.1-87/88	**06 AUG 2026**
AD 3.1-89/90	14 MAY 2026

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

PARTE 3 / *PART 3*

AD 3

PAGINA / *PAGE*	FECHA / *DATE*
AD 3.2-0.1/2	**06 AUG 2026**
AD 3.2-0.3/#	14 MAY 2026
AD 3.2-1/#	14 MAY 2026
AD 3.2-3/#	14 MAY 2026
AD 3.2-5/#	14 MAY 2026
AD 3.2-7/#	14 MAY 2026
AD 3.2-9/#	14 MAY 2026
AD 3.2-11/12	14 MAY 2026
AD 3.2-13/#	14 MAY 2026
AD 3.2-15/16	**06 AUG 2026**
AD 3.2-17/18	14 MAY 2026
AD 3.2-19/20	14 MAY 2026
AD 3.2-21/22	14 MAY 2026
AD 3.2-23/24	14 MAY 2026
AD 3.2-25/26	**06 AUG 2026**
AD 3.2-27/28	**06 AUG 2026**
AD 3.2-29/30	14 MAY 2026
AD 3.2-31/32	14 MAY 2026
AD 3.2-33/34	14 MAY 2026
AD 3.2-35/#	14 MAY 2026
AD 3.2-37/#	14 MAY 2026
AD 3.2-39/#	14 MAY 2026
AD 3.2-41/#	**06 AUG 2026**
AD 3.2-43/#	14 MAY 2026
AD 3.2-45/46	14 MAY 2026
AD 3.2-47/#	14 MAY 2026
AD 3.2-49/#	14 MAY 2026

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 / #	07 AUG 2025
Colina	AD La Victoria de Chacabuco / #	28 NOV 2024
Colina	**AD Peldehue / #**	**06 AUG 2026**
Coyhaique	AD Teniente Vidal / #	15 MAY 2025
Curacaví	AD Curacaví / RET	15 MAY 2025
Curicó	AD General Freire / RET	15 AUG 2019
El Salvador	AD Ricardo García Posada /RET	15 MAY 2025
Futaleufú	AD Futaleufú/ RET	15 MAY 2025
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	20 APR 2023
Padre las Casas	AD Maquehue / RET	10 AUG 2023
Pucón	AD Pucón / RET	15 MAY 2025
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	07 AUG 2025

VAC

LUGAR / *LOCATION*	HELIPUERTO / *HELIPORT*	FECHA / *DATE*
Santiago	Clínica Alemana/RET	27 NOV 2025
Santiago	Clínica Las Condes/#	27 NOV 2025

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE
INTENTIONALLY LEFT BLANK

PARTE 3 – AERODROMOS (AD)

Part 3 – Aerodromes (AD)

Prefacio — No aplicable	AD 0.1	*Preface – Not Aplicable*	*AD 0.1*
Registro de modificaciones al AIP - No aplicable	AD 0.2	*Record of AIP amendments – Not applicable*	*AD 0.2*
Registro de suplementos al AIP - No aplicable	AD 0.3	*Record of AIP Supplements – Not applicable*	*AD 0.3*
Lista de verificación de páginas AD	AD 0.4	*AD Pages Checklist*	*AD 0.4*
Lista de modificaciones manuales al AIP - No aplicable	AD 0.5	*List of hand amendments to theAIP - Not applicable*	*AD 0.5*
Indice Parte 3	AD 0.6	*Table of contents to Part 3*	*AD 0.6*

AD 1 AERÓDROMOS INTRODUCCIÓN / *AERODROMES INTRODUCTION*

Disponibilidad de aeródromos/helipuertos y condiciones de uso	AD 1.1	*Aerodrome/heliport availability and conditions of use*	AD 1.1
Servicios de salvamento y extinción de incendios, plan nieve	AD 1.2	*Rescue and fire fighting services and snow plan*	AD 1.2
Índice de aeródromos Públicos	AD 1.3	*Public Aerodrome Index*	AD 1.3
Agrupación de aeródromos y helipuertos	AD 1.4	*Grouping of aerodromes and heliports*	AD 1.4
Situación Certificación de Aeropuertos y Aeródromos	AD 1.5	*Status of certification of airports and aerodromes*	AD 1.5

AD 2 AERÓDROMOS / *AERODROMES*

AD 2 REGIONES DE INFORMACIÓN DE VUELO (FIR)

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

AD 2 AEROPUERTOS / AERÓDROMOS

ANTOFAGASTA/ AP Andrés Sabella (SCFA) ..... AD 2 SCFA-1
ARICA/ AP Chacalluta (SCAR) ..... AD 2 SCAR-1
CONCEPCION/ AD Carriel Sur (SCIE) (ALTN O/R) ..... AD 2 SCIE -1
IQUIQUE/ AP Diego Aracena (SCDA) ..... AD 2 SCDA-1
ISLA DE PASCUA/ AP Mataveri (SCIP) ..... AD 2 SCIP-1
PUERTO MONTT/ AP El Tepual (SCTE) ..... AD 2 SCTE-1
PUNTA ARENAS/ AP Presidente Carlos Ibáñez del Campo (SCCI) ..... AD 2 SCCI-1
SANTIAGO/ AP Arturo Merino Benítez (SCEL) ..... AD 2 SCEL-1

AD 3 AERÓDROMOS / HELIPUERTOS / *AERODROMES / HELIPORTS*

Relación Aeródromos Públicos (PUB), Privados (PVT) y Militares MIL) por Región administrativa y en orden alfabético ..... AD 3.0-1

Aeródromos Región de Arica y Parinacota ..... AD 3.1-1
Aeródromos Región de Tarapacá ..... AD 3.1-3
Aeródromos Región de Antofagasta ..... AD 3.1-5
Aeródromos Región de Atacama ..... AD 3.1-9
Aeródromos Región de Coquimbo ..... AD 3.1-13
Aeródromos Región de Valparaíso ..... AD 3.1-19
Aeródromos Región Metropolitana de Santiago ..... AD 3.1-25
Aeródromos Región del Libertador General Bernardo O'Higgins ..... AD 3.1-31
Aeródromos Región del Maule ..... AD 3.1-37
Aeródromos Región del Ñuble ..... AD 3.1-43
Aeródromos Región del Bío-Bío ..... AD 3.1-45
Aeródromos Región de La Araucanía ..... AD 3.1-49
Aeródromos Región de Los Ríos ..... AD 3.1-57
Aeródromos Región de Los Lagos ..... AD 3.1-63
Aeródromos Región de Aysén del General Carlos Ibañez Del Campo ..... AD 3.1-77
Aeródromos Región de Magallanes y de la Antártica Chilena ..... AD 3.1-85

Relación Helipuertos Públicos (PUB), Privados (PVT) y Militares (MIL) por Región administrativa y en orden alfabético. ..... AD 3.2-0.1

Helipuertos Región de Arica y Parinacota ..... AD 3.2-1
Helipuertos Región de Tarapacá ..... AD 3.2-3
Helipuertos Región de Antofagasta ..... AD 3.2-5
Helipuertos Región de Atacama ..... AD 3.2-7
Helipuertos Región de Coquimbo ..... AD 3.2-9
Helipuertos Región de Valparaíso ..... AD 3.2-11
Helipuertos Región Metropolitana de Santiago ..... AD 3.2-15
Helipuertos Región del Libertador General Bernardo O'Higgins ..... AD 3.2-31
Helipuertos Región del Maule ..... AD 3.2-33
Helipuertos Región del Ñuble ..... AD 3.2-35
Helipuertos Región del Bío-Bío ..... AD 3.2-37
Helipuertos Región de La Araucanía ..... AD 3.2-39
Helipuertos Región de Los Lagos ..... AD 3.2-41
Helipuertos Región de Aysén del General Carlos Ibañez Del Campo ..... AD 3.2-43
Helipuertos Región de Magallanes y de la Antártica Chilena ..... AD 3.2-45
Helipuertos Tipo Heliplataformas ..... AD 3.2-49

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

AD 1.1 DISPONIBILIDAD DE AERÓDROMOS / HELIPUERTOS Y CONDICIONES DE USO

AD 1.1 AERODROME / HELIPORT AVAILABILITY AND CONDITIONS OF USE

1. Condiciones Generales

1. General Conditions

1.1 Autoridad

1.1 Authority

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.

The General Directorate of Civil Aviation is the authority responsible for the administration of public aerodromes in Chile. Public and private aerodromes and heliports are authorized by Resolution issued by the General Directorate of Civil Aviation, in order to ensure compliance with the standards established in the national regulations.

1.2 Condición de disponibilidad

1.2 Condition of availability

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

Aerodromes and heliports authorized by the Directorate General of Civil Aviation. They appear in the AIP-Chile Part 3 - Aerodromes (AD) and eventually in NOTAM.

Los aeródromos se dividen en: Militares y Civiles.

Aerodromes are divided into: Military and Civilian.

Los aeródromos civiles se dividen en públicos y privados.

Civil aerodromes are divided into public and private.

1.2.1 Aeródromos Públicos

1.2.1 Public aerodromes

Son aeródromos públicos abiertos al uso público.

Public aerodromes are open to public use.

1.2.2 Aeropuerto públicos

1.2.2 Public airports

En el AD 2 figuran las características técnicas y operativas de cada aeropuerto (horarios, servicios disponibles, restricciones locales de vuelo, etc.)

AD 2 contains the technical and operational characteristics of each airport (schedules, available services, local flight restrictions, etc.).

1.2.3 Aeródromos Privados

1.2.3 Private aerodromes

Son Aeródromos privados aquellos destinados al uso particular.
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.

Private aerodromes are those intended for private use
The use of a private aerodrome requires previous authorization from the owner and/or manager before being used for aircraft operations.

En caso de emergencia, cualquier aeronave podrá aterrizar en aeródromos privados o en superficies que no sean aeródromos.

In case of emergency, any aircraft may land on private aerodromes or on surfaces other than aerodromes.

1.3 Documentos aplicables de la OACI

Se aplican sin diferencias las normas y métodos recomendados del Anexo 14.

1.4 Dispositivo de medición

Dispositivo de medición del rozamiento utilizado y nivel de rozamiento por debajo del cual se declara que la pista esta resbaladiza, cuando esté mojada.

Para los dispositivos de medición del rozamiento utilizado, véase AD 1.2

1.5. Condiciones aplicables al aterrizaje y estacionamiento de aeronaves

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 parta cobrar por los impuestos atrasados.

1.3 Applicable ICAO documents

The standards and recommended methods of Annex 14 are applied without differences.

1.4 Measuring device

Friction measuring device used and friction level below which the track is declared slippery when wet.

For the friction measuring devices used, see AD 1.2

1.5 Conditions applicable to landing and parking of aircraft

The conditions under which aircraft may land, park, lodge, etc., at any of the aerodromes under the control of the Directorate General of Civil Aviation are as follows:

a) The rates and fees applicable to the landing, parking or shelter of aircraft will be published in due time by the General Directorate of Civil Aviation.

b) The payment of the fees corresponding to the operations shall be the responsibility of the person on whose account and risk the aircraft is operated or exploited. The person in whose name the aircraft is registered in the Aircraft Registration Register shall be jointly and severally liable for such payment with the operator or exploiter.

c) The delay or lack of payment of aeronautical fees by the aeronautical companies shall be cause for suspension or expiration of the air service permit(s) granted to them, without prejudice to the judicial collection of the debt. The delay in the payment of the aeronautical fees shall be sanctioned with a penal interest equal to the one that the Treasury is authorized to collect for the delayed taxes.

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.

d) Neither the Directorate General of Civil Aviation, nor any other official or agent of the Government shall be liable for the loss of or damage to the aircraft, its parts, accessories or goods contained in the aircraft, in any way in which such loss or damage occurs, and which takes place while the aircraft is at one of the aerodromes under the control of the Directorate General of Civil Aviation, or is landing, or taking off at any such aerodrome or is moving therein.

1.6 Aterrizajes fuera de los aeródromos de alternativa

1.6 Landings outside alternative aerodromes

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:

If a landing is made outside an international airport or a designated alternate airport, the pilot in command shall notify, as soon as possible, the health, customs and immigration authorities of the international airport at which the landing was scheduled to occur. The pilot in command shall be responsible for ensuring that:

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 par evitar su pérdida o destrucción;

a) Cargo, unaccompanied baggage, supplies and mail shall not be removed from the landing site without the permission of the competent authorities unless the aircraft commander is unable to communicate with such authorities or it is necessary to remove them from the landing site to prevent their loss or destruction;

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

b) Nonetheless the provisions ordinarily applicable, the aircraft commander, while awaiting instructions from the competent authorities, or if unable to communicate with them, shall be empowered to take such emergency measures as he deems necessary for the health and safety of passengers and crew, including obtaining suitable accommodation and to prevent or lessen damage or loss to property.

1.7 Tráfico de personas y de vehículos en los aeródromos

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

El acceso a la zona restringida se autoriza únicamente en las condiciones prescritas por las disposiciones especiales que rigen al aeródromo.

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.

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

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.

1.7 Traffic of people and vehicles at aerodromes.

The zones of each aerodrome are divided into:

a) public area covering the part of the aerodrome open to the public;
b) restricted zone the rest of the airfield.

1.8 Movement of people

Access to the restricted area is authorized only under the conditions prescribed by the special provisions governing the aerodrome.

Customs inspection offices, aliens and health departments and premises assigned to transit traffic are normally accessible only to passengers, public authority and airline personnel and authorized persons in the performance of their duties.

The movement of persons having access to the restricted area of the aerodrome is subject to the conditions prescribed by air traffic regulations and by special provisions established by the aerodrome administration.

1.9 Vehicle movement

The movement of vehicles in the restricted zone is strictly limited to vehicles driven or used by persons holding a transit permit or an official access card. Drivers of vehicles of any type whatsoever must drive within the posted speed limits and, in general, comply with the instructions given by the relevant authorities.

1.10 Infracción a las normas sobre seguridad en los aeródromos

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.

1.10 Violation of safety regulations at aerodromes

Any person who stops or enters the landing field of an aerodrome used for a public service, or who consists of entering animals, shall suffer the penalties indicated in Art. 491 of the Penal Code, and shall be deprived of any right to compensation in case of an accident. Accordingly, in the latter case, if it refers to persons, these must be strange to the care of the aerodrome or to the services operating therein. The sanction, Art. 490 N° 2 of the Penal Code, will only apply when stopping or entering the runway enclosure. In the case of animals, they must be rounded up and handed over to Carabineros de Chile as soon as possible.

1.11 Maniobra de retroceso por potencia

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.

Los requisitos y condiciones aplicables a la citada operación se fijan localmente en cada aeropuerto

1.11 Power reverse maneuver

The performance of power reverse maneuvers requires the prior authorization of the Airport Headquarters and is carried out under the full responsibility of the aircraft operator.

The requirements and conditions applicable to the aforementioned operation are set locally at each airport.

1.12 Maniobra de viraje de 180º en pista

En aeródromos públicos, no se permite a las aeronaves de peso total 25.000 kilos o superior, ejecutar virajes de 180º en pistas de pavimento flexible de 45 m 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 lo realizarán en los umbrales de las pistas.

Solamente en casos de emergencia y/o debidamente calificados, la maniobra mencionada será autorizada por el Servicio de Control de Aeródromo correspondiente

1.12 180º turning maneuver on runway

At public aerodromes, aircraft with a total weight of 25,000 kilograms or more are not allowed to perform 180º turns on flexible pavement runways 45 m wide or less. These turns must be made in the places pre-established for this purpose.

At those aerodromes that do not have an area prepared for these turns, aircraft will make them at the runway thresholds.

Only in emergency and/or duly qualified cases, the aforementioned maneuver will be authorized by the corresponding Aerodrome Control Service.

1.13 DATUM Geodésico empleado en la determinación de las Coordenadas Geográficas

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

Por motivos de seguridad y contaminación acústica, no se autorizan pruebas de motores a máxima potencia en plataforma.

1.15 Abreviaturas

Las siguientes abreviaturas son usadas en la parte AD 2 y AD 3

1.13 Geodetic DATUM used in the determination of Geographic Coordinates

The Geodetic Datum used in the determination of the Geographic Coordinates is WGS-84. Those coordinates that do not correspond to this Datum, will be referred to the previously used Datum (PSAD-56), and will be identified with an asterisk (*).

1.14 Maximum Power Engine Testing

For safety and noise pollution reasons, engine tests at maximum power on the platform are not authorized.

1.15 Abbreviations

The following abbreviations are used in part AD 2 and AD 3.

S1	Albergue en hangar. *Hostel in hangar*.
S2	Albergue en hangar y reparaciones menores de aeronaves. *Hangar accommodation and minor aircraft repairs*.
S3	Albergue en hangar y reparaciones de aeronaves y de motores. *Hangar accommodation and aircraft and engine repairs*
S4	Albergue en hangar y reparaciones importantes de aeronaves. *Hangar accommodation and major aircraft repairs*
S5	Albergue en hangar y reparaciones importantes de aeronaves y motores. *Hangar accommodation and major aircraft and engine repairs*

AD 1.2 SERVICIO DE SEGURIDAD, SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS (SSEI)

1. Generalidades

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.

La categoría de protección disponible se ha determinado en función de la aeronave de mayor dimensión que lo utiliza.

Cada Servicio de Seguridad, Salvamento y Extinción de Incendios está a la orden del Administrador del Aeropuerto local y normalmente se proporciona H24.

No se efectuará el procedimiento de recubrimiento de espuma en pistas.

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.

1.2. Sistema de clasificación y nivel de protección

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.

AD 1.2 SECURITY, RESCUE AND FIRE EXTINGUISHING SERVICE (SSEI)

1. Generalities

Rescue and firefighting vehicles, equipment and properly trained personnel are available at all airports and certain airfields for commercial air transport use.

The category of protection available has been determined based on the largest aircraft using it.

Each Security, Rescue and Fire Fighting Service is on the order of the local Airport Manager and H24 is normally provided.

The foam coating procedure shall not be performed on runways.

The responsibility of the SSEI is to provide one or more fire-free access routes for the evacuation of passengers and crews involved in an aircraft accident.

1.2 Classification system and level of protection

The following table identifies the category of protection, for rescue and firefighting, in relation to:

- *Aircraft dimensions;*
- *Quantity of water and main and complementary extinguishing agents transported;*
- *Minimum number of SSEI vehicles; and*
- *Total capacity of the vehicle unloading regime.*

CATEGORÍA DEL AD *AD CATEGORY*	LONGITUD TOTAL DE LA AERONAVE *TOTAL LENGTH OF THE AIRCRAFT*	ANCHURA MÁXIMA DEL FUSELAJE *MAXIMUM FUSELAGE WIDTH*	CANTIDAD MINIMA UTILIZABLES DE AGENTES EXTINTORES *MINIMUM USABLE QUANTITY OF EXTINGUISHING AGENTS*			VEHÍCULOS SEI *SEI VEHICLES*
			ESPUMA EFICACIA NIVEL B *FOAM EFFICIENCY LEVEL B*		AGENTES COMPLEMENTA-RIOS *COMPLEMENTARY AGENTS*	
	METROS *METERS*	METROS *METERS*	AGUA/ LITROS *WATER/ LITERS*	REGIMEN DESCARGA LITROS POR MINUTO *DISCHARGE RATE LITERS PER MINUTE*	POLVO QUÍMICO SECO KILOS *DRY CHEMICAL POWDER KILOS*	CANTIDAD MINIMA *MINIMUM QUANTITY*
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

Las variaciones temporales o permanentes en el nivel de protección contra incendios se publicarán por NOTAM.

Temporary or permanent variations in the fire protection level will be published by NOTAM.

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.

Detailed information on the characteristics of the Rescue and Fire Fighting Service of each airport can be found in Part 3 AD 2 of the AIP-Chile

1.3 Requerimientos, Alerta e Intervención SSEI

1.3 Requirements, Alert and Intervention SSEI

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.

When an emergency is reported to be declared by the pilot in command or when an aircraft, approaching or at the airport, is known or suspected to be in difficulty, the airport SSEI unit will be placed on standby and ready to offer assistance.

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.

Once the emergency situation has been initiated, the SSEI unit will remain on high alert until the pilot in command reports that the emergency is over.

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.

After landing, the SSEI unit will intervene as necessary, and escort the aircraft to the apron, remaining in position, until the engines are shut down.

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.

Once alerted that an emergency has been declared, the airport's SSEI unit will take up emergency position on taxiways with direct access to the runway, in order to respond appropriately.

De declararse una emergencia, no es conveniente acceder a una petición del piloto al mando que la unidad SSEI deba permanecer en el cuartel.

If an emergency is declared, it is not advisable to accede to a request from the pilot in command that the SSEI unit should remain in the quarters.

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.

The pilot in command will be warned of such situation, however, the SSEI unit will terminate its emergency status when the pilot reports that the emergency situation no longer exists.

1.4 Comunicaciones discretas en la extinción de incendios de aeronaves

1.4. Discrete communications in aircraft firefighting

La capacidad para comunicarse en una frecuencia discreta, está normalmente disponible en los aeropuertos que otorgan servicios de extinción de incendios de aeronaves.

The ability to communicate on a discrete frequency is normally available at airports that provide aircraft firefighting services.

2. Plan de Nieve

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.

2.1 Limpieza

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 (0º Celsius y menos), se utilizan los siguientes productos químicos: liquido descongelante a base de Glicol y Urea Diamida sintética.

2.2 Medición de la nieve y aguas estancadas asociadas

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.

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.

Determinación de las características de roce sobre pistas pavimentadas mojadas

2. Snow Plan

The aerodrome administration is the authority responsible for snow removal and for measuring, improving and reporting the condition of the pavement surface.

2.1 Cleaning

For clearing snow, ice and standing water associated with snow and ice, the following means are used:

- *When the snowfall is moderate and for ordinary maintenance of the movement areas, a high-speed sweeper is used (AP Pdte. Carlos Ibáñez del Campo-Punta Arenas and AP Balmaceda-Balmaceda).*

- *When snowfall is very heavy, plows, snow plows and blowers are also used.*

- *When ice is formed (0º Celsius and below), the following chemicals are used: Glycol-based de-icing liquid and synthetic Urea Diamide.*

2.2 Measurement of snow and associated standing waters

The depth of snow and standing water deposits shall be measured by means of a measuring rod. An average value shall be calculated for each third of the runway and reported in millimeters.

Measurements shall be taken at 300-meter intervals along the runway and at approximately 3 meters from the runway axis.

Determination of friction characteristics on wet paved runways

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.

Measurements of the coefficient of friction on wet paved runways are carried out by means of a continuous friction measuring device with automatic moisture called Mu-Meter, according to an annual program and on demand. In this respect, longitudinal measurements of the entire runway, and on each side of the runway axis, in dry and wet conditions, will be carried out in the field.

El nivel mínimo de roce, por debajo de la cual la pista podría clasificarse como resbaladiza, cuando está mojada, es de 0,26 a 95 Km/h. y de 0.42 a 65 Km/h. 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.

The minimum level of friction, below which the runway could be classified as slippery, when wet, is 0,26 to 96 Km/h and 0,42 to 65 Km/h. In this sense, whenever it is found that the friction on a runway is lower than this declared value, the information must be published by SNOWTAM and/or NOTAM by the unit involved.

2.3 Medición de la Eficacia de Frenado

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.

2.3 Braking Efficiency Measurement

Braking efficiency measurements on snow or ice-covered runways are performed using an electronic decelerometer on the Pdte. Carlos Ibáñez del Campo-Punta Arenas AP and Balmaceda- Balmaceda AD.

2.4 Notificación de la Eficacia de Frenado

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, estas secciones se denominarán la primera, segunda y tercera parte de una pista, vista en la dirección del aterrizaje.

2.4 Notification of Braking Efficiency

For the purpose of reporting braking efficiency, each runway is divided into three sections of equal length, labeled A, B and C. Section A will always be the first third measured from the end of the runway having the lowest runway designation number, however, in the landing instructions, these sections will be referred to as the first, second and third part of a runway, as viewed in the direction of landing.

ROZAMIENTO ESTIMADO DE LA SUPERFICIE EN CADA TERCIO DE LA PISTA
ESTIMATED SURFACE FRICTION ON EACH THIRD OF THE RUNWAY

ROZAMIENTO EN LA SUPERFICIE ESTIMADO		
BUENA	-	5
MEDIANA/BUENA	-	4
MEDIANA	-	3
MEDIANA/DEFICIENTE	-	2
DEFICENTE	-	1

Los valores intermedios correspondientes a MEDIANO/BUENO y MEDIANO /DEFICIENTE ofrecen información más precisa en una estimación cuando las condiciones se encuentran entre mediano y bueno o deficiente

The intermediate values corresponding to MEDIUM/GOOD and MEDIUM/DEFICIENT provide more accurate information in an estimate when the conditions are between medium and good or deficient.

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.

When measuring equipment is not available, numerical key information shall be used. Unreliable, it shall be reported when more than 10% of the surface of a runway is covered with wet ice, wet snow and/or melting snow. In such situations, the results of measurements and calculations are considered absolutely unreal. In the Unreliable reports, it will be followed by the friction index indicated by the instrument used or the calculated braking efficiency. In landing instructions, the braking efficiency for each runway section shall be in clear language. The coefficient of friction shall be provided upon request.

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.

Priorities have been established on the cleanliness of movement areas:
- *track in use;*
- *taxiways associated with the runway in use; and*
- *waiting areas and parking platforms.*

2.5 Coordinación de la limpieza de la nieve

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.

2.5 Coordination of snow removal

A committee of representatives of the airport authorities, operators, SSEI, ATS, ARO and MET shall meet periodically to ensure compatibility between snow clearance procedures and the maximum utilization of the aerodrome or airport, including its closure.

2.6 Difusión de información relativa al estado de la nieve

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 ARO designada para recibir la información, con fines de aleccionamiento y posterior difusión.

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.

2.6 Broadcasting of information on snow conditions

The airport authority is responsible for notifying changes in the status of movement areas to:

1) the ATS unit at the aerodrome, responsible for providing flight information service; and

2) the ARO designated to receive the information, for educational purposes and subsequent broadcasting.

SNOWTAM is normally used for broadcasting. Situation assessment is made at least once every 24 hours, before the highest traffic density begins, whenever there are significant changes in weather conditions. When the information is subject to such sudden changes that the information broadcasted by the AFTN network would not reach the flight crews, it will be provided directly through the corresponding ATS unit. In the event of closure or reopening of an aerodrome or runway as a result of snow or ice accumulation, notification will be provided by NOTAM.

2.7 Difusión de información que no tiene relación con la nieve o hielo.

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.

2.7 *Broadcasting of information not related to snow or ice.*

If a runway is affected by standing water, not dependent on snow or ice, at any time during the aircraft's approach for landing, the airport authority shall communicate directly to the ATS information regarding the depth and location of such standing water, for transmission to the flight crews. If the duration of the phenomenon is likely to persist, and if the information requires further distribution, a SNOWTAM and/or NOTAM will be issued.

3. NOTIFICACIÓN DE CHOQUES CON AVES (R-SSEI-035)

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.

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.

3. BIRD STRIKE NOTIFICATION (R-SSEI-035)

The Wildlife Collision Notification procedure established at national level is a system designed to collect and communicate information on incidents that occur as a result of a collision between an aircraft and wildlife (birds or other animals), with the purpose of adopting mitigation measures in a timely and efficient manner at those airports or aerodromes where the incident occurred.

Completing the Wildlife Crash Notification form shall be the priority of the following persons:

1. Pilot in command;
2. Company maintenance personnel;
3. Base managers;
4. ATS staff, or
5. SSEI Staff.

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.

Notwithstanding the above, every time an aircraft suffers a collision with wildlife, the pilot in command must report it immediately or as soon as possible, to the nearest Air Traffic Services unit, without prejudice to filling out the Wildlife Collision Notification Form (physical or digital) at the nearest AP/AD.

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.

The Wildlife Strike Notification Form should be submitted immediately, once the incident has been recorded, to Departamento Aeródromos y Servicios Aeronáuticos (DASA), Sección SSEI, San Pablo 8381, Comuna de Pudahuel, FAX 22904606, email sei-dasa@dgac.cl, or ARO office of each Airport or Aerodrome in the country.

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

Regardless of the above, the notification of wildlife collision may also be completed electronically in the DGAC website, from where it may be submitted online to the wildlife collision database administrator, following the next steps:
www.dgac.cl
http///algarrobo.dgac.cl/dgac/aves/formuesp.htm;
http///algarrobo.dgac.cl/dgac/aves/fformuesp.htm;
http///algarrobo.dgac.cl/dgac/aves/fformuing.htm;

DGAC CHILE	**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		Noche	

4.- FASE DEL VUELO							
Estacionamiento		Rodaje		Recorrido despegue		Ascenso	
En ruta		Descenso		Aproximación		Recorrido aterrizaje	

5.- PARTE (S) DE LA AERONAVE	Golpeadas	Dañadas
Radomo		
Parabrisas		
Proa (exclusión punto anterior)		
Motor N° 1		
Motor N° 2		
Motor N° 3		
Motor N° 4		
Hélice		
Ala / Rotor		
Fuselaje		
Tren de aterrizaje		
Cola		
Luces		
Otras partes (especifíquese)		

6.- CONSECUENCIA PARA EL VUELO	
Ninguna	
Despegue interrumpido	
Aterrizaje por precaución	
Se apagaron los motores	
Otros (especifique)	

7.- CONDICIONES DEL CIELO	
Cielo despejado	
Algunas nubes	
Cielo cubierto	

8.- PRECIPITACIÓN	
Niebla	
Lluvia	
Nieve	

ESPECIE DE FAUNA	

9.- NÚMERO DE ESPECIES			
Observadas		Chocadas	
1		1	
2-10		2-10	
11-100		11-100	
Más		Más	

10.- TAMAÑO DE LAS ESPECIES		
Pequeñas	S	
Medianas	M	
Grandes	L	

11.- SE ADVIRTIÓ AL PILOTO DEL PELIGRO DE FAUNA Y/O CONDICIÓN AVIARIA?			
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

DGAC CHILE	**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
Radome		
Windshield		
Nose (excluding above)		
Engine N° 1		
Engine N° 2		
Engine N° 3		
Engine N° 4		
Propeller		
Wing / Rotor		
Fuselage		
Landing gear		
Tail		
Lights		
Other (specify)		

7.- SKY CONDITIONS	
No cloud	
Some cloud	
Overcast	
8.- PRECIPITATION	
Fog	
Rain	
Snow	
SPECIES OF FAUNA	

9.- Number of species			
Seen		Struck	
1		1	
2-10		2-10	
11-100		11-100	
Más		Más	

6.- EFFECT OF FLIGHT	
None	
Aborted off take off	
Landing precautionary	
Engine shut down	
Other (Specify)	

10.- Size of species		
Small	S	
Medium	M	
Larges	L	

11.- PILOT WARNED OF THE DANGER OF FAUNA AND/OR CONDITION AVIARIA?			
YES		NO	

NOTIFY BY, N° LICENCE	
REMARKS	

REPORTED BY	SSEI UNIT AUTHORITY	AIRPORT OR AERODROME AUTHORITY

THIS INFORMATION IS REQUIRED FOR AVIATION SAFETY

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE
INTENTIONALLY LERFT BLANK

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**
ANTARTICA/ AD Tte. Rodolfo Marsh Martín SCRM	NAC	IFR-VFR	RN-P	**AD 3.1-85/86**
ANTOFAGASTA/ AP Andrés Sabella SCFA	INTL - NAC	IFR – VFR	R-RN-P	AD 2 SCFA-1
ARICA/ AP Chacalluta SCAR	INTL - NAC	IFR - VFR	R-RN-P	AD 2 SCAR-1
BALMACEDA/ AD Balmaceda SCBA	NAC	IFR – VFR	R-RN-P	**AD 3.1-78**
CALAMA/ AD El Loa SCCF	NAC	IFR – VFR	R-RN-P	**AD 3.1-5**
CALDERA/ AD Desierto de Atacama SCAT	NAC	IFR - VFR	R-RN-P	**AD 3.1-10**
CHAITÉN/ AD Nuevo Chaiten SCTN	NAC	VFR	RN-P	**AD 3.1-64**
CHILE CHICO/ AD Chile Chico SCCC	NAC	VFR	RN-P	**AD 3.1-78**
CHILLAN/ AD Gral. Bernardo O' Higgins SCCH	NAC	IFR - VFR	RN-P	**AD 3.1-43**
CHILOE AD Quellón SCON	NAC	VFR	R-NP	**AD 3.1-74**
COCHRANE/ AD Cochrane SCHR	NAC	VFR	RN - P	**AD 3.1-80**
COLINA/ AD Peldehue SCPD	NAC	VFR	RN-P	**AD 3.1-25**
CONCEPCIÓN/ AD (ALTN O/R) Carriel Sur SCIE	NAC	IFR - VFR	R-RN-P	AD 2 SCIE-1
COYHAIQUE/ AD Teniente Vidal SCCY	NAC	VFR	RN-P	**AD 3.1-80**
CURACAVI/ AD Curacaví SCCV	NAC	VFR	RN- P	**AD 3.1-25**

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 3.1-38**
DALCAHUE/ AD Mocopulli SCPQ	NAC	IFR-VFR	R-RN-P	**AD 3.1-67**
EL SALVADOR / AD Ricardo García Posada SCES	NAC	VFR	R-RN-P	**AD 3.1-11**
FREIRE AD La Araucania SCQP	NAC	IFR-VFR	R - RN-P	**AD 3.1-51**
FUTALEUFU/ AD Futaleufú SCFT	NAC	VFR	RN-P	**AD 3.1-68**
IQUIQUE/ AP Diego Aracena SCDA	INTL-NAC	IFR-VFR	R-RN-P	AD 2 SCDA-1
ISLA DE PASCUA/ AP Mataveri SCIP	INTL-NAC	IFR-VFR	R-RN-P	AD 2 SCIP-1
JUAN FERNANDEZ/ AD Robinson Crusoe SCIR	NAC	VFR	RN-P	**AD 3.1-20**
LA SERENA/ AD La Florida SCSE	NAC	IFR-VFR	R-RN-P	**AD 3.1-14**
LOS ANGELES/ AD María Dolores SCGE	NAC	IFR-VFR	RN-P	**AD 3.1-47**
MELINKA/ AD Melinka SCMK	NAC	VFR	RN-P	**AD 3.1-78**
NATALES/ AD Tte. Julio Gallardo SCNT	NAC	IFR-VFR	R - RN - P	**AD 3.1-87**
OSORNO/ AD Cañal Bajo Carlos Hott Siebert SCJO	NAC	IFR-VFR	R- RN-P	**AD 3.1-70**
PALENA/ AD Alto Palena SCAP	NAC	VFR	RN -P	**AD 3.1-71**
PORVENIR/ AD Capitán Fuentes Martínez SCFM	NAC	IFR - VFR	R-RN-P	**AD 3.1-88**

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**
PUERTO AYSÉN/ AD Cabo 1° Román SCAS	NAC	VFR	R-NP	**AD 3.1-77**
PUERTO MONTT/ AP El Tepual SCTE	INTL-NAC	IFR-VFR	R-RN-P	AD 2 SCTE-1
PUERTO MONTT/ AD Marcel Marchant SCPF	NAC	VFR	RN-P	**AD 3.1-72**
PUERTO WILLIAMS/ AD Guardiamarina Zañartu SCGZ	NAC	IFR-VFR	R-P	**AD 3.1-88**
PUNTA ARENAS/ AP Pdte. Carlos Ibañez del C. SCCI	INTL-NAC	IFR-VFR	R-RN-P	AD 2 SCCI-1
RANCAGUA **AD. La Independencia** **SCRG**	**NAC**	**VFR**	**RN - P**	**AD 3.1-35**
SANTIAGO/ AP Arturo Merino Benítez SCEL	INTL-NAC	IFR-VFR	R-RN-P	AD 2 SCEL-1
SANTIAGO/ AD Eulogio Sánchez SCTB	NAC	IFR - VFR	RN - P	**AD 3.1-27**
SANTO DOMINGO/ AD Santo Domingo SCSN	NAC	IFR-VFR	P	**AD 3.1-22**
VALDIVIA/ AD Pichoy SCVD	NAC	IFR-VFR	R - RN-P	**AD 3.1-61**
VALLENAR/ AD Vallenar SCLL	NAC	VFR	RN-P	**AD 3.1-12**
VALPARAISO/ AD Rodelillo SCRD	NAC	VFR	P	**AD 3.1-23**
VIÑA DEL MAR/ AD Viña del Mar SCVM	NAC	IFR-VFR	RN-P	**AD 3.1-23**

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE

INTENTIONALLY LEFT BLANK

AD 1.4 AGRUPACIÓN DE AEROPUERTOS / AERÓDROMOS Y HELIPUERTOS

AD 1.4 GROUPING OF AIRPORTS / AERODROMES AND HELIPORTS

Los criterios aplicados en la agrupación de aeródromos/helipuertos, con el objeto de suministrar información en la Publicación de Información Aeronáutica, son los siguientes:

The criteria applied in the grouping of aerodromes/heliports, for the purpose of providing information in the Aeronautical Information Publication, are the following:

AEROPUERTOS ABIERTOS AL TRÁFICO INTERNACIONAL

AIRPORTS OPEN TO INTERNATIONAL TRAFFIC

Los aeropuertos (AP) disponibles para llegadas y salidas de tráfico aéreo internacional, así como los servicios detallados que proporcionan, se encuentran en el apartado correspondiente de la sección AD 2 de la AIP, de acuerdo a lo especificado en el Anexo 15 de la OACI. Por otra parte, la información de carácter urgente e impredecible relativa a los mismos se suministra mediante NOTAM.

The airports (AP) available for international air traffic arrivals and departures, as well as the detailed services they provide, are listed in the corresponding section of section AD 2 of the AIP, as specified in ICAO Annex 15. Furthermore, information of an urgent and unpredictable nature relating to them is provided by NOTAM.

AERÓDROMOS/HELIPUERTOS ABIERTAS AL TRÁFICO NACIONAL

AERODROMES/HELIPARTS OPEN TO DOMESTIC TRAFFIC

Los aeródromos/helipuertos públicos disponibles para llegadas y salidas de tráfico aéreo nacional, se publican en la sección AD 3 de la AIP. La información de carácter urgente e impredecible relativa a los mismos se suministra mediante NOTAM.

Public aerodromes/heliports available for domestic air traffic arrivals and departures are published in section AD 3 of the AIP. Urgent and unpredictable information relating to them is provided by NOTAM.

OTROS AERÓDROMOS Y HELIPUERTOS

OTHER AERODROMES AND HELIPORTS

Con respecto a aeródromos pequeños y helipuertos para el uso privado, militar o de emergencia por parte de aeronaves en reglas de vuelo visual, se publican en la sección AD 3 de la AIP. La información de carácter urgente e impredecible relativa a los mismos se suministra mediante NOTAM.

With regard to small aerodromes and heliports for private, military or emergency use by aircraft under visual flight rules, they are published in section AD 3 of the AIP. Urgent and unpredictable information relating to them is provided by NOTAM.

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE
INTENTIONALLY LERFT BLANK

AD 1.5 ESTADO DE CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS Y AEROPUERTOS

AD 1.5 STATUS OF CERTIFICATION AIRPORTS AND AERODROMES.

N° de Certificado *Certificate N°*	**Nombre del Aeródromo** *Name of the Airfield*	**Fecha de Otorgamiento** *Date of Grant*	**Vigencia del Certificado** *Validity of the Certificate*	**Observaciones** *remarks*
	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° 04/1/0221/2521 de fecha de 28.DIC.2023. Vigencia: hasta Certificación Fase 5.**	**Certificado por la DGAC (Ver AIC 12/24)**
N° 04/2017	Aeropuerto Andrés Sabella	29.NOV.2017	**Dispuesto mediante Resol. N° 04/1/0222/2523 de fecha de 28.DIC.2023. Vigencia: hasta Certificación Fase 5.**	**Certificado por la DGAC (Ver AIC 13/24)**
N° 05/2018	Aeropuerto El Tepual de Puerto Montt	18.DIC.2017	**Dispuesto mediante Resol. N° 04/1/0220/2520 de fecha de 28.DIC.2023. Vigencia: hasta Certificación Fase 5.**	**Certificado por la DGAC (Ver AIC 14/24)**
N° 06/2018	Aeropuerto Presidente Carlos Ibáñez del campo	19.DIC.2017	**Dispuesto mediante Resol. N° 04/1/0200/2663 de fecha de 31.DIC.2024. Vigencia hasta Certificación Fase 5.**	**Certificado por la DGAC (Ver AIC 04/25)**
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 FINAL CERTIFICATION OF AIRPORTS AND AERODROMES

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 Nº 04/1/1678/1264 de fecha 05 diciembre de 2019, CERTIFICACIÓN DEFINITIVA Nº 01/2019, del Aeropuerto Chacalluta de Arica.

1.5.1.1 CHACALLUTA AIRPORT, ARICA (SCAR)

In accordance with the provisions of the ICAO Regional Safety Oversight Cooperation System (SRVSOP), the Aeronautical Authority, in accordance with DAR 14 "Aerodromes Regulation" and the set of DAN - AGA, DGAC Standards, granted by Exempt Resolution No. 04/1/1678/1264 dated December 5, 2019, DEFINITIVE CERTIFICATION No. 01/2019, of the Chacalluta Airport in Arica.

Detalles de la Certificación:

Certification Details:

UNIDAD *Unit*	**AEROPUERTO CHACALLUTA, ARICA**
CONDICIÓN *Condition*	Certificado Definitivo
DOCUMENTO *Document*	Certificado Nº 01/2019
TIPO Type	DGAC, SRVSOP - OACI
FECHA *Date*	05 de diciembre de 2019
REGLAMENTACIÓN *Regulation*	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. *Resolution DGAC*	RESOLUCIÓN EXENTA Nº 04/1/1678/1264 de fecha 05 diciembre de 2019

EXENCIONES AEROPUERTO CHACALLUTA – ARICA (SCAR)

Nº	DESVIACION RESPECTO DE LAS NORMAS *DEVIATION FROM STANDARDS*	CONDICIONES APLICABLES PARA LA OPERACIÓN Y PROCEDIMIENTOS *APPLICABLE OPERATING CONDITIONS AND PROCEDURES*
1	**NIVELACION DE FRANJA DE PISTA, FRANJAS DE CALLES DE RODAJE ALFA, BRAVO Y CHARLIE** *RUNWAY STRIP LEVELING, ALPHA, BRAVO AND CHARLIE TAXIWAY STRIPING* DAN 14 154 DISEÑO DE AERÓDROMOS, ED. 1/ENE/2017 Capítulo C, punto 154.215, literal (d) *Chapter C, item 154.215, item (d)* (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. *(d) Leveling of runway strips. A suitable level area must be provided for the aircraft for which the runway is intended, in the event that any of them run off the runway.* Capitulo C, punto 154.245, literal (c) (3) *Chapter C, item 154.245, item (c) (3)* (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. *(c) Leveling of taxiway strips. The central part of a taxiway strip must provide a level area at a distance from the taxiway axis of at least: 19 m, when the key letter is D.*	**DEFENSA CONTROL DE RIESGO:** *RISK CONTROL DEFENSE:* 1) En proceso de nivelación, por organismo competente. *1) In the process of leveling, by the competent body.* 2) Adecuada demarcación e iluminación del Borde de Pista. (Monitoreo permanente por Supervisor del Área de Movimiento) *2) Adequate demarcation and lighting of the margins of the runway (permanent monitoring by the Supervisor of the Movement Area).* 3) Comunicación permanente con Control de Tránsito Aéreo. *3) Permanent communication with Air Traffic Control.* **EXENCIÓN TEMPORAL** *TEMPORARY EXEMPTION*

EXENCIONES AEROPUERTO CHACALLUTA – ARICA (SCAR)

2	**MÁRGENES DE PISTA Y MARGENES DE CALLES DE RODAJES ALFA, BRAVO Y CHARLIE** *ALFA, BRAVO AND CHARLIE RUNWAY MARGINS AND TAXIWAY MARGINS* DAN 14 154 DISEÑO DE AERÓDROMOS, ED. 1/ENE/2017 Capítulo C, punto 154.205, literal (d) *Chapter C, item 154.205, item (d)* (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%. *(d) Slopes of runway margins. The surface of the margins adjacent to the runway must be at the same level as the runway and its cross slope shall not exceed 2.5%.* Capítulo C, punto 154.240 literal (c) *Chapter C, item 154.240 paragraph (c)* (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. (*c) The surface of taxiway margins intended for use by turbine-equipped aircraft must be prepared so as to resist erosion and not result in the ingestion of loose surface materials by aircraft engines.* *///*	**DEFENSA CONTROL DE RIESGO:** *RISK CONTROL DEFENSE:* 1) En proceso de nivelación, por organismo competente. *1) In the process of leveling, by the competent body.* 2) Adecuada demarcación e iluminación del Borde de Pista. (Monitoreo permanente por Supervisor del Área de Movimiento) *2) Adequate demarcation and lighting of the margins of the runway (permanent monitoring by the Supervisor of the Movement Area).* 3) Comunicación permanente con Control de Tránsito Aéreo. *3) Permanent communication with Air Traffic Control.* **EXENCIÓN TEMPORAL** *TEMPORARY EXEMPTION* ***///***

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 Nº 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.**

1.5.1.2 CERTIFICATION OF LA ARAUCANÍA - FREIRE AERODROME (SCQP)

In accordance with the Certification Process established by the ICAO Regional Safety Oversight Cooperation System (SRVSOP), the Aeronautical Authority, in compliance with DAR 14 "Aerodromes Regulations" and the set of DAN - AGA Standards, the DGAC, granted through Exempt Resolution No. 04/1/0178/2101 dated November 14, 2023, the definitive Certification No. 02/2023, of the "La Araucanía" Aerodrome in the city of Freire.

Detalles de la Certificación:

Certification Details:

UNIDAD *Unit*	**AERÓDROMO “LA ARAUCANÍA” DE FREIRE (SCQP).**
CONDICIÓN *Condition*	Certificación Definitiva.
DOCUMENTO *Document*	Certificado Nº 02/2023
TIPO Type	DGAC, SRVSOP - OACI
FECHA *Date*	14 noviembre 2023
REGLAMENTACIÓN *Regulation*	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	**DESVIACION RESPECTO DE LAS NORMAS** *DEVIATION FROM STANDARDS*	**CONDICIONES APLICABLES PARA LA OPERACIÓN Y PROCEDIMIENTOS** *APPLICABLE OPERATING CONDITIONS AND PROCEDURES*
1	**Resistencia de pavimento (PCR) de Pista (RWY), Calles de Rodaje (TWY) Bravo, Charlie y Delta y APN Comercial: ACR aeronave crítica mayor que PCR publicado.** ***Pavement Resistance (PCR) of Runway (RWY), Taxiways (TWY) Bravo, Charlie and Delta and Commercial APN: ACR critical aircraft greater than published PCR.*** DAR 14, Capítulo 3, numeral 3.6.3 *DAR 14, Chapter 3, numeral 3.6.3* **"El número de clasificación de pavimento (PCR) notificado, indicará que una aeronave con número de clasificación (ACR) igual o inferior al PCR 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".** ***"The notified Pavement Classification Number (PCR) shall indicate that an aircraft with a classification number (ACR) equal to or lower than the notified PCR may operate on that pavement, notwithstanding any limitation with respect to tire pressure or total aircraft mass."***	**DEFENSA CONTROL DE RIESGO:** *RISK CONTROL DEFENSE:* **PCR publicado en la AIP-CHILE.** ***PCR published in AIP-CHILE.*** **Aeronave critica opera con restricción de peso, opera con un ACR inferior al PCR informado.** ***Critical aircraft operates with weight restriction, operates with an ACR lower than the reported PCR.*** 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. *Project to increase pavement resistance, under the responsibility of the Ministry of Public Works (MOP) - Airports Directorate (DAP), scheduled for completion in 2027.* **EXENCIÓN TEMPORAL** *TEMPORARY EXEMPTION*

EXENCIONES AERÓDROMO “LA ARAUCANÍA” - FREIRE (SCQP)

2	**Franjas de Calles de Rodaje Bravo (B), Charlie (C) y Delta (D):** existencia de objeto (zanja de drenaje) *Bravo (B), Charlie (C) and Delta (D) taxiways strips: existence of object (drainage ditch).* DAN 14 154 Sección 154.245, literal (b) *DAN 14 154 Section 154.245, item (b)* "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”. *"The taxiway strip shall be free of objects that may endanger taxiing aircraft, with the exception of visual aids required for air navigation purposes and which satisfy the requirements on frangibility."* *///*	**DEFENSA CONTROL DE RIESGO:** *RISK CONTROL DEFENSE* Demarcación de borde y eje en calles de rodaje Bravo, Charlie y Delta. *Margin and axis demarcation on Bravo, Charlie and Delta taxiways* Luces de eje y balizas reflectantes de borde en calles de rodaje Bravo y Charlie. *Axle lights and reflective edge beacons on Bravo and Charlie taxiways.* Luces de borde de calle de rodaje Delta. *Delta taxiway edge lights* 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. *Construction project of a concrete structure (boxing) drainage ditch by the Ministry of Public Works (MOP) - Airports Directorate (DAP) in the next airport concession, planned to be completed by 2030.* **EXENCIÓN TEMPORAL** *TEMPORARY EXEMPTION*

1.5.1.3 CERTIFICACIÓN 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 Nº 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:

1.5.1.3 CERTIFICATION OF "EL LOA" AERODROME - CALAMA (SCCF)".

In compliance with the Certification Process established by the ICAO Regional Safety Oversight Cooperation System (SRVSOP), the Aeronautical Authority, in accordance with DAR 14 "Aerodromes Regulation" and the set of DAN - AGA Standards, the DGAC, granted through Exempt Resolution No. 04/1/0179/2104 dated November 14, 2023, the definitive Certification No. 03/2023, of the "El Loa" Aerodrome in the city of Calama.

Certification Details:

UNIDAD *Unit*	**AERÓDROMO "EL LOA" DE CALAMA. (SCCF).**
CONDICIÓN *Condition*	**Certificación Definitiva.**
DOCUMENTO *Document*	**Certificado Nº 03/2023**
TIPO *Type*	**DGAC, SRVSOP - OACI**
FECHA *Date*	**14 noviembre 2023**
REGLAMENTACIÓN *Regulation*	**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	**DESVIACION RESPECTO DE LAS NORMAS** *DEVIATION FROM STANDARDS*	**CONDICIONES APLICABLES PARA LA OPERACIÓN Y PROCEDIMIENTOS** *APPLICABLE OPERATING CONDITIONS AND PROCEDURES*
1	**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.** *Longitudinal Slope of Runway 10/28 Above Standard. The Longitudinal slope of the El Loa Aerodrome, Calama, is 2%, exceeding that established in the current regulations.* 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. *DAR 14 "Aerodromes Regulation"; Aeronautical Regulation of the General Directorate of Civil Aviation of Chile (DGAC), approved by Supreme Decree No. 173, dated October 04, 2004 and DAN 14 154 "Aerodromes Design", aeronautical standard aerodromes design, approved by Exempt Resolution No. 0261 of March 27, 2017.* DAR 14, Capitulo 4 "Características Físicas", Sección 4.1 PISTAS, Punto 4.1.8.1 "Pendientes Longitudinales". *DAR14, Chapter 4 "Physical Characteristics", Section 4.1 TRACKS, Item 4.1.8.1 "Longitudinal Slopes".* "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..." *"The slope obtained by dividing the difference between the maximum and minimum elevation along the runway axis by the length of the runway expressed as a percentage, shall not exceed 1% when the key number is 3 or 4..."*	**DEFENSA CONTROL DE RIESGO:** *RISK CONTROL DEFENSE* 1) Publicación en AIS, respecto a la condición de pendiente de pista superior a lo normado (Pendiente: RWY 28 -2.0%). *1) Publication in AIS, regarding the condition of runway slope higher than the norm (slope: RWY 28 - 2.0%).* Publicación en AIP-Chile Volumen I AD 3.9-3.1-C *Publication in AIP-Chile Volume I AD 3.9-3.1-C* 2) Ayudas visuales luminosas (luces de pista) y no luminosas (señalización) en buen estado y mantenimiento programado de las mismas. *2) Luminous (runway lights) and non-luminous (signaling) visual aids in good condition and scheduled maintenance of the same.* 3) Supervisión y registro de inspecciones de coeficiente roce y FOD en pista (S.A.M). *3) Supervision and recording of friction coefficient and FOD inspections on the runway (S.A.M).* 4) Estudios de corrección de longitud de pista, por pendiente longitudinal superior a lo establecido en la normativa vigente. *4) Runway length correction studies, due to a longitudinal slope exceeding that established in the current regulations.* 5) Evaluación de Seguridad Operacional (ESO) por pendiente longitudinal superior a lo establecido en la normativa vigente. *5) Operational Safety Assessment (OSA) for longitudinal slope exceeding that established in the current regulations.*

EXENCIONES AERÓDROMO EL LOA – CALAMA (SCCF)

	DAN 14 154, Diseño de Aeródromos, Sección 154.201. Pistas, literal (d) Pendientes de las pistas, numeral (1) (i) "Pendientes longitudinales". *DAN 14 154, Aerodrome Design, Section 154.201. Runways, paragraph (d) Runway Slopes, item (1) (i) "Longitudinal Slopes".* "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". *"The longitudinal slope obtained by dividing the difference between the maximum and minimum elevation along the runway axis by the length of the runway expressed in percentage, must not exceed 1% when the key number is 3 or 4. Appendix 2 of the same standard, Chapter 1, numeral 10, literal a, number 2, indicates that the longitudinal slope must not exceed 1.25%, for key 4 runways".* *///*	: **DEFENSA CONTROL DE RIESGO:** *RISK CONTROL DEFENSE* **EXENCIÓN PERMANENTE** *PERMANENT EXEMPTION* *///*

FIR ANTOFAGASTA (SCFZ)

ANTOFAGASTA FIR (SCFZ)

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 Latitud 28° 30' S, 5.8 NM al Norte de la Ciudad de 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.

1. IFR/VFR flights

1.1. All IFR/VFR flights, which will cross the Chilean border, must previously file FPL. VFR flights will not be allowed above FL195.

1.2. All VFR flights that intend to fly totally or partially between Arica and Latitude 28° 30' S, 5.8 NM North of Vallenar City, must observe the following provisions and establish contact in both directions on the corresponding frequencies according to the route to be flown: All VFR traffic must establish communication in both directions on the assigned frequencies according to the section of the route to be flown and request specific instructions to maintain the frequency or change to another frequency according to ATC requirements.

1.3. All aircraft operating or entering the Antofagasta TMA with an operational SSR responder shall activate Code A 2000 and Mode "C", unless another code is assigned by ATC. All VFR traffic with an operational responder on board shall activate Code A 2000 until another code is assigned by ATC.

1.4. All flights with STS/HOSP or MEDEVAC must compulsorily place in box 18 of the FPL in NR of AOC (Air Operator Certificate).

1.5. For operations with navigation specifications that do not have a code assigned for Box 18 of the FPL, these specifications must be indicated after NAV/. Example: NAV/ ARNP RNP2 and have the following capabilities in Box 10A of the FPL: GOLF, ROMEO and 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 134.1 MHZ y Calama TWR 118,7 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. Prohíbase 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.

*2. **Communications***

2.1. Frequency ACC IQUIQUE 128.7 MHZ North Sector Boundary from 182100S 0710230W following LAT 182100S to CHILE-PERU boundary and to the southern boundary of CHILE-BOLIVIA. West to east line from LAT 232625S 0713140W DCT SIDOT 225313S 0704808W DCT ARPOM 225313S 0703346W DCT PUKTA 225307S 0702239W DCT VOR LOA 223001S 0685237W DCT ARMOS 241730S 0675845W. WEST boundary from LAT 182100S 0710230W to 195233S 0711105W DCT 232625S 0713140W CHILE-BOLIVIA east boundary and CHILE-ARGENTINA boundary FREQ 128.3 MHZ south sector from LAT 283000S.

2.2. Air to ground IQUIQUE RDR 128.3 MHZ with limited coverage under FL300 in the southern sector of CALAMA. Alternate frequency ANTOFAGASTA RDR 134.1 MHZ and Calama TWR 118.7 MHZ.

2.3. ALDAX position on UL550 airway shall be reported on frequency 128.7 MHZ IQUIQUE ACC.

*3. **Use of GPS System***

3.1. The use of the GPS System as primary means of navigation on RNAV routes is authorized, in accordance with the provisions of DAP 06-13 DGAC Resolution No. 02474-E dated October 18, 2006, for those aircraft that comply with the established requirements. The letter zed (Z) must be inserted in Box 10 and NAV/GPS in Box 18 of the FPL form.

*4. **Prohibition of 180-degree turns on runways.***

4.1. Aircraft with a total weight of 25,000 kg or more are not allowed to perform 180-degree turns on runways 45 meters wide or less at public aerodromes. These turns must be made in the places pre-established for this purpose. At those aerodromes that do not have an area prepared for these turns, aircraft shall perform them only at the runway thresholds. Only in emergency and/or duly qualified cases, the mentioned maneuver will be authorized by 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.

5. Maritime patrol and rescue area of activity

5.1. The Chilean Navy will carry out maritime patrol and rescue activities from GND to 1,000 FT MSL and 1,000 FT GND between December 15 and March 15 of each year, in the sectors between Arica and Quellón up to 2 NM offshore and in the lake beaches between Lake Vichuquén and Lake Yelcho respectively. Coordination on frequency TIBA 118.2 MHZ.

6. Flight Information Service (FIS) and Alert Service (ALRS) Provision Limits

6.1. Declare FIS and ALRS Provision boundary between AP Diego Aracena - Iquique and AP Andres Sabella-Antofagasta, the following imaginary line coordinate: 215400S (Cabo Paquica). Aircraft in VFR flight including aerial work, crossing Cabo Paquica heading north under 3000 FT must maintain listening on FREQ 127.3 MHz Iquique Radio and at 3000 FT or higher FREQ 122.7 MHz Iquique Radar. For VFR traffic including aerial work crossing Cabo Paquica heading South under 3000 FT shall maintain listening on FREQ 127.1 MHz Antofagasta Radio and 3000 FT or higher FREQ 120.9 MHz Antofagasta Radar.

7. The Traffic alert and Collision Avoidance System (TCAS)

7.1. Pilots shall ensure that their responders remain in constant operation during the entire flight taking place in the airspace under Chile's jurisdiction.

8. Aircraft entering the Antofagasta IRF from the North

8.1 All aircraft entering the Antofagasta FIR (SCFZ) from the north, shall contact Iquique ACC 128.7 Mhz or Santiago Oceánico 10.024 KHz, at least 5 minutes (40 NM) before point of entry to the Antofagasta FIR, in order to report ETO and flight level.

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,

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. Precautions

9.1. Obstacle within the Atacama region, caution 156 km power line between Cardones and Diego de Almagro substations. It crosses the municipalities of Copiapó, Diego de Almagro and Tierra Amarilla.

9.2. Flights to and from public, private or military heliports must be cautious due to possible RPA activity below 400 ft.

9.3. Caution 30 M high power line towers located in the N sector of the city of Tocopilla at the following geographical coordinates: 220602S 0701209W / 220538S 0701234W / 220549S 0701247W / 220611S 0701220W.

9.4. Caution 36 Wind Turbines of 166.5 M HGT marked day and night, located 10.96 KM to the NE AD El Loa, Calama. Located in a polygon with the following COOR GEO:
1- 222744.91S / 684820.74W,
2- 222745.65S / 684720.41W,
3- 222759.86S / 684524.15W
4- 222821.29S / 684500.87W,
5- 222916.11S / 684532.55W,
6- 222822.75S / 684711.09W
7- 222927.97S / 684817.58W,
8- 222821.73S / 684820.37W,

9.5 Caution 02 Wind Turbines of 140 M. HGT located in Taltal municipality, Region of Antofagasta, located in the following COOR GEO.:
AERO 1 245425.00S / 694409.00W, AERO 2 245256.70S / 694821.77W

9.6 Caution, overflight of model aircraft in the urban sector of the city of Iquique and Alto Hospicio, Tarapacá Region, GND Dangerous Zone at 1200 FT AGL, 24 hours a day in the area delimited by the following geographic coordinates:
201125S/0700815W - 201811S/0700634W - 201448S/0700720W - 201726S/0700759W - 201626S/0700448W - 201254S/0700934W
Iquique Radio or Iquique Radar Instructions

9.7 Caution 02 Wind measuring towers of 162.5 M. HGT, located at 12.6 KM and 20 KM W THR 10 of El Loa Aerodrome, Calama, located in the following COOR GEO:
223018.9S / 0690227.5W and 222940.5S / 0690643.9W

9.8 Precaución instalación de 35 Aerogeneradores de 162.5 M HGT a16 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

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 / 695147.55W.

9.8 Caution installation of 35 Wind Turbines of 162.5 M HGT at 16 KM to the W of El Loa Aerodrome, Calama, located at the geographic coordinates of the following polygon:

PT 1 223045.31S/690705.17W
PT 2 223040.69S/690600.03W
PT 3 223036.95S/690449.50W
PT 4 223034.37S/690419.52W
PT 5 223032.12S/690237.88W
PT 6 223011.92S/690237.40W
PT 7 222957.24S/690257.40W
PT 8 222938.63S/690324.64W
PT 9 222928.20S/690402.27W
PT 10 222922.64S/690430.50W
PT 11 222928.27S/690533.48W
PT 12 222952.38S/690639.20W

9.9 Caution 02 Wind measuring towers of 120.83M. HGT, located in the mountainous area of the Tal-Tal commune, Antofagasta Region, in the following COOR GEO Tower 1) 245748.25S / 0693733.10W and Tower 2) 245647.13S / 0700501.95W.

9.10 Caution antenna mast of 30 M. HGT, located in Cerro Chuño at COORD GEO: 182845S / 0701618W, 7 NM SW of AP Chacalluta, with night signaling

9.11 Caution 45 M antenna mast. HGT, located in Morro Gordo at COORD GEO.: 182830S / 0701923W, 7 NM SW of AP Chacalluta, with night signaling.

9.12 Caution 45 M flagpole. HGT, located in Morro de Arica at COORD GEO.: 182846.84S / 0701926.34W, 7 NM SW of the Chacalluta PA, with night signaling.

9.13 Caution 01 wind measuring tower.of 105 M. HGT, located in Pozo Almonte municipality at GEO-COOR 212556.22S / 694348.94W

9.14 Caution 01 Wind measurement tower of 105 M. HGT, located in the commune of María Elena at GEO-COOR 212949.72S / 694604.67W.

9.15 Caution, Horizonte Wind Farm 140 units of 175 M. HGT each one, located 76 KM NE of the Tal-Tal commune, on a 5 NM RDO centered on COORD GEO 245743.23S / 695147.55W.

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.

9.16 Caution 01. wind measuring tower of 122.5 M. HGT, located in Tal-Tal commune in 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.

9.17 Caution 01 Wind measuring tower of 145 M. HGT, located 73 KM NW of Tal-Tal commune at COORD GEO 245842.14S / 695523.31W, marked day and night

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.

9.18 Caution 01 Wind measuring tower of 120 M. HGT, located 53 KM SW of AD El Loa (SCCF) at COORD GEO 225726.98S / 691124.65W, marked day and night

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.

9.19 Caution 52 Wind measuring tower of 179.5 M. HGT, located 90 KM N of Tal-Tal commune at 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.

9.20 Caution 01 Wind measuring tower of 129 M. HGT, located 41 KM NW of Ad. El Loa (SCCF) at COORD GEO 223437.67S / 691738.46W, marked day and night.

9.21 Precaución, zona …D… por actividad RPAS en sector Mina Escondida en un RDO de 15 NM. centrado en coordenadas geográficas 241848S / 690545W desde GND hasta 400 FT AGL.

9.21 Caution, zone …D… RPAS activity in sect Escondida Mine, RDO 15 NM. centered on GEO COORD 241848S / 690545W, GND until 400 FT AGL

9.22 Precaución, zona …D… por actividad RPAS en sector Mina Spence y Centinela dentro de las siguientes COORD GEO: 231301S/0685508W 224721S/0685827W 224025S/0690756W 223836S/0691748W 224556S/0693530W 230450S/0692102W 231301S/0685508W desde GND hasta 400 FT AGL.

9.22 Caution, zone …D… RPAS activity in sector Spence and Centinela Mine with in GEO COORD: 231301S/0685508W 224721S/0685827W 224025S/0690756W 223836S/0691748W 224556S/0693530W 230450S/0692102W 231301S/0685508W GND until 400 FT AGL.

☞ **9.23 Precaución OBST Líneas de Alta Tensión de 102 m. HGT sin señalización de Luces, localizada entre las COORD GEO 240719.19S / 0684524.75W y 241612.9S / 0685011.16W a 16.3 NM al E AD SCLE.**

9.23 OBST POWER LINES 102M HGT WO SGL LGT, CTN LOC ON NXT GEO COORD: 240719.19S / 684524.75W AND 241612.90S / 685011.16W TO 16.3NM E AD SCLE.

///

///

FIR ISLA DE PASCUA (SCIZ)

EASTER ISLAND FIR (SCIZ)

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

1. IFR/VFR flights

1.1 All flights with STS/HOSP or MEDEVAC must compulsorily place in box 18 of the FPL in NR of AOC (Air Operator Certificate).

1.2 For operations with navigation specifications that do not have a code assigned for Box 18 of the FPL, these specifications must be indicated after NAV/. Example: NAV/ ARNP RNP2 and have the following capabilities in Box 10A of the FPL: GOLF, ROMEO and ZULU.

2. The Traffic alert and Collision Avoidance System (TCAS)

Pilots must ensure that their responders remain in constant operation during the entire flight that takes place in the airspace under Chilean jurisdiction.

3. CPDLC/ADS-c is available within the SCIZ FIR for all ACFT equipped with FANS-1/A capability. The link address (log-ON) is SCEZ. ACFT entering the SCIZ FIR from adjacent sectors whose airspaces do not provide CPDLC or ADS-C capability shall log-ON at least 15 min BFR of crossing the SCIZ FIR boundary, but no sooner than 45 min from that PT ACFT not equipped with FANS-1/A capability or in the event of a link failure or system outage, FLT crews shall contact oceanic control via voice FREQ HF, using AVBL radio frequency communications. Voice communications via satellite telephony should be used as a back-up and in case of emergency or danger. For more information refer to the published global operational data link document (gold), DAN 11-09.

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE
INTENTIONALLY LEFT BLANK

FIR PUERTO MONTT (SCTZ)

PUERTO MONTT FIR (SCTZ)

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 C

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 119,5MHz primaria ALTN 126,6Mhz ó 128.3 MHZ secundaria, y obtener autorización para el ingreso y/o cruce de dicha zona.

1. IFR/VFR flights

1.1 All IFR/VFR flights, which will cross the Chilean border, must previously file FPL. VFR flights will not be allowed above FL195.

1.2 Service extensions in units of the southern zone must be authorized by the Zonal Chief SOUTH telephone contact +56961736057.

1.3 All flights with STS/HOSP or MEDEVAC are obliged to place in box 18 of the FPL the AOC (Air Operator Certificate) NR.

1.4 For operations with navigation specifications that do not have code assigned for Box 18 of the FPL, these specifications must be indicated after NAV/. Example: NAV/ ARNP RNP2 and have the following capabilities in Box 10A of the FPL: GOLF, ROMEO, and ZULU.

2. Class C Airspace

2.1 The following area is determined as Class C airspace, with the limits indicated: Lateral between radials 320/020 and 140/200 of the VOR/DME SCTE, DME arc 3 at 30 NM. Vertical 2000 FT ALT/FL195 BTN arc 3 and 20, 3000 FT ALT/FL195 BTN arc 20 and 30, both north and south. Mandatory use of SSR responder. All aircraft proceeding to enter the zone specified above, either for reasons of intercepting VFR departure routes or others, must have communication in both directions with Puerto Montt Radar on 119,5MHz ALTN 126,6 primary or 128.3 MHZ secondary, and obtain authorization for the entry and/or crossing of said zone.

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 119.5MHz 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.

3. Arrivals/Communications

3.1 Arrivals from the North to AP El Tepual, will enter from the East sector of Frutillar after ATC authorization. Arrivals from the North to AD El Mirador and AD Marcel Marchant, will enter from the East sector of Frutillar after Ciudad de Llanquihue and Puerto Varas, then proceed via visual route published in the VAC AD Marcel Marchant. Northbound departures from AD El Mirador and AD Marcel Marchant will proceed via visual route published in the VAC AD Marcel Marchant. ACFTs operating to or from AD Marcel Marchant to or from the Southeast will proceed via Boca Estuario de Reloncavi. ACFT operating to or from AD Marcel Marchant, to or from the Southwest will proceed via Guarello Island, Puluqui Island and Chacao Channel or vice versa. ACFT operating from AD Marcel Marchant to the South will proceed via East of Isla Guarello, East of Isla Puluqui direct to destination. ACFT operating to AD Marcel Marchant from the South will proceed via Isla Puluqui and via East Isla Guarello direct to destination. Transit to the South and Southwesterly shall keep under 2,000 FT until Tabon Island South shore or according to ATC authorization.

3.2 Communications: From North, Puerto Montt Radar 119.5MHz to vicinity of Puerto Varas, subsequent as per ATC instructions. From AD Marcel Marchant or AD El Mirador Northbound La Paloma Information 127.3 MHz to Puerto Varas, then Puerto Montt Radar. From AD Marcel Marchant to the South, Southwest and Southeast La Paloma Information 127.3 MHz to lateral Isla Maillen, later Puerto Montt Radar. From South, Southwest or Southeast towards AD Marcel Marchant, Puerto Montt Radar to lateral Isla Maillen, rear La Paloma Information.

4. Levels

Aircraft will fly according to the Cruise Table and Magnetic Courses.

5. Use of the GPS system as a primary means of air navigation.

5.1 The use of the GPS System is authorized as a primary means of air navigation on RNAV routes, in accordance with the provisions of DAP 06-13 dated July 2, 1997 for those aircraft that meet the established requirements. The letter zed (z) must be inserted in box 10 and NAV/GPS in box 18 of the FPL Form.

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. Prohíbase 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.

6. The following general traffic flow is established

6.1 Southbound aircraft will use ATS East sector routes, Northbound aircraft will use ATS West sector routes. Instructions Santiago ACC frequency 126.3 MHz, Concepción APP frequency 129.35 MHz; Temuco APP frequency 119.2 MHz SCDRY 128.7MHz, Puerto Montt RDR frequency 119.5/128.3 MHz.

7. Prohibition of 180-degree turns on runways.

7.1 Aircraft with a total weight of 25,000 kg or more are not allowed to perform 180-degree turns on runways 45 meters wide or less at public aerodromes. These turns must be made in the places pre-established for this purpose. At those aerodromes that do not have an area prepared for these turns, aircraft shall perform them only at the runway thresholds. Only in emergency and/or duly qualified cases, the mentioned maneuver will be authorized by ATC.

8. Maritime patrol and rescue area of activity

8.1 The Chilean Navy will carry out maritime patrol and rescue activities from GND to 1,000 FT MSL and 1,000 FT GND between December 15 and March 15 of each year, in the sectors between Arica and Quellón up to 2 NM offshore and on the lake beaches between Lake Vichuquén and Lake Yelcho respectively. Coordination on TIBA 118.2 MHz frequency.

9. Precautions

9.1 Caution in the San Antonio and Duao sectors, due to overhead power line crossing energized at 2,300 volts, marked with reflective beacons, from concrete support posts of 18 m HGT each, on the West side of coordinates 41 46 35 S 73 14 30 W and East side of coordinates 41 46 36 S 73 14 00 W.

9.2 Caution for beaconed high voltage cable, Canal Tenglo sector at coordinates 41 30 50 S 72 59 30 W, HGT 95 m above sea level.

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 400ft.

9.13 Precaución por tendido eléctrico de 90 m. HGT a 9 NM al SE de Ap. El Tepual.

☞ **9.14 Precaución vuelos y operaciones de RPAS en el TMA Puerto Montt, excepto áreas APCH / DEP de AP/AD, de GND-400 FT AGL**

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.

9.3. Caution for high voltage cables, unmarked, at the mouth of the Quenuir River at coordinates 41 29 40 S 73 42 20 W, 55 m HGT above sea level.

9.4 Caution for high voltage cables in the Dalcahue Channel and Quinchao Island sector at coordinates 42 22 30 S 73 39 00 W, 60 m HGT above sea level.

9.5 Caution for high voltage cables Canal Yal between Teupa (Isla Grande Chiloé) and Isla Lemuy at coordinate 42 38 50 S 73 45 20 W, supporting towers with lights, 105 m HGT above sea level.

9.6 Caution 54 m mast HGT located at 43 02 07 S 72 28 42 W

9.7 Caution 48 m mast HGT located at 43 20 07 S 72 28 15 W

9.8 Caution 18 m mast HGT located at 44 00 07 S 72 25 07 W

9.9 Caution for power lines located at 41 46 54 S 73 30 31W and 41 47 48S 73 32 01 W, without night beaconing from GND to 100 FT AGL.

9.10 Caution 148 m antenna HGT sector Pircunche locality Cajón, municipality of Vilcún 3841 26 S 72 28 45 W, without signaling.

9.11 Caution obstacle high voltage cable without beacons, crossing at the mouth of the Petrohue river parallel to Ralun bridge on the north side. GEO COORD APRX IN GOOGLE EARTH: 412244.4S 0721838.5W.

9.12 Caution flights to and from public, private or military heliports due to possible RPA activity below 400 ft.

9.13 Caution due to electric laying, 90 m. HGT, located 9 NM SE AP El Tepual.

9.14 Caution RPAS fligths operation within TMA Puerto Montt, except APCH/DEP areas AP/AD, GND-400 FT AGL.

10. The Traffic alert and Collision Avoidance System (TCAS)

10.1 Pilots must ensure that their responders remain in constant operation during the entire flight that takes place in the airspace under Chilean jurisdiction.

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.

11. Transponder System

11.1 The pilot in command of an aircraft that is equipped with a Transponder System that responds in "S" mode and has an aircraft identification device, shall set in the FMS or in the transponder control panel, the aircraft identification, as indicated in box 7 of the ICAO flight plan. In case of less than 7 characters, no zeros, dashes or spaces shall be added between characters or at the end.

12. Wind turbines

12.1 Caution for presence 18 Wind Turbines of 125 M HGT LOC APRX 18 KM NW of AD Mocopulli (SCPQ), within the trapezoid whose vertices are 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 Caution 120 M HGT Wind Measurement Tower located in Collico Sector, Valdivia commune at 17.5 KM S THR 35 of SCVD, COOR GEO 394843.07S / 730806.5W.

12.3 Caution 142 M HGT Wind Measurement Tower, located in Purranque, Los Lagos Region at the following geographical coordinates: 405526.15S / 730744.39W.

12.4 Caution 142 M HGT Wind Measurement Tower, located in Frutillar commune, Región de Los Lagos at the following geographic coordinates: 410919.61S / 730905.89W

12.5 Caution 122 M HGT Wind Measurement Tower, located in Ancud commune, Región de Los Lagos at the following geographical coordinates: 420908.09S / 734320.09W

12.6 Caution Wind Measurement Tower of 132 M HGT, located in Calbuco, Los Lagos Region at the following geographical coordinates: 413822.41S / 731258.00W, marked day and night.

12.7 Caution installation of 33 wind turbines of 220 M HGT, located 6.42 NM NNE of AD. Frutillar in an area of 4 NM centered on the following geographic coordinates: 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, señalizado 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, señalizado día y noche.

12.16 Precaución 01 Torre de Medición de Viento de 122 M HGT, localizada a 34 KM al W del AP. El Tepual en las siguientes Coordenadas Geográficas 412602.14S / 0733011.77W

☞ **12.17 Precaución 01 Torre de Medición de Viento de 142 M HGT, localizada a 16 KM al NW del AD Pichoy (SCVD), señalizada día y noche.**

☞ **12.18 Precaución 01 Torre de Medición de Viento de 150 M HGT, Comuna Puerto Octay, COORD GEO 405556.69S/0725022.03W, señalizada día y noche.**

12.8 Caution 01 Wind Measurement Tower 120 M HGT, located 18.53 KM S of AD. Pichoy (SCVD) and 9.32 KM W of AD. Las Marias (SCVL), Valdivia commune, at the following geographical coordinates 394843.07S / 730806.50W.

12.9 Caution 01 Wind Measurement Tower 122 M HGT, located 46.18 KM SE AD. Las Marias (SCVL), Valdivia commune, at the following geographical coordinates 400910.95S / 725733.45W.

12.10 Caution 01 Wind Measurement Tower of 154.5 M HGT, located 25 KM W AP. El Tepual (SCTE), at the following geographical coordinates 411411.26S / 731435.92W.

12.11 Caution 01 Wind Measurement Tower 120 M HGT, located in the Purranque commune, at the following geographic coordinates 405741.44S / 725850.52W.

12.12 Caution 01 Wind Measurement Tower 120 M HGT, located 13 NM ESE of the AD. Cañal Bajo - Carlos Hott Siebert (SCJO), Puyehue commune, at the following geographic coordinates 403920S / 724624W.

12.13 Caution 02 Wind Measurement Towers of 120 M HGT, located 48.5 KM W AP. El Tepual (SCTE), at the following geographic coordinates 412527.60S / 733606.90W - 412637.70S / 734521.90W

12.14 Caution 01 Wind Measurement Tower 120 M HGT, located 17.25 KM NW of the AD. Mocopulli (SCPQ), Dalcahue commune, at the following geographic coordinates 421133.97S / 0733718.14W. sign day and night.

12.15 Caution 01 Wind Measurement Tower 126.1 M HGT, located 65 KM N of the AP El Tepual (SCTE), Llanquihue commune, at the following geographic coordinates 405422.69S / 0732159.78W. sign day and night

12.16 Caution 01 Wind Measurement Tower 122 M HGT, located 34 KM N of the AP El Tepual (SCTE), at the following geographic coordinates 412602.14S / 0733011.77W.

12.17 Caution 01 Wind Measurement Tower 142 M HGT, located 16 KM NW of the AD Pichoy (SCVD), sign day and night .

12.18 ***Caution 01 Wind Measurement Tower 150 M HGT, Comunne Puerto Octay, located GEO COORD 405556.69S/0725022.03W, sign day and night .***

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. 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. 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. 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. Sobrevuelo de Parapentes sobre instalaciones Aeronauticas de Cerro Divisadero está prohibida. Desde SFC a 6000FT AMSL.

☞ **13.5 Precaución Zona …D… actividad de Parapentes sector Cerro Mili Mili, Coñaripe diariamente entre CCCM-FCCV, dentro de Coord. Geo. 393038S/720202W 393057S/720128W 393137S/720204W 393118S/720238W 393038S/720202W, desde GND a 3500FT AMSL.**

13. Paragliders.

13.1 Caution Zone ...D... Paragliding activity Mackay sector, Coyhaique, between the CCCM-FCCV within the following GEO COORD: 453528S/720222W, 453718S/720136W, 453725S/715814W, 453439S/715615W
Instructions Balmaceda APP or Coyhaique Information. Operators must coordinate start and end of activity. Paraglider overflight over Cerro Divisadero Aeronautical facilities is prohibited. From SFC to 6000FT AMSL.

13.2 Caution Zone ...D... Paragliding activity Cerro Negro sector, Coyhaique, between the CCCM-FCCV within the following GEO COORD: 453559S/720458W, 453528S/720222W, 453718S/720136W, 453754S/720502W
Instructions Balmaceda APP or Coyhaique Information. Operators must coordinate start and end of activity. Paraglider overflight over Cerro Divisadero Aeronautical facilities is prohibited. From SFC to 6000FT AMSL.

13.3 Caution Zone ...D... Paragliding activity in the Villa Jara sector, Coyhaique, between the CCCM-FCCV within the following GEO COORD: 453754S/720502W, 454025S/720239W, 453718S/720136W.
Instructions Balmaceda APP or Coyhaique Information. Operators must coordinate start and end of activity. Paraglider overflight over Cerro Divisadero Aeronautical facilities is prohibited. From SFC to 6000FT AMSL.

13.4 Caution Zone ...D... Paragliding activity in the El Fraile sector, Coyhaique, between the CCCM-FCCV within the following GEO COORD: 453718S/720136W, 453725S/715814W, 453943S/715750W, 454025S/720502W.
Instructions Balmaceda APP or Coyhaique Information. Operators must coordinate start and end of activity. Paraglider overflight over Cerro Divisadero Aeronautical facilities is prohibited. From SFC to 6000FT AMSL.

13.5 Caution Zone …D… Paragliding activity in the Mili Mili Hill, Conaripe sector, daily CCCM-FCCV, with in the following GEO COORD: 393038s/720202w 393057s/720128w 393137s/720204w 393118s/720238w 393038s/720202w, from GND to 3500FT AMSL.

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE
INTENTIONALLY LEFT BLANK

///

FIR PUNTA ARENAS (SCCZ)

PUNTA ARENAS FIR (SCCZ)

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 atendrán 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

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.

1. IFR/VFR flights

1.1 All IFR/VFR flights that will cross the Chilean border, must previously file FPL. VFR flights will not be allowed above FL195.

1.2 All flights with STS/HOSP or MEDEVAC must compulsorily place in box 18 of the FPL in NR of AOC (Air Operator Certificate).

1.3 For operations with navigation specifications that do not have a code assigned for Box 18 of the FPL, these specifications must be indicated after NAV/. Example: NAV/ ARNP RNP2 and have the following capabilities in Box 10A of the FPL: GOLF, ROMEO and ZULU.

2. IFR/VFR entry and exit procedures:

2.1 The following procedures will be applied within the Punta Arenas terminal area, unless otherwise prescribed by ATC:

2.1.1 IFR/VFR Flight Plan Traffic:

- *IFR flight arrivals and departures will be carried out in accordance with ATC regulations.*
- *For VFR Flight Plan traffic, these will follow the instructions issued by the Punta Arenas Control Center (ACC).*
- *Aircraft with a VFR Flight Plan within a radius of 10 NM at AFIS aerodromes must notify their position on the frequency corresponding to the aerodrome for traffic information.*

2.1.2 Communications Failure

VFR Flight Plan aircraft experiencing a communications failure must do the following:

- if it has an operational on-board responder, they shall activate it in Mode A Key 7600, and/or
- shall apply the procedure stipulated in DAN 91 "Flight and General Operation Rules", to that effect.

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.

3. Mandatory Notification Point for VFR flights

3.1 The following mandatory reporting points are established for VFR flights:

- ❖ *Cochrane*
- ❖ *Punta Arenas*

4. Flight procedure

4.1 Transit Information Broadcasting Air Traffic Information (TIBA) in the Antarctic Treaty Area. The TIBA frequency for use in the Antarctic Treaty Area is 129.7 MHZ.

5. Palmer Antarctic Station

5.1 There are four radio transmitter antenna towers southeast of Palmer Base. One is at Bonaparte Point, the other three are in a diamond shape near the glacier. The antennas are 46 m high and support a 3-wire diamond antenna. The lights on the towers are red and white.

6. Overflight of foreign aircraft in the Beagle Channel and Cape Horn sector

6.1 All foreign aircraft planning to fly over the Beagle Channel and/or Cape Horn must submit their request at least 24 hours prior to their ETD at the ARO Office of the AP Presidente Carlos Ibañez del Campo in Punta Arenas to make the respective coordination with the Chilean Navy, which will provide a supervisor on board (D.O.A. OF N° 10/0/2794).

7. Use of the GPS system as a primary means of air navigation

7.1 The use of the GPS system as primary means of air navigation on RNAV routes is authorized, in accordance with the provisions of DAP 06-13 DGAC Resolution No. 0274-E dated 18 OCT 2006 for those aircraft that comply with the established requirements. The letter zed (Z) must be inserted in box 10 and NAV/GPS in box 18 of the FPL form.

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

8. Prohibition of 180 degree turns on the runway.

8.1 Aircraft with a total weight of 25,000 kg or more are not allowed to perform 180-degree turns on runways 45 meters wide or less at public aerodromes. These turns must be made in the places pre-established for this purpose. In those aerodromes that do not have an area prepared for these turns, aircraft shall perform them only at the runway thresholds. Only in emergency and/or duly qualified cases, the mentioned maneuver will be authorized by ATC.

9. Beagle Channel Zone

9.1 Aircraft operating in the Beagle Channel Zone between Darwin/Yendagaia position and Puerto Williams VOR, shall maintain a permanent watch with Ushuaia Approach 118.1 and Puerto Williams Approach 118.5 MHz.

10. Transponder System

10.1 The pilot in command of an aircraft that is equipped with a Transponder System that responds in "S" mode and has an aircraft identification device, shall set in the FMS or in the transponder control panel, the aircraft identification, as indicated in box 7 of the ICAO flight plan. In case of less than 7 characters, no zeros, dashes or spaces shall be added between characters or at the end.

11. The Traffic alert and Collision Avoidance System (TCAS)

11.1 Pilots must ensure that their responders remain in constant operation during the entire flight that takes place in the airspace under Chilean jurisdiction.

12. Precautions

12.1 Caution obstacle column NR 1 of 55 M HGT at COORD GEO: 525636 S 704833 W, Column NR 2 of 65 M HGT at COORD GEO: 525636 S 704834 W, Metanex Plant Sector, day and night beaconing.

12.2 Caution flights to and from public, private or military heliports due to possible RPA activity below 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.

12.3 Caution wind measuring tower 102 M. HGT, located in mountainous area, San Gregorio commune, Magallanes Region at the following 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 Ibáñez del Campo, ubicada en COORD GEO: 525103.33S /705721.94W

12.4 Caution due to installation of a 150 M. Wind Turbine. HGT at 16.87 KM N of AP. Carlos Ibáñez del Campo, located at 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.

12.5 Caution 2 wind measurement towers of 120 m. HGT located at COORD GEO 522643S / 0700741W San Gregorio commune, marked day and night.

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.

12.6 Caution 121.035 m wind tower. HGT located at COORD GEO 524112.87S / 0704412.75W 36.4 km north of AP. Carlos Ibáñez del Campo, marked day and night.

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.

12.7 Caution 121.035 m wind tower. HGT located at COORD GEO 525134.42S / 0710336.40W 21.2 km northwest of AP. Carlos Ibáñez del Campo, marked day and night.

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.

12.8 Caution 121.035 m wind tower. HGT located at COORD GEO 525716.15S / 0710359.61W 13.8 km northwest of AP. Carlos Ibáñez del Campo, marked day and night.

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.

12.9 Caution 102.5 m wind measuring tower. HGT located at COORD GEO 521406.65S / 0693003.00W San Gregorio commune.

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.

12.10 Caution 03 120.87 m wind measuring towers. HGT located at COORD GEO 520435.08S / 703809.9W, 521500.72S / 704306.51W and 520922.99S/ 704110.26W in the San Gregorio commune

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.

12.11 Caution 04 wind measurement towers of 102 m. HGT, located at COORD GEO 530150.54S / 684506.10W in the Primavera commune.

☞ **12.12 Precaución torre de medición de viento de 130.5 m. HGT localizada en COORD GEO 525634.57S / 0692235.22W Comuna de Primavera. Señalizada día y noche.**

12.12 Caution 130.5 m. wind measuring tower. HGT located at COORD GEO 525634.57S / 0692235.22W in the Primavera commune, marked day and nigth

☞ **12.13 Precaución torre de medición de viento de 130.5 m. HGT localizada en COORD GEO 524553.15S / 0702044.88W Comuna de Primavera. Señalizada día y noche.**

12.13 Caution 130.5 m. wind measuring tower. HGT located at COORD GEO* 524553.15S / 0702044.88W *in the Primavera commune, marked day and nigth

///

///

FIR SANTIAGO (SCEZ)

SANTIAGO FIR (SCEZ)

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).

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.

1. IFR/VFR flights

1.1. All IFR/VFR flights planning to cross the Chilean border, must previously file FPL. VFR flights will not be allowed above FL195.

1.2. All flights with STS/HOSP or MEDEVAC must compulsorily place in box 18 of the FPL in NR of AOC (Air Operator Certificate).

1.3. For operations with navigation specifications that do not have a code assigned for Box 18 of the FPL, these specifications must be indicated after NAV/. Example: NAV/ ARNP RNP2 and have the following capabilities in Box 10A of the FPL: GOLF, ROMEO and ZULU.

2. Airspace

2.1. It is established that within the airspace indicated in the following paragraphs, VFR flights that are going to enter them must comply with the requirement indicated: mandatory use by the responder (SSR).

a) Class C Airspace from the vicinity of the former ILS Outer Marker (OM) and up to approximately 5 NM to the N defined by geographic coordinates:

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
Lower Limit GND
Upper limit 5000 FT ALT

b) Class C Airspace from the N boundary of the Class C Airspace indicated in a) above, up to approximately 6.3 NM to the N, defined by geographic coordinates.

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
Lower Limit 3500 FT
Upper Limit 5000 FT ALT
.

c) 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.

d) 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

e) 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

f) 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.

c) Class C Airspace between the Tabón sector and Talagante, delimited by the following geographical coordinates:
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
Lower Boundary N of Latitude 33 06 14 S: 7500 FT ALT
S of Latitude 33 06 14 S: 5000 FT ALT Upper Limit FL 195.

d) Class C Airspace north of Tabon sector, lower boundary FL90, upper boundary FL195, following coordinates:
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

e) Class C Airspace south of AP Arturo Merino Benitez, lower boundary GND, upper boundary 5 000 FT altitude, following coordinates:
33 28 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

f) Class C Airspace south of Talagante sector, lower boundary FL100, upper boundary FL195, following coordinates:
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 Communications

3.1 Aircraft with FPL VFR that are within 10 NM of an AFIS aerodrome shall maintain watch, report position and traffic information on the appropriate aerodrome frequency.

3.2 Santiago Oceanic Control Freq. HF limited coverage within FIR SCIZ and FIR SCFZ, FANS 1/A Access Login SCEZ, Alternative Santiago Oceanic Control TEL SAT 00881652415790

3.3 ACFT with FPL VFR over Angostura heading S between FL045 and FL095 contact FREQ 127.5 MHZ Santiago Radio and ACFT with FPL VFR at FL045 or below contact FREQ 126.65 MHZ Rancagua TWR. ACFT heading N in Angostura sector contact FREQ 122.4 MHZ Santiago Information.

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 Prohíbase 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

4 Use of GPS System

4.1 The use of the GPS System is authorized as primary means of navigation in the RNAV routes, in the oceanic route UL 348, according to the provisions of the DAP 06-13 dated July 1, 1997, for those aircraft that comply with the established requirements, the letter zed (Z) must be inserted in Box 10 and NV/GPS in Box 18 of the Flight Plan Form.

5 Prohibition of 180-degree turns on runways.

5.1 Aircraft with a total weight of 25,000 kg or more are not allowed to perform 180-degree turns on runways 45 meters wide or less at public aerodromes. These turns must be made in the places pre-established for this purpose. At those aerodromes that do not have an area prepared for these turns, aircraft shall perform them only at the runway thresholds. Only in emergency and/or duly qualified cases, the mentioned maneuver will be authorized by ATC.

6 Maritime patrol and rescue activity area

6.1 The Chilean Navy will carry out maritime patrol and rescue activities from GND to 1,000 FT MSL and 1,000 FT GND between December 15 and March 15 of each year, in the sectors between Arica and Quellón up to 2 NM offshore and on the lake beaches between Lake Vichuquén and Lake Yelcho respectively. Coordination on frequency 118.2 MHz TIBA mode.

7 The Traffic alert and Collision Avoidance System (TCAS)

7.1 Pilots must ensure that their responders remain in constant operation during the entire flight that takes place in the airspace under Chilean jurisdiction.

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

8 Transponder System

8.1 The pilot in command of an aircraft that is equipped with a Transponder System that responds in "S" mode and has an aircraft identification device, shall set in the FMS or in the transponder control panel, the aircraft identification, as indicated in box 7 of the ICAO flight plan. In case of less than 7 characters, no zeros, dashes or spaces shall be added between characters or at the end.

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

9 Wind turbines

9.1 Caution due to the assembly of 50 wind turbines of 130.5 meters high to be located approximately 47 kilometers southwest of Ovalle, coastal edge according to the following coordinates:

1) 30 36 47,981 S / 71 42 10,206 W
2) 30 36 48,503 S / 71 42 17,813 W
3) 30 36 33,674 S / 71 41 58,805 W
4) 30 36 33,282 S /71 42 06,581 W
5) 30 36 33,026 S / 71 42 14,159 W
6) 30 36 31,073 S / 71 42 21,794 W
7) 30 36 18,918 S / 71 41 59,575 W
8) 30 36 18,558 S / 71 42 07,211 W
9) 30 36 18,238 S / 71 42 14,900 W
10) 30 36 17,914 S / 71 42 22,590 W
11) 30 36 19,804 S / 71 42 30,366 W
12) 30 36 04,126 S / 71 41 58,945 W
13 30 36 03,805 S / 71 42 06,552 W
14) 30 36 03,413 S / 71 42 14,378 W
15) 30 36 03,089 S / 71 42 22,126 W
16) 30 36 02,830 S / 71 42 29,786 W
17) 30 36 02,444 S / 71 42 37,480 W
18) 30 35 49,247 S / 71 42 02,459 W
19) 30 35 48,246 S / 71 42 10,094 W
20) 30 35 48,574 S / 71 42 17,676 W
21) 30 35 47,666 S / 71 42 25,337 W
22) 30 35 48,966 S / 71 42 33,109 W
23) 30 35 35,178 S / 71 41 58,092 W
24) 30 35 34,854 S / 71 42 05,782 W
25) 30 35 34,408 S / 71 42 13,417 W
26) 30 35 14,996 S / 71 42 52,872 W
27) 30 35 14,316 S / 71 42 00,565 W
28) 30 35 13,830 S / 71 42 08,201 W
29) 30 35 13,672 S / 71 42 15,890 W
30) 30 35 14,525 S / 71 42 23,414 W
31) 30 34 59,376 S / 71 41 55,979 W
32) 30 34 59,416 S / 71 42 03,640 W
33) 30 34 45,383 S / 71 41 52,984 W
34) 30 34 45,052 S / 71 42 00,893 W
35) 30 34 44,893 S / 71 42 08,640 W
36) 30 34 44,414 S / 71 42 16,276 W
37) 30 34 32,117 S / 71 41 55,594 W
38) 30 34 29,975 S / 71 42 03,146 W
39) 30 34 29,849 S / 71 42 10,865 W
40) 30 34 11,165 S / 71 41 49,524 W
41) 30 34 08,936 S / 71 41 56,965 W
42) 30 34 06,539 S / 71 42 04,601 W
43) 30 33 50,436 S / 71 41 48,671 W
44) 30 33 49,270 S / 71 41 56,360 W
45) 30 33 33,167 S / 71 41 32,989 W
46) 30 33 32,000 S / 71 41 40,708 W
47) 30 33 16,085 S / 71 41 33,072 W
48) 30 33 14,141 S / 71 41 40,650 W
49) 30 33 12,553 S / 71 41 48,203 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 a19.8 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:
373521S / 722526W. - 373522S / 722512W. - 373522S / 722458W.

9.2 Caution due to the presence of 03 wind turbines of 177 m. height located 19.8 kms. S of Maria Dolores Ad., Los Angeles (SCGE) and 7 kms. E of Del Bio-Bio Ad., Negrete (SCBB) according to the following coordinates:
373521S / 722526W. - 37353522S / 722512W. - 373522S / 722458 W.

9.3 Precaución por montaje de 03 aerogeneradores de 200 m. de altura localizados a 18.5km. al NW del Ad. María Dolores, Los Ángeles (SCGE) de acuerdo a las siguientes coordenadas:
37 16 13.98 S / 72 33 30.62 W.
37 16 11.70 S / 72 33 17.91 W.
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:
285151S / 712924W - 285215S / 712752W
280342S / 712605W - 285402S/712639W
285404S / 712808W

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:
374229S / 723622W - 374239S / 722957W - 374536S / 722957W - 374612S / 723448W – 374441S / 723654W

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 obstáculos de 127M HGT por Parque Eólico en un RDO de 5 NM en las siguientes coordenadas geográficas: 2854S07125W - 2857S07125W - 2854S07129W - 2857S07129W.

9.3 *Caution due to the presence of 03 wind turbines of 200 m. height located 18.5 kms. to the NW of Ad. María Dolores, Los Ángeles (SCGE) according to the following coordinates:*
37 16 13.98 S / 72 33 30.62 W.
37 16 11.70 S / 72 33 17.91 W.
37 16 11.89 S / 72 33 05.04 W.

9.4 Caution OBST INSTL SAN JUAN DE ACEITUNO WIND FARM. 56 wind turbines mounted on 150M HGT towers LOC AT 60KM S of the port of HUASCO, commune of Freirina, province of Vallenar, III region Atacama. Within the following COORD GEO:

285151S / 712924W - 285215S / 712752W
280342S / 712605W - 285402S/712639W
285404S / 712808W

9.5 Caution 32 Wind turbines of 206.5 M HGT, located in Renaico commune, 11 NM NE Angol and 22 NM SW of Los Angeles. Rdo 3NM (37 44 S / 72 33 W). Within the NEXT GEO COORD:

374229S / 723622W - 374239S / 722957W - 374536S / 722957W - 374612S / 723448W – 374441S / 723654W

9.6 Caution 9 Wind Turbines 130 M HGT located 11 KM NE AD Litueche and 12 KM NW AD Costa Del Sol to AD Rapelhuapi in the 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 Caution 127 M HGT obstacles by Wind Farm at a 5 NM RDO at the following geographic coordinates:
2854S07125W - 2857S07125W - 2854S07129W - 2857S07129W.

9.8 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:

374158.82S/722809.82W
374043.25S/722840.47W
373925.09S/722911.84W
373838.51S/722859.86W
373843.39S/722858.59W
373951.22S/722646.46W
374052.36S/722620.56W
374158.82S/722809.82 W

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 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.

9.12 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.

9.8 Caution 23 wind turbines 219.5 M HGT located in the Mulchén Comunne, Bío-Bío Region, 25.65 KM SW of AD. María Dolores and 22.15 km NE of AD. Los Confines, marked day and night, in the polygon demarcated by the wind turbines located at the following geographic coordinates:

374158.82 S / 722809.82W
374043.25 S / 722840.47 W
373925.09 S / 722911.84W
373838.51 S / 722859.86 W
373843.39 S / 722858.59W
373951.22 S / 722646.46 W
374052.36 S / 722620.56W
374158.82 S / 722809.82 W

9.9 Caution 18 wind masts of 220 M. HGT, located 8.4 NM (15.5 KM) SW of Ad. Maria Dolores, in the polygon demarcated by the following geographic coordinates:
372929.18S / 723339.39W373330 .92S / 723117.96W
373353.70S / 723513.32W372929 .18S / 723339.39W

9.10 Caution 14 Wind Turbines of 219.5 M. HGT located in the Los Ángeles municipality, Bío-Bío Region, 9.3 KM S of the AD. María Dolores, located at the following geographical coordinates:
372849.14S / 722929.65W372848 .87S / 722917.00W
372848.93S / 722905.89W372951 .16S / 722936.82W
373001.77S / 722843.61W372934 .87S / 722817.81W
372914.92S / 722737.04W372915 .08S / 722724.86W
372955.15S / 722752.13W372952 .73S / 722736.25W
373152.11S / 722824.38W373207 .18S / 722753.44W
373217.52S / 722827.80W373252 .34S / 722810.20W

9.11 Caution 29 Wind Turbines of 185.5 M. HGT located 9.6 km N of Punta Gaviota, Freirina, at a radius of 3.15 NM centered at geographical coordinates 28°56'41.06" S / 071° 28' 22.17" W.

9.12 Caution Canela Wind Farm, 51 Wind Turbines of 118 M. HGT located in the Canela Comunne, at an RDO of 3 NM. Centered at COORD GEO: 311740.82S / 0713656.34W.

9.13 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 2 3731'3.99S / 7223'21.12W
Aerogenerador 3 3731'3.74S / 7223'8.50W
Aerogenerador 4 3731'8.05S / 7222'50.96W
Aerogenerador 5 3731'20.83S / 7222'38.82W
Aerogenerador 6 3731'31.38S / 7223'1.26W
Aerogenerador 7 3731'31.40S / 7223'13.85W
Aerogenerador 8 3731'33.98S / 7223'26.38W
Aerogenerador 9 3731'35.59S / 7223'38.91W
Aerogenerador 10 3731'37.71S / 7223'51.47W
Aerogenerador 11 3731'31.96S / 7224'4.29W
Aerogenerador 12 3731'32.85S / 7224'16.85W
Aerogenerador 13 3731'35.76S / 7224'29.33W
Aerogenerador 14 3731'4.22S / 7223'46.32W

9.13 Caution 14 Wind Turbines of 215 M. HGT located in the Los Ángeles Comunne, Bío-Bío Region, 13 KM SW of the AD. María Dolores (SCGE), at the following geographical coordinates:
Wind Turbine 1 3731'3.81S / 7223'33.75W
Wind Turbine 2 3731'3.99S / 7223'21.12W
Wind Turbine 3 3731'3.74S / 7223'8.50W
Wind Turbine 4 3731'8.05S / 7222'50.96W
Wind Turbine 5 3731'20.83S / 7222'38.82W
Wind Turbine 6 3731'31.38S / 7223'1.26W
Wind Turbine 7 3731'31.40S / 7223'13.85W
Wind Turbine 8 3731'33.98S / 7223'26.38W
Wind Turbine 9 3731'35.59S / 7223'38.91W
Wind turbine 10 3731'37.71S / 7223'51.47W
Wind Turbine 11 3731'31.96S / 7224'4.29W
Wind Turbine 12 3731'32.85S / 7224'16.85W
Wind Turbine 13 3731'35.76S / 7224'29.33W
Wind Turbine 14 3731'4.22S / 7223'46.32W

☞ **9.14 Precaución 25 Aerogeneradores de 215 m. HGT ubicados a 11 Km. al W del Ad. María Dolores (SCGE), Comuna Los Ángeles, centrado en Coord. Geo. 372532.68S / 0723422.28W**

9.14 Caution 25 wind turbines of 215 m. HGT at 11 Km. Ad. Maria Dolores (SCGE), Comunne Los Angeles, centered on next Geo Coord. 372532.68S / 0723422.28W

10 Precauciones

10 Precautions

10.1 Precaución cable 70 M altura que atraviesa río Molina (332230S/702250 W) a 2 km SE del sector La Ermita.

10.1 Caution cable 70 M high crossing Molina river (332230S/702250 W) 2 km SE of La Ermita sector.

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.

10.2 Caution for 200 kilowatt power transmission line between Polpaico substation and Minera Andina substation, 67 km route passing through the Central Valley, Precordillera and Andean Cordillera with altitudes from 1500 to 3800 m AMSL. Height of the towers 35 m. The sections that cross Ruta Caminera 5, Ruta Caminera G15, Estero Colina and Minera Andina substation are marked.

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).

10.3 Caution due to 50M high wind tower located at COORD GEO 290252S 704059W at Cerro las Campanas 61 KM W of AD TRES QUEBRADAS (SCTQ).

10.4 Precaución vuelos hacia/desde HLP públicos, privados, militares debido a posible actividad RPA bajo 400 ft.

10.4 Caution flights to/from HLP public, private, military due to possible RPA activity below 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
330355.50S/710744.19W

10.5 Caution due to the installation of 60 to 80 M. HGT towers and electrical wiring in the Polygon with the following geographic coordinates:
330507.53S/705449.03W
330820.35S/705728.34W
330731.16S/710926.91W
330355.50S/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.

10.6 Caution due to the installation of 60 to 80 M. HGT towers and electrical wiring in the Polygon with the following geographic coordinates: 330731.16S/710926.91W - 330355.50 S /710744.19W - 325430.85S/712240.78W - 325553.69 S/712529.38W

10.7 Caution chemical deposit in sector 4.3 NM SSE of Ad. La Victoria de Chacabuco (SCVH), RDO 0.1 NM centered at the following coordinates 330650S/704004W, from GND to 3000FT AGL.

10.8 Caution for wind measuring tower of 121 M. HGT, located in Los Angeles, at the following geographic coordinates: 373326.46S/722050.28W.

10.9 Caution for 131 M wind tower. HGT, located approximately 8.4 NM (14.8 KM) NE of AD. Los Confines de Angol at the following geographic coordinates: 374507.70S / 723150.34W.

10.10 Caution for 122 M. antenna. HGT, located in the Comunne of Negrete, Bío-Bío Region, at the following geographical coordinates: 373347.15S / 723804.55W.

10.11 Caution 142 M. wind measuring tower. HGT located at the following geographic coordinate: 361907.076S / 715755.92W.

10.12 Caution 122 M. wind measuring tower. HGT located 20 KM NE of Ad. María Dolores (SCGE), Los Ángeles Comunne, at the following geographic coordinates: 371400.97S / 722102.80W.

10.13 Caution 122 M. wind measuring tower. HGT located 4.3 KM S of the Ad. Biobío (SCBB), Negrete Comunne, at the following geographic coordinate: 373734.25S / 722947.94W.

10.14 Caution 120 M. HGT wind measuring tower located 18.8 KM SE of Huayanay AD. (SCOY), Ovalle Comunne, at the following geographical coordinates: 303241.51S / 714102.49W.

10.15 Caution 122 M. wind measuring tower. HGT located 11.8 KM SW of Ad. BioBio (SCBB), Negrete Comunne, at the following geographic coordinate: 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.

10.16 Caution 102 M. wind measuring tower. HGT located 35 KM SE of Ad. María Dolores (SCGE), Los Ángeles Comunne, at the following geographic coordinates: 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.

10.17 Caution 100 M. HGT wind measuring tower located 10.6 KM N of Ad. Los Confines (SCGO), Renaico Comunne, at the following geographic coordinate: 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.

10.18 Caution 122 M. wind measuring tower. HGT located 22 KM NW of Ad. Maria Dolores (SCGE), Los Angeles, at the following geographical coordinates: 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.

10.19 Caution 122 M. wind measuring tower. HGT located 15 KM NW of Ad. Maria Dolores (SCGE), Los Angeles, at the following geographical coordinates: 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

10.20 Caution 120 M. HGT wind measuring tower located 17.4 KM SE of Huayanay Ad. (SCOY), Ovalle Comunne, at the following geographic coordinate: 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.

10.21 Caution 100 M. HGT wind measuring tower located 8.3 KM N of Ad. Los Confines (SCGO), Renaico Comunne, at the following geographic coordinate: 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.

10.22 Caution 142 M. lighthouse tower. HGT located 30 KM NW of Ad. Bernardo O'Higgins (SCCH), San Carlos Comunne, at the following geographical coordinates: 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)

10.23 Caution 2 wind measuring towers of 147.5 M. HGT at the following geographic coordinates:
TWR 1 372923.55S / 723335.47W at 7.5 NM SW of AD Maria Dolores (SCGE).
TWR 2 373355.50S / 723404.67W at 3.3 NM S of 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.

10.24 Caution antenna 33 M HGT without night signaling located in Collipulli at the following geographical coordinates: 375704.1S / 0722646.29W.

10.25 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.

10.25 Caution 45 M. antenna obstacle. HGT 19.9 KM N from AD. Angol without night signaling, at COORD GEO 373721.7S / 0723658W.

10.26 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.

10.27 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.

10.28 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, señalizado día y noche.

10.26 Caution for obstruction of 194 FT HGT power line towers, located 3.8 KM E THR 27 AD SCAB, 3.6 KM N of THR 08 of AD SCMP, 3.8 KM NW AD SCMP and 3.5 KM NW AD SCME.5 KM NW AD SCME, within the area delimited by the geo. coordinates: 334106.85S / 712137.11W - 333044.20S / 710001.33W - 333431.25S / 705517.75W - 334106.85S / 712137.11W. The most significant structure located within the area is located on a hill at geographic coordinates. 333737.27S / 710334.99W, elevation 2880FT AMSL, no signage.

10.27 Caution due to power line obstruction crossing 3000 FT from N-S Maitencillo Creek sector, located 22 NM SW of Vallenar at COORD GEO 284046S / 0710133W.

10.28 Caution obstacle 02 Wind measuring towers of 142.5 M. HGT located in the Ovalle Comunne at COORD GEO: 305501.07S / 713849.23W and 305645.15S / 713924.2W.

10.29 Caution 01 antenna wind measurement of 154.5 M. HGT, 9.5 KM E of the Quirihue Comunne the following geographic coordinates: 361421.5S/723816.39W.

10.30 Caution 01 antenna wind measurement of 154.5 M. HGT, 10.5 KM N of the Mulchén Comunne at the following geographic coordinates: 373833.08S/721811.71W.

10.31 Caution 01 wind measurement antenna of 145 M. HGT, 10.5 KM SE of the El Carmen Comunne at the following geographic coordinates: 365908.98S/715814.07W.

10.32 Caution 01 antenna measuring wind of 154.5 M. HGT, in the Mulchén Comunne at the following geographic coordinates: 374121.32S/722013.97W.

10.33 Caution 01 wind measurement antenna of 123 M. HGT, 3 KM NE of the Pemuco Comunne at the following geographical coordinates: 365730.46S/720720.21W.

10.34 Caution 01 wind measurement antenna of 120 M. HGT, in the Cobquecura Comunne at the following geographic coordinates: 361855S/724410W, marked day and night.

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, señalizado 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, señalizado 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, señalizado 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, señalizado 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 Geo Coord 304242S/0712445W. GND-1000FT

10.41 Precaución 01 Torre de Medición de viento de 140 m. HGT ubicada en Comuna de los Angeles en Coord. Geo 372557.88S / 723453W, señalizada día y noche.

10.42 Precaución 19 Torres de Teleférico Bicentenario, ubicados en Cerro San Cristobal, entre 13 m. y 45 m. HGT, sentido Sur a Norte, Coord. Geo. 332355.78S / 703630.11W.

10.43 Zona …D… sector Base Aérea de Colina por vuelo de HEL Militares, RDO 1.5 NM en COORD GEO 331309S / 0704128W Instrucciones: Santiago Info 122.4 Mhz Santiago RDR 119.7 Mhz / 129.7 Mhz, HEL Militar extrainstitucional o Policial debe coordinar OPS en Base Aérea de Colina con la Comandancia de la Fuerza Aérea Chile, DLY CCCM-2359 0000-0300, GND - 3500 FT AMSL.

10.44 Precaución 02 Torres de medición de viento: Torre 1 a 10.4 Km al W del AD SCMG Geo Coord 353053.06S / 720600.23W, Torre 2 a 15.47 Km al W del AD SCMG en Geo Coord 352943.49S / 720910.83W señalizadas día y noche.

10.35 Caution 01 wind measuring antenna of 155 M. HGT, located 75 KM SW of the Vallenar Comunne at the following geographic coordinates: 284934.75S/712525.07W, marked day and night.

10.36 Caution 01 wind measuring antenna of 154.5 M. HGT, located 9 KM E of Quirihue in the Cobquecura Comunne, following Geo. Coord.: 361421.05S/723816.39W, marked day and night.

10.37 Caution 01 wind measuring antenna of 154.5 M. HGT, in the Cobquecura Comunne at the following geographic coordinates: 361111S/724122W, marked day and night.

10.38 Caution 01 wind measuring antenna of 142 M. HGT, 20 KM E of the Pichilemu Comunne at the following geographical coordinates: 341343.04S/715245.33W, marked day and night.

10.39 Caution 34 m power lines. HGT, over the Cachapoal River, located 11.8 km SE of La Independencia de Rancagua Aerodrome at geographical coordinates 341407.41S/0703951.45W, not marked.

10.40 Caution Captive Balloon, Hacienda Santa Rosa de Tabalí sector, Ovalle, area …D… RDO 0.03 NM centered on geographic coordinates 304242S/0712445W. GND-1000FT

10.41 Caution 01 wind measurement tower of 140 m in Los Angeles Comunne with in Geo Coord 372557.88S / 723453W, signaled day and night.

10.42 Caution 19 Bicentennial cable car tower San Cristobal hill, 13 m. to 45 m. HGT runs from S to N, at Geo Coord. 332355.78S / 703630.11W.

10.43 Militar HEL evolutions, Zone ...D... sect Colina Air Base RDO 1.5 NM on Geo Coord: 331309S/0704128W Instructions: Santiago Info 122.4 Mhz Santiago RDR 119.7 Mhz / 129.7 Mhz, militar HEL extra institutional or Police must Coor Ops at Colina Air Base through the Chilean Air Force general staff, DLY CCCM-2359 0000-0300, GND - 3500 FT AMSL.

10.44 Caution 02 wind measurement tower: Tower 01 10.4 Km W AD SCMG Geo Coord 353053.06S / 720600.23W, Tower 2 15.47 Km W AD SCMG at Geo Coord 352943.49S / 720910.83W marked day and night.

☞ **10.45 Precaución 01 Torre de medición de viento de 122 m. HGT con luz de señalización, ubicada en la Comuna de Litueche en las siguientes Geo Coord. 341243.2S / 0714434.2W.**

///

10.45 Caution 01 Wind measurement tower, 122 m. HGT SGL LGT, in Litueche Comunne at Geo Coord 341243.2S / 0714434.2W.

///

AD 2. AERODROMOS/ *AERODROMES*

SCFA AD 2.1 **INDICADOR DE LUGAR Y NOMBRE DEL AERÓDROMO**
AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME

SCFA - AEROPUERTO ANDRÉS SABELLA - ANTOFAGASTA

SCFA 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*	23 26 40 S 70 26 42 W
2	**Dirección y distancia desde (ciudad)** *Direction and distance from (city)*	26 KM desde la Plaza de Armas al N de la ciudad de Antofagasta
3	**Elevación / temperatura de referencia** *Elevation / Reference temperatura*	139 M (455 FT) / 24° C Febrero
4	**Ondulación Geoidal (m)** *Geoidal Undulation (m)*	28,66
5	**MAG/VAR/Cambio anual** *MAG VAR/Annual change*	4.4° W (2022)
6	**Explotador, dirección postal, teléfono, e-mail, AFS, sitio web** *Name of AD operator, address, telephone, e-mail, AFS, website address.*	Dirección General de Aeronáutica Civil Aeropuerto Andrés Sabella, Antofagasta Casilla 90 Antofagasta TEL Secret. Jefe AP.+56223307805 HR ADM MON-FRI AFTN: SCFAYDYX; Email: ap.antofagasta@dgac.gob.cl ARO/AIS H24 TEL (56)223307821 – (56)223307822 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)** *Types of traffic permitted (IFR/VFR)*	IFR/VFR
8	**Observaciones /** *Remarks*	Ninguna/None

SCFA AD 2.3 **HORAS DE FUNCIONAMIENTO /** *OPERATIONAL HOURS*

1	**Administración del AD /** *AD operator*	H24
2	**Aduanas** *Customs*	H24 / solicitar coordinación con 24 horas de anticipación al arribo y/o despegue fonos +5655 25611465 +56552561464 - 1462 – 1460 Email zpantofagasta@doc.aduana.cl mnacuse@aduana.cl fgadaleta@aduana.cl
	Inmigración *Immigration*	H24 / solicitar coordinación con 24 horas de anticipación al arribo y/o despegue funcionarios turno H24 +56966998257 +56966998573 polintatf.aeropuerto@investigaciones.cl polint.atf@investigaciones.cl
3	**Dependencias de sanidad (SAG)** *Health and sanitation*	H24 / solicitar coordinación con 24 horas de anticipación al arribo y/o despegue, lunes- viernes 08:00-18:00 horas local. tel -56552223476 / +56552223195 sábado, domingo y festivos fonos +56552223476 +56552223195 puerto.antofagasta@sag.gob.cl aeropuerto.antofagasta@sag.gob.cl barbara.ravena@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*	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*	Operadores regulares y no regulares coordinación de operaciones en forma directa con servicios de Aduanas, Migración y SAG.

SCFA AD 2.4 INSTALACIONES Y SERVICIOS DE ESCALA
HANDLING SERVICE AND FACILITIES

1	**Instalaciones de manipulación de la carga** *Cargo/ handling facilities*	YES
2	**Tipos de combustibles-lubricante** *Fuel/oil types*	AIR BP COPEC; ESMAX TEL +56552223797 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** *Fuelling facilities/capacity*	YES
4	**Instalaciones de descongelamiento** *De icing facilities*	NO
5	**Espacio de hangar para aeronaves visitantes** *Hangar space available for visiting aircraft*	NO
6	**Instalaciones para reparaciones de aeronaves visitantes** *Repair facilities for visiting aircraft*	NO
7	**Observaciones /** *Remarks*	Ninguna/None

SCFA AD 2.5 INSTALACIONES Y SERVICIOS PARA LOS PASAJEROS
PASSENGER FACILITIES

1	**Hoteles** *Hotels*	NO
2	**Restaurantes** *Restaurants*	YES
3	**Transportes** *Transportation*	Taxis, transfer, arriendo de automóviles (Rent a Car)
4	**Instalaciones y servicios médicos** *Medical facilities*	NO
5	**Oficinas bancarias y de correos** *Banks and post office*	NO
6	**Oficina de turismo** *Tourist office*	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** *AD category for fire fighting*	CAT 7 H24
2	**Equipo de salvamento** *Rescue equipment*	YES
3	**Capacidad para retirar aeronaves inutilizadas** *Capability for removal of disabled aircraft*	NO
4	**Observaciones** *Remarks*	ACFT crítica A321, para incremento CAT ver DAP 14 03 *ACFT critical A321, for CAT increase see DAP 14 03*.

SCFA AD 2.7 DISPONIBILIDAD ESTACIONAL - REMOCIÓN OBSTÁCULOS
SEASONAL AVAILABILITY-CLEARING

1	**Tipos de equipos de limpieza** *Type (s) of clearing equipment*	NO
2	**Prioridades de limpieza** *Clearance priorities*	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** *Apron, surface and strength*	APRON Comercial Superficie: Hormigón Resistencia: PCR 660 R/A/W/T 350X130 m.
2	**Anchura, superficie y resistencia de las calles de rodaje/** *Taxiway width, surface and strength*	TWY ALFA LEN/WID 2.396x30 PCR 640 F/A/X/T ASPH/CONCRETO. Otras TWY detalladas en **AD SCFA 2.23**
3	**Emplazamiento y elevación del punto de verificación de altímetro** *Altimeter checkpoint location and elevation*	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

5 **Observaciones**/*Remarks*

Todas las ACFT que necesiten utilizar APN COMM deben coordinar el PRKG con anticipación con la concesionaria Soc. AP Andrés Sabella. Contacto telefónico: +56990736770 / supervisor +56987207355 o por correo electrónico: atencion.antofagasta@sacyr.com / dsrestrepo@sacyr.com para ACFT que necesiten utilizar APN aviación general MTOW inferior a 25,000kg deben coordinar el PRKG con anticipación con la ARO al tel (56)223307821 (56)223307822 o por correo electrónico: aro.antofagasta@dgac.gob.cl

Plataforma aviación general: dimensiones: LEN 100M WID 60M, superficie: ASPH, Resistencia: hasta 25 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. PCR 210 F/A/Y/T.

Plataforma principal: dimensiones: 350 x 130 m. ACR superior a PCR debe solicitar autorización a la DGAC.

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 autopropulsada 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.

Abandono de Estacionamientos: Estacionamientos 1 al 4 abandono de puentes de embarque tractado.

Disponibilidad de Combustible: Jet A-1 disponible en Estacionamientos 1 al 6; Estacionamiento1, 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 General solo por camión de combustible.

AVGAS JET A1 disponible en PRKG 7 y Plataforma Aviación General por camión de combustible.

Instrucciones Antofagasta Control Terrestre 121.9 MHz.

All ACFT need to use APN COMM must coordinate PRKG in advance with concessionaire Soc. AP Aandres Sabella. phone contact: info desk +56990736770 / supervisor +56987207355 or by email: atencion.antofagasta@sacyr.com / dsrestrepo@sacyr.com for ACFT that need to use APN general aviation MTOW below 25,000 kg must coordinate PRKG in advance with ARO Tel (56)223307821 (56)223307822 or by email: aro.antofagasta@dgac.gob.cl

***General aviation platform**: dimensions: LEN 100M WID 60M, surface: ASPH, Resistance: up to 25 Tons.*

Located on the north side of the main platform. It has 2 lighting towers for crew embarkation and disembarkation. Ground Control Instructions 121.9 MHZ. PCR 210 F/A/Y/T.

Main platform: dimensions: 350 x 130 m. ACR greater than PCR must request authorization from the DGAC. Orientation and Capacity: Parking lots 1 to 5 listed from South to North, orientation of aircraft bow to the East. Parking 6 aircraft orientation bow to NE. Parking lot 7 facing south. Parking lots 1 to 4 are equipped with boarding bridges. PRKG 1 to B747 aircraft; limits PRKG 2 to ACFT type A320 and above; PRKG 2 to B767 aircraft. PRKG 3 up to A321 aircraft. PRKG 4 up to B787 aircraft limiting PRKG 3 and 5. PRKG 5 ACFT B737-300 or larger up to A321 self-propelled inbound and tract outbound, ACFT smaller B737-300 self-propelled inbound and outbound at minimum power. PRKG 6 ACFT B737-300 or greater entry self-propelled and exit tract. PRKG 7 ACFT B737-300 or greater tractioned inbound and outbound, ACFT minor B737-300 and PRKG 6 unoccupied self-propelled inbound and outbound at minimum power. All coordinations and instructions with GNDC 121.9 MHz.

Abandonment of parking lots: Parking lots 1 to 4 abandonment of boarding bridges by tract.

Fuel Availability: Jet A-1 available in Parking Lots 1 to 6; Parking Lots 1, 2 and 3 have Jet A-1 Pits on both sides. Parking Lot 1 has a third Jet A-1 Pit, on the right side, 30 m to the west. Parking lots 4 and 5 have Pits Jet A-1, only on the right side. Parking 4 fuelling allowed with passengers on board without the use of front doors on the right side of PAX and aircraft loading. Pit Jet A-1 available on North side of commercial apron, following projection of Parking 6 to the North. AVGAS 100LL on General Aviation Apron for fuel truck only.

AVGAS JET A1 available in PRKG 7 and General Aviation Apron by Fuel Truck.

Instructions Antofagasta Ground Control 121.9 MHz.

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** *Use of aircraft stand ID signs, TWY guidance lines and visual docking/parking guidance system of aircraft stands.*	Señales de guía para el rodaje, ingreso a estacionamiento y puestos de estacionamiento. *Guide signs for taxiing, parking lot entrance and parking stalls.*
2	**Señales y LGT de RWY y TWY** 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, PAPI 3.0° **Izquierda** LGT RWY 19: REDL. PAPI 3.7º **Izquierda.** Luces sencillas de zona de aterrizaje de pista ubicadas a 930,3 m de la salida S THR 19, 04 luces blancas unidireccionales integradas que indican el fin de la zona de aterrizaje. *TWY/RWY markings and LGT, SGL RWY: RWY Designators , axis, edge, , touch down| zone, marked visa point. SGL TWY: axis and taxiing holding point. LGT RWY 01: REDL, PAPI 3.0° **Left** LGT. RWY 19: REDL. PAPI 3.7º **Left*** *Simple RWY touchdown zone lights located 930,3M to S THR 19, 04 white ligths unidirectional built in indicating the end of TDZ.*
3	***Barras de parada/****Stops bars*	NO
4	***Otras medidas de protección de la pista*** Other runway protection measures	NO
5	**Observacione***s/Remarks*	
	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. *Existence of 2 luminous signs indicating acceleration distance on the right side RWY 19 at 300 m. and 600 m THR 19, for exclusive use by military aircraft.* *TWY NOVEMBER and TWY SIERRA at the access to the commercial platform do not have signs, as well as TWY KILO.*	

SCFA AD 2.10 OBSTÁCULO DEL AERÓDROMO
AERODROME OBSTACLES

En las áreas de aproximación/TKOF *In approach/TKOF areas*			**En el área de circuito y en el AD** *In circling area and at aerodrome*		**Observaciones** *Remarks*
1			**2**		**3**
OBST/ELEV			**OBST/ELEV**		**OBS/RMKS**
RWY/área afectada R*WY/area affected*	**Señales y LGT** *Markings/LGT*	**COORD GEO**	**RWY/área afectada** R*WY/area affected*	**Señales y LGT** *Markings/LGT*	**COORD GEO**
a	**b**	**c**	**a**	**b**	**c**
Ver AD 2 SCFA-15					

SCFA AD 2.11 **INFORMACIÓN METEOROLÓGICA PROPORCIONADA**
METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED

1	**Oficina MET asociada** *Associated MET office*	Centro Meteorológico Regional Norte (FIR Antofagasta) **TEL.: +56223307926.**
2	**Horas de servicio** *Hours of service* **Oficina MET fuera de horario** *MET office out hours of service*	H24 Centro Meteorológico Arturo Merino Benítez TEL: +56224363224 / +56224363735
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 satelíticas 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

SCFA AD 2.12 **CARACTERISTICAS FÍSICAS DE LA PISTA**
RUNWAY PHYSICAL CHARACTERITICS

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	006º GEO 011º 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	186º GEO 191º 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)

RWY NR	RLS RWY / SWY	LEN/WID SWY (M)	LEN/WID CWY (M)	LEN/WID STP (M)	Dimensions of RWY end safety areas
1	7	8	9	10	11
01	+ 1,2 %	NO	NO	2.920 x 300	NO
19	- 1,2 %	NO	NO	2.920 x 300	NO

RWY NR	*Ubicación y descripción del sistema de detención de materiales de ingeniería (EMAS)* *Location and description of engineering material arresting system(EMAS)*	OFZ	OBS
1	12	13	14
01	NO	NO	NO
19	NO	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

Área de Seguridad de extremo de pista (RESA) pista 01(norte): Largo 210M (180M en base compactada más 30 M de asfalto) Ancho 100M (70M base compactada más 30 M en asfalto)	Área de Seguridad de extremo de pista (RESA) pista 19 (sur): Largo 90M Ancho 100 M (50 M centrales asfalto y 25 M a cada lado base compactada.
Dimensions of safety area of runway end (RESA) RWY 01 (north): *LEN 210 meters (180 meters based compacted more 30 meters asphalt)* *WID 100 meters(70 meters based compacted more 30 meters asphalt)*	*Dimensions of safety area of runway end (RESA) RWY 19 (south):* *LEN 90 meters* *WID 100 meters (50 central M asphalt and 25 M on each side compacted base.)*

SCFA AD 2.14 **LUCES DE APROXIMACION Y DE PISTA**
APPROACH AND RUNWAY LIGHTING

RWY	LGT APCH LEN INTST	LGT THR Colour 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	Green	PAPI 3.0° **LEFT**	NO	NO	2.800 m 50 m White LIH	Red	NO	NO
19	REDL	Green	PAPI 3.7º **LEFT**	NO	NO	2.800 m 50 m White LIH	Red	NO	NO

SCFA AD 2.15 **OTRAS LUCES, FUENTE SECUNDARIA DE ENERGIA**
OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY

1	**Emplazamiento, características y horas de funcionamiento ABN/IBN** *ABN/IBN location, characteristics and hours of operation*	ABN TWR FLG W EV 10 SEC H24 IBN: NO
2	**Emplazamiento LDI y LGT** *LDI location and LGT* **Anemómetro** *Anemometer*	NO TWR
3	**Luces de borde y eje de TWY** *TWY edge and centre line ligthing*	Borde: Yes Eje: NO
4	**Fuente auxiliar de energía/tiempo de conmutación** *Secondary power supply/switch-over time*	10 SEC TODAS LAS LUCES DEL AREA MANIOBRAS *10 SEC ALL LIGHTS IN THE MANEUVERING AREA*
5	**Observaciones** *Remarks*	NIL

SCFA AD 2.16 **ÁREA DE ATERRIZAJE DE HELICÓPTEROS**
HELICOPTER LANDING AREA

1	**Coordenadas TLOF o THR de FATO** *Coordinates TLOF or THR of FATO*	NO
2	**Elevación de TLOF y/o FATO M/FT** *TKOF and/or FATO elevation M/FT*	NO
3	**Dimensiones, superficie, resistencia, señales de las áreas TLOF y FATO** *TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking*	NO
4	**BRG geográficas y MAG de FATO** *True and MAG BRG of FATO*	NO
5	**Distancias declaradas disponibles** *Declared distance available*	NO
6	**Luces APP y FATO** *APP and FATO lighting*	NO
7	**Observaciones** *Remarks*	NIL

SCFA AD 2.17 **ESPACIO AÉREO ATS**
ATS AIRSPACE

1	**Designación y límites laterales** *Designation and lateral limits*	CTR Antofagasta, RDO 15 NM 232640S 702642W. ATZ Antofagasta, RDO 10 NM 232640S 702642W. RIGTH traffic pattern RWY 19 LEFT traffic pattern RWY 01
2	**Límites verticales** *Vertical limits*	CTR Upper limit 3000 FT ALT ATZ Upper limit 2500 FT AGL
3	**Clasificación del espacio aéreo** *Airspace classification*	CTR D
4	**Distintivo de llamada del ATS/** *ATS unit call sign* **Idioma(s)/***Language (s)*	Antofagasta Torre ES, EN
5	**Altitud de transición** *Transition altitude*	10.000 FT
6	**Observaciones** *Remarks*	NIL

SCFA AD 2.18 **INSTALACIONES DE COMUNICACIONES ATS**
RADIONAVIGATION AND LANDING LIGHTS

Designación del Servicio *Service designation*	**Distintivo de llamada** *Call sign*	**Frecuencia** *Frequency*	**Horas de operación (UTC)** *Hours of operation (UTC)*	**Observaciones** *Remarks*
1	**2**	**3**	**4**	**5**
ACC RDR	Iquique Radar	128.7 MHz "N" 128.3 MHz "S" 121.5 MHz	H24	Sector norte / *North sector* Sector sur / *South sector* Emergencia / *Emergency*
APP	Antofagasta Radar	119.3 MHz 120.9 MHz 121.5 MHz	H24	Primaria / *Primary* Secundaria / *Secundary* Emergencia / *Emergency*
TWR	Antofagasta Torre	118.1 MHz 121.9 MHz 121.5 MHz	H24	Primaria / *Primary* GNDC Emergencia / *Emergency*
G/A/G	Antofagasta Radio	127.1 MHz	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. *127.1 Flight Information Service, Alert Service and Weather Information. Frequency with coverage limited to 21 NM from the center of the Airport.*

SCFA 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	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
ILS /LOC RWY 01 CAT - I	**IFAG**	**110.1 Mhz**	**H24**	**23 25 48 S 70 26 36 W**	**478 FT**	**NO**
GP	**NO**	**334.4 Mhz CH 38X**	**H24**	**23 27 19 S 70 26 51 W**	**353 FT**	**NO**

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

1. ATC

1.1 ATC is provided by the General Directorate of Civil Aviation.
1.2 Two-way communication is required. In general, all frequency changes ordered by ATC should be made in the shortest possible time.

2. Preferential use of runways

2.1 Regarding the ATC Service provided in the TMA, it is established that all IFR/VFR FLTs bound for SCFA will be primarily routed to RWY 19. Any request to use RWY 01 constitutes an exception to the indicated flow and therefore will be exposed to the delay resulting from the OPS in progress to RWY 19.

2.2 The pilot shall notify ATC, in case of needing a separation greater than the regulation separation due to turbulent wake or other reason, before entering the runway.

3. Minimum runway occupancy time

3.1 Authorization for immediate take-off.

3.1.1 The pilot who notifies to be ready for an "immediate take-off" and is authorized by ATC to perform this maneuver, shall:

- *If off the runway, taxi immediately and begin takeoff run, without stopping the aircraft;*
- *If it is aligned on the runway, it shall start its takeoff without delay; and*

- 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 MHZ 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, **siendo necesario el apoyo de señaleros**

- *If it is not possible to comply with such instructions, inform ATC immediately;*
- *The cockpit checks must be completed before entering the runway and once authorized to taxi into position, the pilot must be ready for an immediate takeoff.*

3.2 Arrivals

3.2.1 All aircraft after completely leaving the runway, must maintain position before entering the ALFA taxiway and contact frequency 121.9 MHZ Ground Control to obtain authorization to continue taxiing and enter the apron.

4 Ground Control

4.1 All surface movement of aircraft, vehicles and people in the maneuvering area is subject to ATC authorization.

5 Platform

5.1 The authority in charge of traffic in the movement area, except for the maneuvering area, is the Platform Supervisor, whose instructions to the aircraft are transmitted through Ground Control 121.9 MHz.

5.2 In the movement area, except for the maneuvering area, Ground Control will give general authorization to aircraft to taxi to or from the parking lots, and pilots must exercise extreme caution during taxiing and remain attentive at all times to traffic and obstacles on the apron.

5.3 During taxiing, pilots must follow the yellow guide lines at all times.

5.4 Start-up and towing procedures

5.4.1 Pilots will notify within 10 minutes of towing and start-up.

*5.4.2 Pilots will notify "ready to tow, start or taxi" only when they are ready for such maneuver. It is the responsibility of the pilot, ground personnel and operator to take maximum precautions in departure and parking maneuvers due to the proximity of other aircraft, vehicles and personnel, **signalmen's support is necessary**.*

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.

5.4.3 All parking lots are nose-in parking lots. There are only yellow taxiway lines and parking signalling is required.

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.

5.4.4 ACFT with a maximum take-off weight equal or higher than A340, must be trafficked both inbound and outbound, between north access or south access to commercial apron and assigned parking. Instructions Antofagasta TWR 118.1 MHz or Antofagasta Ground Control 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.

5.4.5 For safety reasons on a commercial platform, it is forbidden the simultaneous traffic of aircrafts in adjacent parking lots. Instructions Antofagasta Tower 118.1 MHz or Antofagasta Ground Control 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.

5.4.6 All aircraft on commercial platform when starting or applying power to their engines in TWY KILO must do so only with bow to the South or North, as required by the Airline or Pilot in Command of the Aircraft in order to avoid contamination of the TWY ALFA or 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)

5.4.7 Signaler and FOLLOW ME (DGAC) only available for aircraft that do not have airline service or fixed-base operator (FBO).

6 Plan de Vuelo

6 Flight Plan

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 Pilots shall notify ATC, as soon as possible, of any special requirements not covered by the submitted Flight Plan.

6.1.1 Los pilotos notificarán oportunamente cuando no cuenten con GPS debidamente certificado a bordo.

6.1.1 Pilots will notify in a timely manner when they do not have a duly certified GPS on board.

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 Zulú. En todos los casos deberán esperar autorización ATC y atenerse a las restricciones dispuestas. Espacio Aéreo Clase “C”

6.1.2 Pilots requesting to make changes to the original Flight Plan with respect to the SID, must request it with due notice to Ground Control 121.9 MHz and clearly specify if they require cancellation of the Instrument Flight Plan, climb in VMC to a specific level or change from IFR Flight Plan to Zulu Flight Plan. In all cases they must wait for ATC clearance and abide by the restrictions provided. Class "C" Airspace.

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 340º y 020º 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 170º y 210º 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 119.3 Mhz** o frecuencia secundaria 120.9 Mhz Antofagasta Radar.

7 Class "C" airspace established on approach and departure trajectories to provide separation as required.

7.1.1 North: between radials 340º and 020º and between arcs 5 DME and 30 DME of the VOR FAG, from 3000 feet to FL195.

7.1.2 South: between radials 170º and 210º and between arcs 5 DME and 30 DME of the VOR FAG, from 3000 feet to FL 195.

7.1.3 All VFR traffic planning to take off from AP Andres Sabella and fly over Class "C" Airspace, must be notified in advance on Control Tower frequencies 118.1 and 121.9 Mhz, in order to obtain the proper authorization.

7.2 All VFR traffic requesting as destination AP Andres Sabella, must notify with due notice their intentions to overfly or circumnavigate Class "C" Airspace.

7.3 All traffic planning to fly in Class "C" Airspace must have operational response equipment on board.

8. Use of frequencies in VFR flight

8.1 All VFR traffic to be flown in the jurisdiction of the FIR Antofagasta:

- *North: City of Tocopilla*
- *East: City of Calama*
- *South: Sector of Mirador de Paranal*
- *Weste: 60 NM*

*It shall establish two-way communication with Antofagasta Radio 127.1 Mhz or **primary frequency 119.3 Mhz** or secundary frequency 120.9 Mhz Antofagasta Radar.*

SCFA AD 2.21 **PROCEDIMIENTO DE ATENUACION DEL RUIDO**
NOISE ABATEMENT PROCEDURES

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:

For safety and noise pollution reasons, engine tests at full power on the platform are not authorized. The designated site for testing engines and threatened aircraft is located at the southern end of TWY ALFA at the following coordinates:

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: PCR 640 F/A/W/T
AVBL PPR Instructions GNDC Antofagasta 121. 9 MHZ and/ or TWR Antofagasta 118.1 MHz.

SCFA AD 2.22 **PROCEDIMIENTOS DE VUELO**
FLIGHT PROCEDURES

NIL

SCFA AD 2.23 **INFORMACION ADICIONAL**
ADDITIONAL INFORMATION

- 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) PCR 210 F/A/Y/T 100 x 60 m. Resistencia 25 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 119.3 Mhz / 120.9 MHz.

- *BRAVO taxiway (Mixed Surface) : 160 x 23 m. PCN 76 F/A/X/T.*
- *CHARLIE taxiway (Mixed Surface) : 160 x 23 m. PCN 76 F/A/X/T.*
- *DELTA taxiway (Mixed Surface) : 160 x 30 m. PCN 76 F/A/X/T.*
- *ECHO taxiway (Mixed Surface) : 160 x 23 m. PCN 76 F/A/X/T.*
- *KILO taxiway (Mixed Surface) : 250 x 23 m. PCN 76 F/A/X/T.*
- *NOVEMBER taxiway (Concrete Surface) : 250 x 23 m PCN 76 R/B/W/T.*
- *SIERRA taxiway (Concrete Surface) : 95 x 23 m PCN 76 R/B/W/T.*
- *TWY GOLF taxiway / fast exit (ASPH surface): 310 x 23 m PCN 76 F/A/X/T. TEDL lights, Axle Marks, Edge, Waiting Point and TWY signs.*
- *General aviation platform (Concrete surface) PCR 210 F/A/Y/T 100 x 60 m. Resistance 25 tons.*
- *CTN on approach path RWY 01 due to concentration of large birds, of the type Catartes Aura (Jote or Gallinazo) mainly in coastal area and sometimes up to 5 NM to the north GND/2500FT and CTN on approach path RWY 01/19 due to concentration of medium sized birds. Instructions Antofagasta Torre 118.1 MHz, Antofagasta GNDC 121.9 MHz or Antofagasta APP 119.3 Mhz / 120.9 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 al menos con 2 Hrs. de anticipación el ingreso del vehículo ambulancia al email a coordinacionavsecanf@dgac.gob.cl adjuntando datos de la tripulación, vehículo e identificación del vuelo, además indicar condición del paciente para mayor detalle contactar al fono AVSEC +56942884464.
- 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.
- OBST 02 Torres de Alto Voltaje 60 m. HGT ubicadas a 4300 m. al NNE del AP, en las siguientes COORD GEO 232425S/0702659W y 232447S/0702659W.
- ☞ **Área de PRKG para HEL disponible, características:**
  1. **Ubicación: 232610.43S/0702627.55W**
     Dimensiones: 35 X 35 m.
     SFC: Concreto.
     RSTG: 12.000 Kg.
     SGL: Diámetro y Resistencia.
     OPR: Fuerza Aérea de Chile.
  2. **Ubicación: 232713.38S/0702631.87W**
     Dimensiones: 20 X 30 m.
     SFC: Concreto.
     RSTG: 9.000 Kg.
     SGL: Diámetro y Resistencia.
     OPR: Carabineros de Chile.
  3. **Ubicación: 232714.89S/0702632.04W**
     Dimensiones: 27 X 36 m.
     SFC: Asfalto.
     RSTG: 9.000 Kg.
     SGL: Diámetro y Resistencia.
     OPR: Ejército de Chile.

  Todos los PRKG de HEL son de uso exclusivo para ACFT en OPS de emergencia, Estatales, FF.AA., Carabineros y PDI.

- *Simultaneous towing of aircraft from adjacent parking lots on a commercial apron is prohibited.*
- *STS HOSP/MEDEVAC flights, air operator or pilot must coordinate the entry at least 2 hours in advance of the ambulance vehicle by sending an email to coordinacionavsecanf@dgac.gob.cl attaching crew, vehicle and flight ID data, and also indicating the patient's condition. For further details, contact the phone number AVSEC +56942884464.*
- *Due to the capacity of the Passenger Terminal Building, an interval of 90 minutes is established between ARR/DEP of International Commercial ACFT.*
- *WDI RWY 01 located at 335 m. to SW RWY 01 and 111 m. from RCL.*
- OBST 02 High voltage towers 60M HGT LOC 4300M NNE AP on next GEO COORD: 232425S/0702659W AND 232447S / 0702659W
- ***PRKG area installed, new HEL PRKG positions, characteristics:***
  1. ***Located: 232610.43S/0702627.55W***
     Dimensions: 35 x 35 m.
     SFC: Concrete
     RDTG: 12.000 kg.
     SGL: Diameter and Resistance.
     OPR: Fuerza Aerea of Chile
  2. ***Located: 232713.38S/0702631.87W***
     Dimensions: 20 x 30 m.
     SFC: Concrete.
     RSTG: 9.000 kg.
     SGL: Diameter and Resistance
     OPR: Carabineros of Chile
  3. ***Located: 232714.89S/0702632.04W***
     Dimensions: 27 x 36 m.
     SFC: Asph.
     RSTG: 9.000 kg.
     SGL: Diameter and Resistance
     OPR: Ejercito of Chile

  Exclusive use for all HEL PRKG: Emerg OPS, State ACFT, FF.AA., Carabineros and PDI.

SCFA AD 2.24

CARTAS RELATIVAS AERÓDROMO
AERODROME CHARTS

AIP VOLUMEN I	
Plano de obstáculos de aeródromo OACI Tipo “A” *ICAO Type "A" Aerodrome Obstacle Map*	AD 2 SCFA-15

PLANO DE OBSTACULOS DE AERODROMO - OACI / AERODROME OBSTRUCTION CHART - ICAO
TIPO A (LIMITACIONES DE UTILIZACION)
Tipe A (Operating Limitations)

DIMENSIONES Y ELEVACIONES EN METROS
Dimensions and elevations in meters

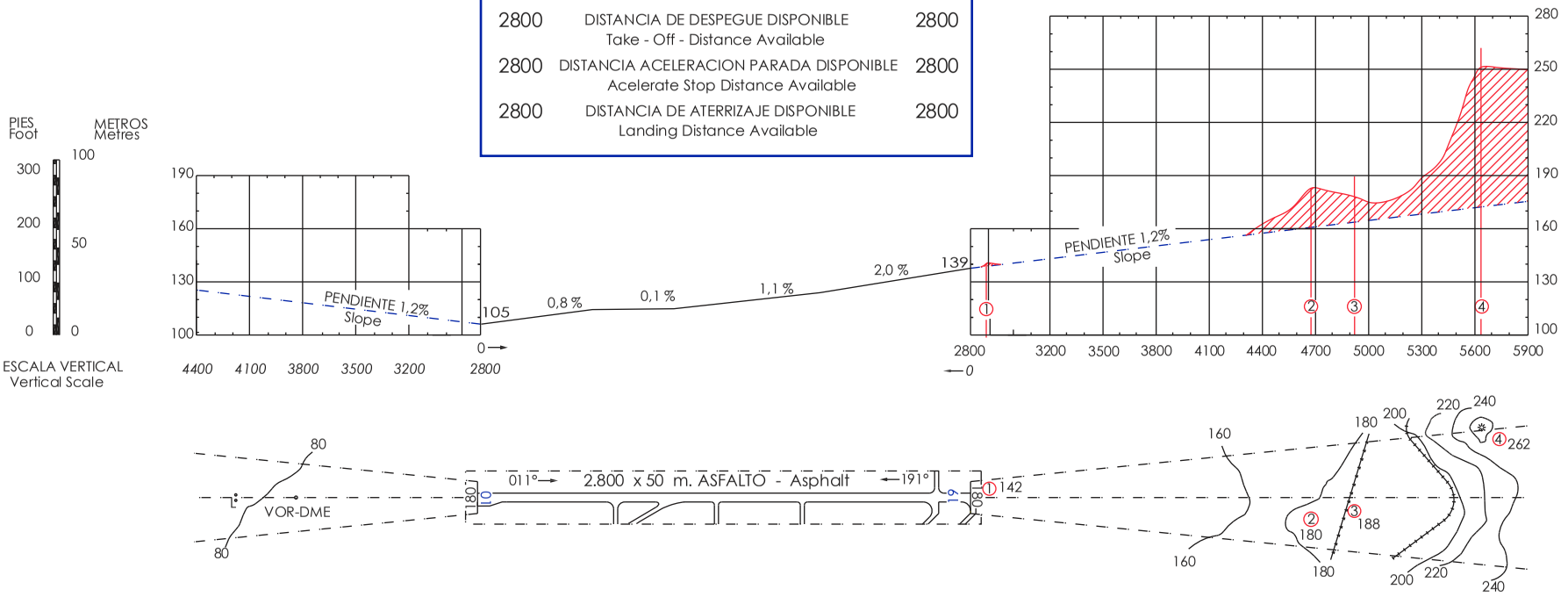
ANTOFAGASTA / ANDRÉS SABELLA - Internacional

DECLINACION MAGNETICA 4.4 ° W 2022
Magnetic Variation

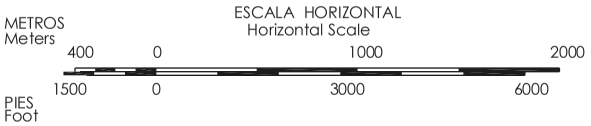
Nmag

RWY 01 - 19

DISTANCIAS DECLARADAS / Declared distances		
RWY - 01		RWY - 19
2800	RECORRIDO DE DESPEGUE DISPONIBLE Take - Off - Run Available	2800
2800	DISTANCIA DE DESPEGUE DISPONIBLE Take - Off - Distance Available	2800
2800	DISTANCIA ACELERACION PARADA DISPONIBLE Acelerate Stop Distance Available	2800
2800	DISTANCIA DE ATERRIZAJE DISPONIBLE Landing Distance Available	2800



CLAVE - LEGEND	
NUMERO DE IDENTIFICACION - Identification number	①
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-T-
TERRENO QUE PENETRA PLANO OBSTACULO-Terrain penetrating obstruction plane	▨



REGISTRO DE ENMIENDAS
Amendment record

NUM N°	FECHA Date	ANOTADO POR: Entered by:

DEPTO. CERTIF. Y FISCALIZ. DE AERODROMOS

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE
INTENTIONALLY LEFT BLANK

AD 2. AERODROMOS/ *AERODROMES*

SCAR AD 2.1 **INDICADOR DE LUGAR Y NOMBRE DEL AERÓDROMO**
AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME

SCAR - AEROPUERTO CHACALLUTA - ARICA

SCAR 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*	**18 21 04,28 S 70 20 22,97 W**
2	**Dirección y distancia desde (ciudad)** *Direction and distance from (city)*	**14,2 KM al NNW** de la ciudad de Arica
3	**Elevación / temperatura de referencia** *Elevation / Reference temperatura*	51 M (166 FT)/27°C
4	**Ondulación Geoidal (m)** *Geoidal Undulation (m)*	32,19
5	**MAG/VAR/Cambio anual** *MAG VAR/Annual change*	6.4 ° W (2024)
6	**Explotador, dirección postal, teléfono, e-mail, AFS, sitio web** *Name of AD operator, address, telephone, e-mail, AFS, website address.*	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)** *Types of traffic permitted (IFR/VFR)*	IFR/VFR
8	**Observaciones /** *Remarks*	Aeropuerto Certificado

SCAR AD 2.3 **HORAS DE FUNCIONAMIENTO /** *OPERATIONAL HOURS*

1	**Administración del AD /** *AD operator*	H24
2	**Aduanas/** *Customs* 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 ACFT 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. *Special tax customs treatment area of free zone, all air vehicles, like people, are subject to customs authority, thus, for the control of entry and exit of civil ACFT NAC and INT non-commercial and institutional nature, the Arica customs will grant the respective authorization, with or without physical inspection as appropriate, stamping on the flight plan form ATC1 the signature, date and stamp of the official on duty at the AP, with which the customs procedure will be understood to be completed.*	
	Inmigración / *Immigration*	O/R Fono 58-2570961
3	**Dependencias de sanidad (SAG)** *Health and sanitation*	O/R Todas las ACFT que despeguen de SCAR hacia territorio nacional deben cumplir con los controles sanitarios del SAG antes de su DEP, *All ACFTs departing from SCAR to domestic territory must comply with SAG health controls before their DEP* más info +56982348947 fono 56582232488 anexo 2178 **H24**
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*	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** *Cargo/ handling facilities*	NO
2	**Tipos de combustibles-lubricante** *Fuel/oil types*	Jet A1, AVGAS 100LL
3	**Instalaciones/capacidad de reabastecimiento** *Fuelling facilities/capacity*	A través de camiones reabastecedor. *Via refueling trucks*
4	**Instalaciones de descongelamiento** *De icing facilities*	NO
5	**Espacio de hangar para aeronaves visitantes** *Hangar space available for visiting aircraft*	NO
6	**Instalaciones para reparaciones de aeronaves visitantes** *Repair facilities for visiting aircraft*	NO
7	**Observaciones /** *Remarks*	Ninguna/None

SCAR AD 2.5 **INSTALACIONES Y SERVICIOS PARA LOS PASAJEROS**
PASSENGER FACILITIES

1	**Hoteles** *Hotels*	NO
2	**Restaurantes** *Restaurants*	YES
3	**Transportes** *Transportation*	Taxis
4	**Instalaciones y servicios médicos** *Medical facilities*	NO
5	**Oficinas bancarias y de correos** *Banks and post office*	NO
6	**Oficina de turismo** *Tourist office*	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** *AD category for fire fighting*	CAT 7 H24
2	**Equipo de salvamento** *Rescue equipment*	YES
3	**Capacidad para retirar aeronaves inutilizadas** *Capability for removal of disabled aircraft*	NO
4	**Observaciones** *Remarks*	ACFT crítica A321, para incremento CAT ver DAP 14 03 *ACFT critical A321, for CAT increase see DAP 14 03.*

SCAR AD 2.7 **DISPONIBILIDAD ESTACIONAL - REMOCIÓN OBSTÁCULOS**
SEASONAL AVAILABILITY-CLEARING

1	**Tipos de equipos de limpieza** *Type (s) of clearing equipment*	NO
2	**Prioridades de limpieza** *Clearance priorities*	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** *Apron, surface and strength*	SFC: CONC RSTG: PCR 640 R/A/W/T
2	**Anchura, superficie y resistencia de las calles de rodaje/** *Taxiway width, surface and strength*	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** *Altimeter checkpoint location and elevation*	NO
4	**Puntos de verificación VOR/INS** *VOR/INS checkpoints*	SI, EN TWY ALFA, PUNTO DE ESPERA THR 03 y THR 21

5 **Observaciones**/*Remarks*

- 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:
  - 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 03/21, 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.

- *North platform: ASPH 90 x 50 M, RSTG PCR 350 F/A/X/T. It has 05 parking spaces.*

  The following parking designation is established on the main platform, listed from north to south:

  - *Parking lot 1 available, nose to E position, ACFT larger wingspan A321, self-propelled entry and tract exit.*
  - *Parking lot 2 available, nose to E position, ACFT larger wingspan A321, self-propelled entry and tract exit.*
  - *Parking 3 available for ACFT type A321 or lower. Self-propelled entry and tract exit.*
  - *Parking 4 available, nose to E position, ACFT type A321 or lower. Self-propelled entry and tract exit.*
  - *Parking 5 available for ACFT type B767 or lower. Self-propelled entry and tract exit.*
  - *Remote parking 6 available for ACFT type A321 or lower. Self-propelled entry, tract exit or self-propelled with minimum power.*
  - *Remote parking 7 available for ACFT type A321 or lower. Self-propelled entry, tract exit or self-propelled with minimum power.*

  ACFTs trafficked FM APN main must start engines in TWY ALFA oriented to RWY 03/21, according to their destination.

  All ACFT in transit, or wishing to stay overnight, should coordinate with 24 HR BFR with ARO ARICA TEL: (56) 58-2281109. Email: aro.arica@dgac.gob.cl

  ACFTs with self-propelled exit from the main APRON shall perform the maneuver with minimum power and signaler.

SCAR 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** *Use of aircraft stand ID signs, TWY guidance lines and visual docking/parking guidance system of aircraft stands.*	Señales de guía para el rodaje, ingreso a estacionamiento y puestos de estacionamiento. *Guide signs for taxiing, parking lot entrance and parking stalls.*
2	**Señales y LGT de RWY y TWY** TWY/RWY markings and LGT	SGL RWY: Designadores RWY, Eje, borde, zona toma contacto, punto de visada señalizados. SGL TWY: Eje, punto de espera en rodaje. *SGL RWY: RWY designators, Axis, edge, contact zone, visa point, marked. SGL TWY: Shaft, edge, taxi waiting point and mandatory instruction signs.* **LGT RWY 03: PAPI 3.0º LEFT, REDL, RTHL, RENL, SSALF** **LGT RWY 21: PAPI 3.0º LEFT, REDL, REIL, RTHL, RENL**
3	***Barras de parada/****Stops bars*	NO
4	***Otras medidas de protección de la pista*** Other runway protection measures	NO
5	**Observaciones***/Remarks*	Ninguna */ none*

SCAR AD 2.10 **OBSTÁCULO DEL AERÓDROMO**
AERODROME OBSTACLES

En las áreas de aproximación/TKOF *In approach/TKOF areas*			**En el área de circuito y en el AD** *In circling area and at aerodrome*		**Observaciones** *Remarks*
1			**2**		**3**
OBST/ELEV			**OBST/ELEV**		**OBS/RMKS**
RWY/área afectada R*WY/area affected*	**Señales y LGT** *Markings/LGT*	**COORD GEO**	**RWY/área afectada** R*WY/area affected*	**Señales y LGT** *Markings/LGT*	**COORD GEO**
a	**b**	**c**	**a**	**b**	**C**
03 TKOF / 21 APCH	① 62 M MSL (205 FT), a 830 M (2739 FT) al N THR 21.	NO	NO	NO	① AOC AD 2 SCAR-11
Mástil (anemómetro) 10 m HGT a 300 m THR 03 y a 102.5 m RCL, con luz de obstáculo. *Mast (anemometer) 10 m HGT at 300 m THR 03 and at 102.5 m RCL, with obstacle light.* Mástil (anemómetro) 10 m HGT a 300 m THR 21 y a 102.5 m RCL, con luz de obstáculo. *Mast (anemometer) 10 m HGT at 300 m THR 21 and at 102.5 m RCL, with obstacle light.*					

SCAR AD 2.11

INFORMACIÓN METEOROLÓGICA PROPORCIONADA
METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED

1	**Oficina MET asociada** *Associated MET office*	Centro Meteorológico Regional Norte (FIR Antofagasta) TEL +56223307926
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, 12/12 y 18/18 UTC
4	**Pronóstico de tendencia** *Trend forecast* **Intervalo de emisión** *Interval of emissions*	NO
5	**Aleccionamiento consulta proporcionados** *Briefing/consultation provided*	O/R
6	**Documentación de vuelo** *Flight documentation* **Idiomas Utilizados** *Language used*	O/R Español
7	**Cartas y demás información disponible para aleccionamiento o consulta** *Charts and other information available for briefing or consultation*	O/R
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

SCAR AD 2.12

CARACTERISTICAS FÍSICAS DE LA PISTA
RUNWAY PHYSICAL CHARACTERITICS

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
03	019º GEO 026º MAG	2.800 x 45	520 F/A/X/T ASPH	18 21 47,35 S 70 20 38,71 W	33.63 m (110 FT)
21	199º GEO 206º MAG	2.800 x 45	520 F/A/X/T ASPH	18 20 21,24 S **70 20 07, 18 W**	51 m (166 FT)

RWY NR	RLS RWY / SWY	LEN/WID SWY (M)	LEN/WID CWY (M)	LEN/WID STP (M)	Dimensions of RWY end safety areas
1	7	8	9	10	11
03	+ 0,6%	NO	120	**2.920**	NO
21	- 0,6 %	NO	-	**300**	NO

RWY NR	*Ubicación y descripción del sistema de detención de materiales de ingeniería (EMAS)* *Location and description of engineering material arresting system(EMAS)*	OFZ	OBS
1	12	13	14
03	NO	NO	NO
21	NO	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
03	2.800	2.920	2.800	2.800	NO
21	2.800	2.800	2.800	2.800	NO

Área de Seguridad de extremo de pista (RESA) disponible: RWY 03 dimensiones : 90 x 90 M RWY 21 dimensiones : -	*Runway End Safety Area (RESA) available :* *RWY 03 dimensions : 90 x 90 M* *RWY 21 dimensions : -*

SCAR AD 2.14 **LUCES DE APROXIMACION Y DE PISTA**
APPROACH AND RUNWAY LIGHTING

RWY	LGT APCH LEN INTST	LGT THR Colour 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
03	REDL SSALF	Green	**PAPI LEFT 3.0º**	NO	NO	2.800 m 50 m White LIH	Red	NO	NO
21	REDL REIL	Green	**PAPI LEFT 3.0°**	NO	NO	2.800 m 50 m White LIH	Red	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** *ABN/IBN location, characteristics and hours of operation*	ABN: Edificio de la torre, FLG W EV 2 SEC/IBN H24
2	**Emplazamiento LDI y LGT** *LDI location and LGT* **Anemómetro** *Anemometer*	NO YES
3	**Luces de borde y eje de TWY** *TWY edge and centre line ligthing*	Borde: YES Eje: NO
4	**Fuente auxiliar de energía/tiempo de conmutación** *Secondary power supply/switch-over time*	Fuente auxiliar de energía para todas las luces en el área de movimiento. Tiempo de conmutación: 15 SEC *Auxiliary power source for all lights in the movement area.Switching time: 15 SEC*
5	**Observaciones** *Remarks*	NIL

SCAR AD 2.16 **ÁREA DE ATERRIZAJE DE HELICÓPTEROS**
HELICOPTER LANDING AREA

1	**Coordenadas TLOF o THR de FATO** *Coordinates TLOF or THR of FATO*	Punto de Visada en TWY BRAVO 182058S / 0702016W
2	**Elevación de TLOF y/o FATO M/FT** *TKOF and/or FATO elevation M/FT*	NO
3	**Dimensiones, superficie, resistencia, señales de las áreas TLOF y FATO** *TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking*	NO
4	**BRG geográficas y MAG de FATO** *True and MAG BRG of FATO*	NO
5	**Distancias declaradas disponibles** *Declared distance available*	NO
6	**Luces APP y FATO** *APP and FATO lighting*	NO
7	**Observaciones** *Remarks*	NIL

SCAR AD 2.17 **ESPACIO AÉREO ATS**
ATS AIRSPACE

1	**Designación y límites laterales** *Designation and lateral limits*	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. RIGTH traffic pattern RWY 03 LEFT traffic pattern RWY 21
2	**Límites verticales** *Vertical limits*	CTR: Upper limit 5.000 FT ALT ATZ: Upper limit 2.000 FT AGL
3	**Clasificación del espacio aéreo** *Airspace classification*	CTR: D
4	**Distintivo de llamada del ATS/** *ATS unit call sign* **Idioma(s)/***Language (s)*	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**
RADIONAVIGATION AND LANDING LIGHTS

Designación del Servicio *Service designation*	**Distintivo de llamada** *Call sign*	**Frecuencia** *Frequency*	**Horas de operación (UTC)** *Hours of operation (UTC)*	**Observaciones** *Remarks*
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	0.4 NM al S RWY 03

SCAR AD 2.20 **REGLAMENTO DE TRÁNSITO LOCAL**
LOCAL REGULATIONS

NO

SCAR AD 2.21 **PROCEDIMIENTO DE ATENUACION DEL RUIDO**
NOISE ABATEMENT PROCEDURES

- 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 21, ACFT con orientación NOSE IN hacia el Weste.

- *For safety and noise pollution reasons, engine tests at maximum power on the platform are not authorized.*
  Engine test site with maximum power: TWY ALFA with RWY 21 intersection, ACFT with NOSE IN orientation to the WEST.

SCAR AD 2.22 **PROCEDIMIENTOS DE VUELO**
FLIGHT PROCEDURES

- 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.

- *All aircraft performing aerial work within the Class E airspace of Arica, must maintain permanent listening on frequency 119.9 Mhz of Arica Approach, in order to keep informed of instrumental traffic arriving or departing from Chacalluta Airport.*

- Todo FPL que se origine en el AP. Chacalluta ya sea vía IFIS o Email, será el Piloto al mando el responsable de confirmar la recepción en la Oficina de Notificación de Tránsito Aéreo (ARO) al TEL +56582281109 antes del despegue. Cumpliendo los protocolos establecidos por la DGAC, Aduana y SAG.

- For all FPLs originating at Chacalluta Airport, whether via IFIS or email, the pilot in command will be responsible for confirming receipt to the Air Report Office (ARO) at PHONE +56582281109 before takeoff, complying with the protocols established by the DGAC, CUSTOMS, and SAG.

SCAR AD 2.23 **INFORMACION ADICIONAL**
ADDITIONAL INFORMATION

- CTN AP desde el S de THR 03 hasta 10 NM al S de Arica por concentración de aves migratorias y residentes en ruta de aproximación a RWY 03/21.
- CTN por actividad laser en la vecindad del AP.

- *CTN AP from S of THR 03 to 10 NM S of Arica due to concentration of migratory and resident birds on approach route to RWY 03/21.*
- *CTN for laser activity in the vicinity of the AP.*

SCAR AD 2.24 **CARTAS RELATIVAS AERÓDROMO**
AERODROME CHARTS

AIP VOLUMEN I	
Plano de obstáculos de aeródromo OACI Tipo “A” *ICAO Type "A" Aerodrome Obstacle Map*	AD 2 SCAR-11

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE
INTENTIONALLY LEFT BLANK

PLANO DE OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO - OACI / AERODROME OBSTRUCTION CHART - ICAO
TIPO A (LIMITACIONES DE UTILIZACIÓN)
Tipe A (Operating Limitations)

DIMENSIONES Y ELEVACIONES EN METROS
Dimensions and elevations in meters

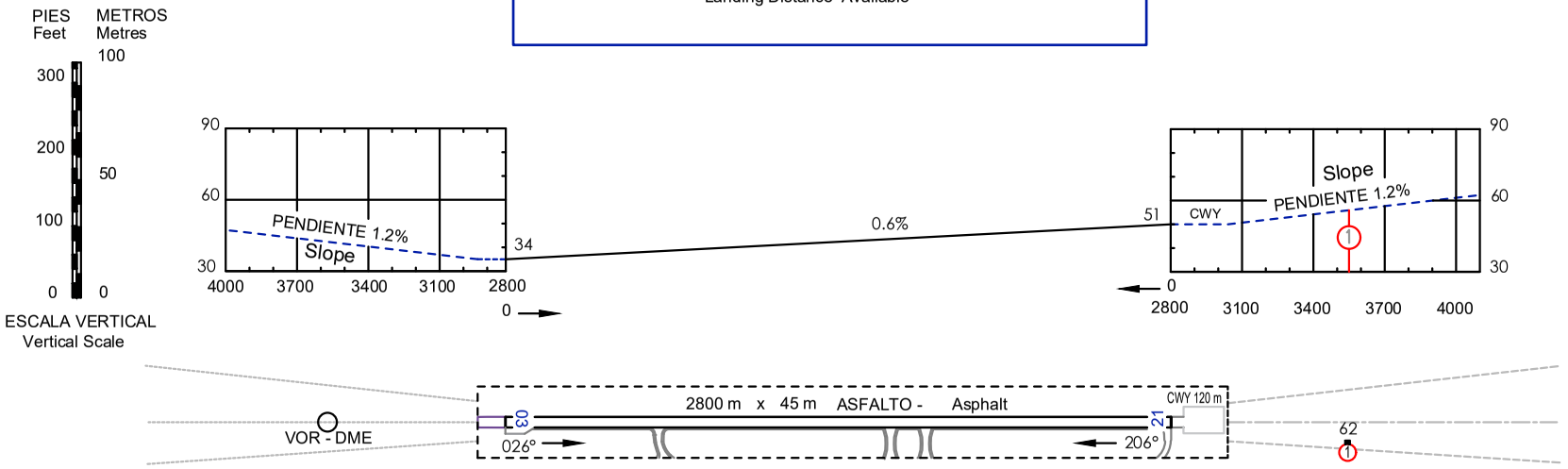
ARICA / CHACALLUTA International

DECLINACION MAGNETICA 6.9 ° W 2024
Magnetic Variation

N mag

RWY 03-21

DISTANCIAS DECLARADAS / Declared distances		
RWY - 03		RWY - 21
2800	RECORRIDO DE DESPEGUE DISPONIBLE Take - Off - Run - Available	2800
2920	DISTANCIA DE DESPEGUE DISPONIBLE Take - Off - Distance - Available	2800
2800	DISTANCIA ACELERACION PARADA DISPONIBLE Acelerate Stop Distance Available	2800
2800	DISTANCIA DE ATERRIZAJE DISPONIBLE Landing Distance Available	2800



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-T-
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:

SECCIÓN FISCALIZACIÓN DE AERÓDROMOS Y PROYECTOS AERONÁUTICOS

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE
INTENTIONALLY LEFT BLANK

AD 2. AERODROMOS/ *AERODROMES*

SCIE AD 2.1 **INDICADOR DE LUGAR Y NOMBRE DEL AERÓDROMO**
AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME

SCIE - AERODRÓMO ALTN INTL CARRIEL SUR - CONCEPCIÓN

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, sitio web** *Name of AD operator, address, telephone, e-mail, AFS, website address.*	Dirección General de Aeronáutica Civil Aeropuerto Carriel Sur-Concepción Casilla 6087 Correo 5 Concepción TEL: +56413835002; (Atención en Horario Administrativo) 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 operator*	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 (SAG)** *Health and sanitation*	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: H24** **AVGAS 100/LL:** **HR VRNO 1130-2200. HR IVNO 1130-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*	NO

SCIE AD 2.4 INSTALACIONES Y SERVICIOS DE ESCALA
HANDLING SERVICE AND FACILITIES

1	**Instalaciones de manipulación de la carga** *Cargo/ handling facilities*	YES
2	**Tipos de combustibles-lubricante** *Fuel/oil types*	Jet A1, AVGAS 100 LL, lubricante 100 EE, AVOIL Turbo
3	**Instalaciones/capacidad de reabastecimiento** *Fuelling facilities/capacity*	Estacionamientos 1 al 7 cuenta con Jet A1. Plataforma KILO carguío combustible AVGAS 100 LL. *Parking lots 1 to 7 with Jet A1. Platform KILO loading fuel AVGAS 100 LL*
4	**Instalaciones de descongelamiento** *De icing facilities*	NO
5	**Espacio de hangar para aeronaves visitantes** *Hangar space available for visiting aircraft*	NO
6	**Instalaciones para reparaciones de aeronaves visitantes** *Repair facilities for visiting aircraft*	NO
7	**Observaciones /** *Remarks*	APN carguío de combustible denominada KILO *APN KILO denominated fuel loading*

SCIE AD 2.5 INSTALACIONES Y SERVICIOS PARA LOS PASAJEROS
PASSENGER FACILITIES

1	**Hoteles** *Hotels*	NO
2	**Restaurantes** *Restaurants*	YES
3	**Transportes** *Transportation*	Buses, Taxis
4	**Instalaciones y servicios médicos** *Medical facilities*	NO
5	**Oficinas bancarias y de correos** *Banks and post office*	NO
6	**Oficina de turismo** *Tourist office*	SI, en edificio terminal de pasajeros *YES, in the passenger terminal building*
7	**Observaciones** */ Remarks*	NO

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** *AD category for fire fighting*	CAT 7 H24
2	**Equipo de salvamento** *Rescue equipment*	YES
3	**Capacidad para retirar aeronaves inutilizadas** *Capability for removal of disabled aircraft*	NO
4	**Observaciones** *Remarks*	ACFT crítica A321, para incremento CAT ver DAP 14 03 *ACFT critical A321, for CAT increase see DAP 14 03.*

SCIE AD 2.7 DISPONIBILIDAD ESTACIONAL - REMOCIÓN OBSTÁCULOS
SEASONAL AVAILABILITY-CLEARING

1	**Tipos de equipos de limpieza** *Type (s) of clearing equipment*	NO
2	**Prioridades de limpieza** *Clearance priorities*	NO
3	**Observaciones /** *Remarks*	Ninguna/None

SCIE AD 2.8 PLATAFORMA, CALLE DE RODAJE Y PUNTOS / POSICIONES VERIFICACION
APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATION DATA

1	**Superficie y resistencia de la plataforma** *Apron, surface and strength*	**SFC APN PRINCIPAL : Hormigón armado RSTG: PCR 630 R/C/W/T** **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/** *Taxiway width, surface and strength*	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** *Altimeter checkpoint location and elevation*	NO
4	**Puntos de verificación VOR/INS** *VOR/INS checkpoints*	VOR: YES INS : NO
5	**Observaciones***/Remarks*	NO

SCIE 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** *Use of aircraft stand ID signs, TWY guidance lines and visual docking/parking guidance system of aircraft stands.*	Señales de guía para el rodaje, ingreso a estacionamiento y puestos de estacionamiento. *Guide signs for taxiing, parking lot entrance and parking stalls.*
2	**Señales y LGT de RWY y TWY** TWY/RWY markings and LGT	SGL RWY: designadores RWY, eje, borde, zona toma contacto, punto de visada, letreros. SGL TWY: TCLL ALFA,BRAVO,CHARLIE,ECO,GOLF LGT RWY 02: ALSF-2, REDL, PAPI 3.0º. LGT RWY 20: REDL REIL, PAPI 3.0º.
3	***Barras de parada****/Stops bars*	YES
4	***Otras medidas de protección de la pista*** Other runway protection measures	NO
5	**Observaciones***/Remarks*	NO

SCIE AD 2.10 **OBSTÁCULO DEL AERÓDROMO**
AERODROME OBSTACLES

En las áreas de aproximación/TKOF *In approach/TKOF areas*			En el área de circuito y en el AD *In circling area and at aerodrome*		Observaciones *Remarks*
1			2		3
OBST/ELEV			OBST/ELEV		OBS/RMKS
RWY/área afectada *RWY/area affected*	**Señales y LGT** *Markings/LGT*	**COORD GEO**	**RWY/área afectada** *RWY/area affected*	**Señales y LGT** *Markings/LGT*	**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 SCIE-15

- Mástiles frangibles TDZ 02 de 10m HGT a 120m RCL, con luces de obstáculos.
  TDZ 02 frangible masts from 10m HGT to 120m RCL, with obstacle lights
- Mástil frangible RWY 20 de 10m HGT a 120 m RCL, con luces de obstáculos.
  RWY 20 frangible mast 10m HGT at 120 m RCL, with obstacle lights.

SCIE AD 2.11 **INFORMACIÓN METEOROLÓGICA PROPORCIONADA**
METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED

1	**Oficina MET asociada** *Associated MET office*	Centro Meteorológico Arturo Merino Benítez
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 00/00, 06/06, 12/12, 18/18 UTC
4	**Pronóstico de tendencia** *Trend forecast* **Intervalo de emisión** *Interval of emissions*	NO
5	**Aleccionamiento consulta proporcionados** *Briefing/consultation provided*	Briefing meteorológico
6	**Documentación de vuelo** *Flight documentation* **Idiomas Utilizados** *Language used*	Pronóstico de ruta Español
7	**Cartas y demás información disponible para aleccionamiento o consulta** *Charts and other information available for briefing or consultation*	Interpretación de Imagen Satelital y Pronóstico de ruta.
8	**Equipo suplementario disponible para proporcionar información** *Supplementary equipments available for providing information*	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** *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 meteorológico previsionista.

SCIE AD 2.12

CARACTERISTICAS FÍSICAS DE LA PISTA
RUNWAY PHYSICAL CHARACTERITICS

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	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)

RWY NR	RLS RWY / SWY	LEN/WID SWY (M)	LEN/WID CWY (M)	LEN/WID STP (M)	Dimensions of RWY end safety areas
1	7	8	9	10	11
02	0.1 %	60	NO	2.720 x 300	NO
20	0.1 %	60	NO	2.720 x 300	NO

RWY NR	*Ubicación y descripción del sistema de detención de materiales de ingeniería (EMAS)* *Location and description of engineering material arresting system(EMAS)*	OFZ	OBS
1	12	13	14
02	NO	NO	Turning Bay THR 02 LEN 60 WID 15 m ASPH
20	NO	NO	NO

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 Colour 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	Green	PAPI 3.0° **LEFT**	NO	NO	2.600 m EV 50 m White LIH	Red	NO	NO
	ALSF-2	NO					NO		
20	REDL RCLL STWL	Green	PAPI 3.0º **LEFT**	NO	NO	2.600 m EV 50 m White LIH	Red	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** *ABN/IBN location, characteristics and hours of operation*	ABN: TWR FLG W EV 2 SEC: H24 IBN: NO
2	**Emplazamiento LDI y LGT** *LDI location and LGT* **Anemómetro** *Anemometer*	NO RWY: YES
3	**Luces de borde y eje de TWY** *TWY edge and centre line ligthing*	Edge: Retroreflective Shaft : YES
4	**Fuente auxiliar de energía/tiempo de conmutación** *Secondary power supply/switch-over time*	Switching time 0 SEC, all lights in the maneuvering area and radio aids.
5	**Observaciones** *Remarks*	NIL

SCIE AD 2.16 **ÁREA DE ATERRIZAJE DE HELICÓPTEROS**
HELICOPTER LANDING AREA

1	**Coordenadas TLOF o THR de FATO** *Coordinates TLOF or THR of FATO*	NO
2	**Elevación de TLOF y/o FATO M/FT** *TKOF and/or FATO elevation M/FT*	NO
3	**Dimensiones, superficie, resistencia, señales de las áreas TLOF y FATO** *TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking*	NO
4	**BRG geográficas y MAG de FATO** *True and MAG BRG of FATO*	NO
5	**Distancias declaradas disponibles** *Declared distance available*	NO
6	**Luces APP y FATO** *APP and FATO lighting*	NO
7	**Observaciones** *Remarks*	NIL

SCIE AD 2.17 **ESPACIO AÉREO ATS**
ATS AIRSPACE

1	**Designación y límites laterales** *Designation and lateral limits*	CTR: Concepción, RDO 10 NM ATZ: Concepción, RDO 5 NM centered from geometric center RWY.
2	**Límites verticales** *Vertical limits*	CTR: Upper limit 4,500 FT AGL ATZ: Upper limit 2,000 FT AGL
3	**Clasificación del espacio aéreo** *Airspace classification*	CTR D
4	**Distintivo de llamada del ATS/** *ATS unit call sign* **Idioma(s)/***Language (s)*	**Concepción Torre (Tower) - Concepción Terrestre (Ground) - Concepción Radar** **EN - ES**
5	**Altitud de transición** *Transition altitude*	10.000 FT
6	**Observaciones** *Remarks*	Ninguna/None

SCIE AD 2.18 **INSTALACIONES DE COMUNICACIONES ATS**
RADIONAVIGATION AND LANDING LIGHTS

Designación del Servicio *Service designation*	**Distintivo de llamada** *Call sign*	**Frecuencia** *Frequency*	**Horas de operación (UTC)** *Hours of operation (UTC)*	**Observaciones** *Remarks*
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 *Any flight entering or leaving the lateral or vertical limits of the TMA Concepción, contact Concepción RDR for traffic information*.
TWR	Concepción Tower	118.6 MHZ	H24	Local control
		121.9 MHZ		Ground Control
		121.5 MHZ		Emergency

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 (7.5º 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

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 establece circuito de tránsito preferente para otras aeronaves.

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

1 ATC

1.1 ATC is provided by the General Directorate of Civil Aviation.

1.2 Two-way communication is required. In general, all frequency changes ordered by ATC must be made in the shortest possible time.

2. AERODROME TRANSIT CIRCUIT (ATZ).

2.1 Normal traffic circuit for aircrafts and helicopters:

- ✓ *Right Circuit RWY 20. It will start on the stretch with the wind over the Club Hípico notification point.*
- ✓ *Left Circuit RWY 20. It will start in the stretch with the wind over the notification point Lomas de San Andres.*
- ✓ *Right Circuit RWY 02. It will start in the section with the wind over the notification point at the mouth of the Andalién river.*
- ✓ *Left Track RWY 02. To be started on section with the wind over the notification point Shoreline (1 NM to the NW THR 20)*

2.2 If glider flights are approved, a preferential transit circuit is established for other aircraft.

3. VISUAL NOTIFICATION POINTS

3.1 First contact will be made at no less than 60 NM from Carriel Sur Aerodrome on the frequency of Concepción Approach, over the following reporting points:

- *NORTH : CAUQUENES 62 NM*
- *EAST : EL LITRAL (QUILLÓN R078/28NM)*
- *SOUTH :ANGOL / CAÑETE (CAÑETE R190/63NM)*

3.2 Instructions will be requested for entry to the Aerodrome traffic circuits, on the following visual notification points:

- *NORTH : DICHATO 15 NM, COLIUMO BEACH 15 NM*
- *EAST : CHAIMAVIDA 8 NM*
- *SOUTH :CORONEL 16NM, LAGUNILLAS 13NM, HUALQUI 13 NM*

4. PUNTOS DE ESPERA VISUAL

- **NORTE : Este de Penco.**
- **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 Bío-Bío, 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.

- **Ver DAP 11 00 Capítulo 7.19.1.3.**

7. VIRAJE EN 180° EN PISTA

No autorizados para aeronaves de categoría mediana y pesada.

8. PLATAFORMAS

- La aeronave con ACR mayor que el PCR del aeródromo, debe solicitar autorización a la DGAC.
- 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.
- 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.
- Durante el rodaje, los pilotos deben seguir las líneas guías amarillas en todo momento.

4. VISUAL STANDBY POINTS

- ***NORTH : East of Penco.***
- ***SOUTHWEST: BIO-BIO River Mouth.***
- ***SOUTHEAST: Chacabuco Bridge.***
- ***EAST : Ester Roa Stadium (Collao Sector).***
- ***WEST : NIL.***

5. TRAINING AREA FOR AERIAL CLUBS

The area around the estuary of the Biobío River is designated for practice maneuvers by the Concepción flying clubs. Aircraft must constantly monitor the Concepción Tower or Concepción Approach frequencies.

6. SIMULATED EMERGENCY PRACTICES.

- ***See DAP 11 00 Chapter 7.19.1.3.***

7. 180° TURNS ON RUNWAYS

Not authorized for medium and heavy category aircraft.

8. PLATFORMS

- *Aircraft with ACN greater than the aerodrome's PCN must request authorization from the DGAC.*
- *The authority in charge of traffic in the movement area, except for the maneuvering area, is the Apron Supervisor, whose instructions to the aircraft are transmitted by Ground Control 121.9 MHz.*
- *In the movement area, Ground Control will give general authorization to aircraft to taxi to and from parking lots, and pilots must exercise extreme caution during taxiing and remain attentive at all times to traffic and obstacles on the apron.*
- *During taxiing, pilots must follow the yellow guide lines at all times.*

8.1 Plataforma Principal.

- **Plataforma Principal cuenta con 6 puentes de embarque y desembarque de pasajeros, enumerados del 2 al 7, más cuatro estacionamientos remotos numerados 1, 8 al 10.**
- Toda aeronave NO itinerante que deba hacer uso de la plataforma Principal, deberá coordinar con 2 Hrs. de antelación como mínimo con la ARO.
- 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.
- Podrán efectuarse prueba de turbinas o motores en ralentí y en ningún caso podrán exceder de tres minutos cada prueba.
- Las pruebas de motores con mayor potencia, se realizarán en TWY Alfa NORTE, con previa aprobación ATC.
- Para las aeronaves en tránsito se permitirá el mantenimiento menor.
- No se autorizarán el retroceso auto propulsado.

8.2 Plataforma QUEBEC

- Esta plataforma de aviación general, cuenta con 10 estacionamientos con capacidad hasta Gulsftream IV y Bombardier CRJ700 como referencia.
- Para ingreso de aeronaves de mayor envergadura, se requiere coordinación previa con oficina de operaciones.

8.3 Plataforma KILO

- Ubicada al WESTE de planta de combustible, dedicada exclusivamente al carguío de combustible 100 LL.
- No está permitido el embarque y desembarque de pasajeros.
- En proceso de carguío de combustible pueden permanecer en plataforma hasta tres aeronaves del tipo C172.

8.4 Plataforma NOVEMBER

- 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.
- Esta plataforma no puede ser ocupada por empresas con autorización de trabajo aéreo de transporte de pasajeros u otras de usuarios privados.

8.1 Main Platform.

- ***The Main Platform has 6 passenger boarding and disembarkation bridges, numbered 2 to 7, plus four remote parking lot numbered 1, 8 to 10.***
- *All NON itinerant aircraft that must use the PAPA platform must coordinate at least 2 hours in advance with the ARO Office.*
- *The remote parking lot N° 1 has the following restrictions: -Aircraft weighing more than 5,700 kg must have towing capacity, movements are at discretion.*
- *Turbine or engine tests may be carried out at idle speed and in no case may each test exceed three minutes.*
- *Tests of engines with higher power will be conducted at TWY Alpha NORTH, with prior ATC approval.*
- *Minor maintenance will be allowed for aircraft in transit.*
- *Self-propelled recoil will not be authorized.*

8.2 QUEBEC Platform

- *This general aviation apron has 10 parking spaces with capacity for up to Gulsftream IV and Bombardier CRJ700 as a reference.*
- *For larger aircraft, prior coordination with the operations office is required.*

8.3 KILO Platform

- *Located to the WEST of the fuel plant, dedicated exclusively to the loading of 100 LL fuel.*
- *Passenger embarkation and disembarkation is not allowed.*
- *Up to three C172 aircraft can remain on the apron during the refueling process.*

8.4 NOVEMBER Platform

- *Located to the north of the Concepción and Universitario de Concepción aerial club hangars, this platform is used by the aerial clubs and the PEGASUS company.*
- *This platform may not be occupied by companies with authorization for aerial work for passenger transport or other private users.*

9. PROCEDIMIENTO DE REMOLQUE Y ENCENDIDO.

- 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.
- 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

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 retroreflectantes.

- **Calles de rodaje Echo y Hotel disponible como entrada al acceso principal de APN desde la calle de rodaje Alfa, según instrucciones de ATC. Guía de rodaje disponible 120 m. al sur de la calle de rodaje Echo.**
- **Se establece salida rápida TWY Bravo, datos para utilizar TWY Bravo como salida rápida: para RWY 20, TWY Bravo, distancia desde THR 1400 m., RWY restante 1200 m.**
- Aeronaves cuadrimotores deben rodar con motores exteriores en ralentí.

11. OPERACIÓN CATEGORÍA ILS II, III A y B

- 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.
- 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.
- Operación Categoría ILS II, III A y B.
- Operación LVP DAP 11 134 y DAN 11 14.

9. TOWING AND IGNITION PROCEDURE.

- *Pilots with IFR flight plan will notify within 10 minutes of start-up or tow and ignition, as appropriate on frequency 121.9 MHZ.*
- *Pilots will request authorization for towing and ignition only when they are ready for such maneuver. It is the responsibility of the pilot, ground personnel and operator to take maximum precautions in departure and parking maneuvers due to the proximity of other aircraft, vehicles and personnel.*

10 MANEUVERING AREA

The maneuvering area is equipped with the following rolling aids:

a) TWY shaft line, yellow;
b) TWY edge line, yellow;
c) Yellow Waiting Point Bearing Marks;
d) TWY Identifier Signs;
e) Runway Access Waiting Point.
f) TWY axle lights
g) Stop bar lights
h) Retroreflective TWY edge lights.

- ***TWY Echo and TWY Hotel AVBL as entrance to main APN access from TWY Alfa, according to ATC instructions. taxing guidance AVBL 120 m. south from TWY Echo.***
- ***Rapid exit TWY Bravo is established, data for using TWY Bravo as a rapid exit: for RWY 20, TWY Bravo, distance from THR 1400 m., RWY remaining 1200 m.***
- *Four-engine aircraft must taxi with outboard engines in idle.*

11. OPERATION CATEGORY ILS II, III A and B

- *Runway 02 is equipped for ILS Category III-B approaches, for all those operators whose approach minima have been accepted by the DGAC.*
- *ILS CAT III-B ILS approaches with reduced visibility will be performed with visibility of 175 M RVR up to 50 M RVR on the TDZ transmissometer. For takeoffs, taxiing and towing movements - ignition will be performed with visibility equal to or greater than 50 M RVR on the transmissometers.*
- *ILS Category II, III A and B operation.*
- *Operation LVP DAP 11 134 and DAN 11 14.*

12. PLAN DE VUELO (FPL)

- 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

- 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 circulo de 10 NM de radio centrado en centro geográfico de Pista.

  Límites Verticales:
  Límite Superior: 4.500 FT AGL.
  Limite Inferior: GND.

  Zona de Tránsito de Aeródromo (ATZ) determinada por los siguientes límites:

  Límites Laterales: Un circulo de 5 NM de radio centrado en centro geográfico de Pista.

  Límites Verticales:
  Límite Superior: 2.000 FT AGL.
  Límite Inferior: GND.

12. FLIGHT PLAN (FPL)

- *The user must verify receipt and acceptance of the FPL. The reception of the FPL via the IFIS System by the ARO Office is only 01 hour before EOBT, prior to this period there is no access to it in this office.*

13. TMA CONCEPTION

- *The Approach Control Unit of Concepción will provide Non Radar Procedure Control Service and Radar Approach Control Service to all aircraft within its Area of Jurisdiction.*

Airspace A FL245
FL195

Airspace E FL195
2000 FT AGL

Class E Airspace, determined by the following limits:

Lateral Limits:
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, following arc 40 DME CAR VOR/DME direct to 36 05 37 S 72 58 04 W, direct to 35 46 39S 724903W, following arc 60 DME CAR direct to 360622S 720615W direct to 362023S 722354W.

Vertical Limits:
Upper Limit: FL 245
Lower Limit: 2000 FT AGL.

- *Class D Airspace, (CTR) determined by the following limits:*

Lateral Limits: A circle of 10 NM radius centered on the geographic center of the runway.

Vertical Limits:
Upper Limit: 4,500 FT AGL.
Lower limit: GND.

Aerodrome Traffic Zone (ATZ) determined by the following boundaries:

Lateral Boundaries: A circle of 5 NM radius centered on the geographic center of the runway.

Vertical Limits:
Upper limit: 2,000 FT AGL.
Lower Limit: 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.

14.3 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.

14.4 No dude en demorar un despegue o frustrar un aterrizaje cuando observe bandadas de aves en las proximidades de la pista.

14.5 Informe de inmediato a la torre de control para activar la unidad de mitigación de fauna dispuesta para tal efecto.

14.6 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.

14.7 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.

14.8 Es posible encontrar aves en diferentes altitudes, pero la mayor concentración de estas se encuentra 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 encontrase con un ave(s) más grande suelen descender.

☞ **14.12 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.**

☞ **14.13 Precaución por sobrevuelo permanente de aves en las inmediaciones del AD, reporte de condiciones es notificada por ATS.**

14. Recommendations for aircraft operation due to the presence of birds at Carriel Sur Aerodrome.

14.1 If the AIP and NOTAM publications of the AD in which you are going to operate warn you of the presence of birds, implement security measures during takeoffs and landings, initial approaches and ascents, and visual transits.

14.2 During the taxiing observe if there is a concentration of birds near the runway or ask the control tower for information.

14.3 Operate with your headlights on, this will make your aircraft more visible to birds, both day and night. This will not avoid collisions, but it will minimize the possibilities. Comparatively it will always be more economical to replace burned out lamps due to overuse, than a minor repair of the engine or fuselage.

14.4 Do not hesitate to delay a takeoff or frustrate a landing when you observe flocks of birds in the vicinity of the runway.

14.5 Immediately inform the control tower to activate the wildlife mitigation unit provided for this purpose.

14.6 Pay attention when flying over rivers and their banks, as well as over the coastline, as birds normally follow these paths as orientation in their migratory flights.

14.7 If a collision with a flock or bird is unavoidable, immediately reduce speed to a minimum, within the safety margins; this will reduce damage in the collision.

14.8 It is possible to find birds at different altitudes, but the highest concentration of birds can be found from the ground up to approximately 3000 feet.

14.9 Birds such as gulls and cormorants move under the cloud cover in overcast conditions.

14.10 Under post-frontal conditions, updrafts will be used by birds, especially the jote species, a large bird that evolves alone or in dispersed groups.

14.11 If a bird(s) is sighted you should ascend, since when encountering a larger bird(s) it will tend to descend

14.12 Caution overflight of birds, within a radius of approximately 13 km (7 NM). GND/3000 FT AGL. In overcast conditions they move under the cloud base.

14.13 Caution for permanent overflight of birds in the vicinity of the AD, report of conditions is notified by ATS.

SCIE AD 2.21 **PROCEDIMIENTO DE ATENUACION DEL RUIDO**
NOISE ABATEMENT PROCEDURES

Por motivos de seguridad y contaminación acústica, no se autorizan pruebas de motores en plataforma, TWY ALFA Norte estará disponible si la situación de tránsito lo permite, la cual debe ser coordinada a través del Supervisor de Plataforma.

For safety and noise pollution reasons, no engine tests are authorized on the platform, TWY ALPHA North will be available if the traffic situation allows it, which must be coordinated through the Platform Supervisor.

SCIE AD 2.22 **PROCEDIMIENTOS DE VUELO**
FLIGHT PROCEDURES

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.

When LVP is activated at Carriel Sur, the operation of one aircraft at a time taxiing in the maneuvering area will be privileged. This is due to the lack of position markings "Pinkspots", so delays may be experienced. LVP Carriel Sur REF DAP 11-134.

SCIE AD 2.23 **INFORMACION ADICIONAL**
ADDITIONAL INFORMATION

- WDI bandejón central frente intersección TWY ALFA y TWY ECHO LGT. WDI bandejón central frente a TDZ RWY 20 WO LGT.

- *WDI center median in front of TWY ALFA and TWY ECHO LGT intersection. WDI center median in front of TDZ RWY 20 WO LGT.*

SCIE AD 2.24 **CARTAS RELATIVAS AERÓDROMO**
AERODROME CHARTS

AIP VOLUMEN I	
Plano de obstáculos de aeródromo OACI Tipo “A” *ICAO Type "A" Aerodrome Obstacle Map*	AD 2 SCIE-15

PLANO DE OBSTACULOS DE AERODROMO - OACI / AERODROME OBSTRUCTION CHART - ICAO
TIPO A (LIMITACIONES DE UTILIZACION)
Tipe A (Operating Limitations)

DIMENSIONES Y ELEVACIONES EN METROS
Dimensions and elevations in meters

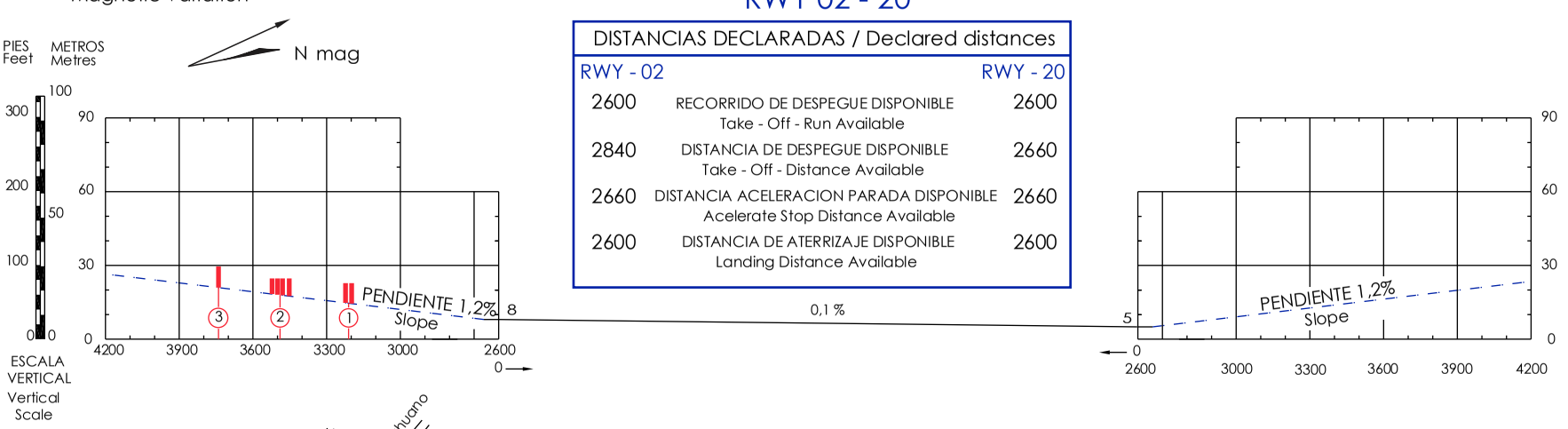
CONCEPCION / CARRIEL SUR - Alternativa

DECLINACION MAGNETICA 4.9 ° E 2023
Magnetic Variation

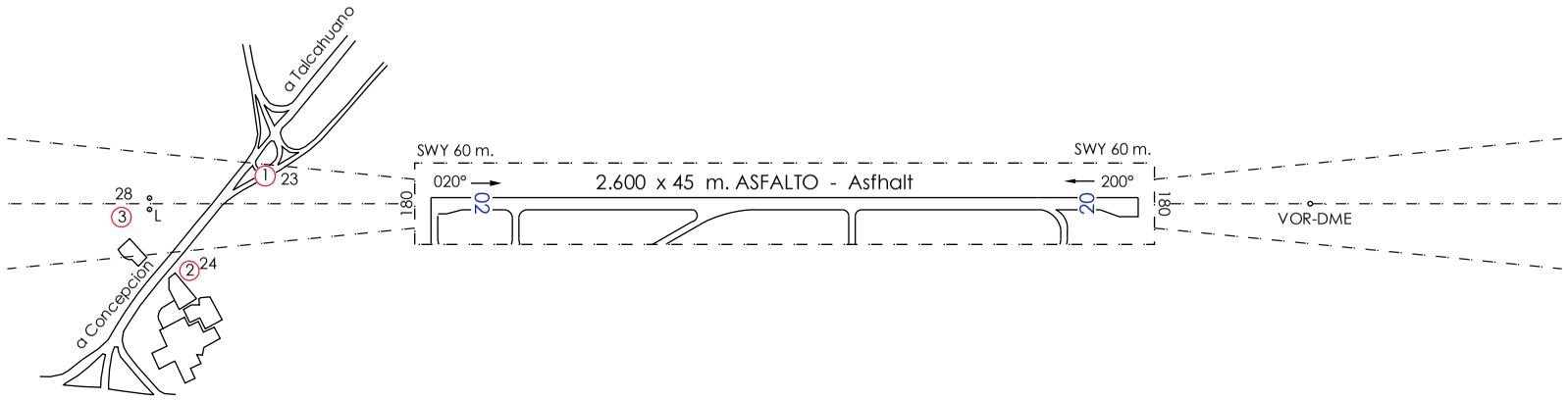
N mag

RWY 02 - 20

DISTANCIAS DECLARADAS / Declared distances		
RWY - 02		RWY - 20
2600	RECORRIDO DE DESPEGUE DISPONIBLE Take - Off - Run Available	2600
2840	DISTANCIA DE DESPEGUE DISPONIBLE Take - Off - Distance Available	2660
2660	DISTANCIA ACELERACION PARADA DISPONIBLE Acelerate Stop Distance Available	2660
2600	DISTANCIA DE ATERRIZAJE DISPONIBLE Landing Distance Available	2600



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	-T-T-T-
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:

DEPTO. CERTIF. Y FISCALIZ. DE AERODROMOS

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE

INTENTIONALLY LEFT BLANK

AD 2. AERODROMOS/ *AERODROMES*

SCDA AD 2.1 **INDICADOR DE LUGAR Y NOMBRE DEL AERÓDROMO**
AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME

SCDA - AEROPUERTO DIEGO ARACENA - IQUIQUE

SCDA 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*	20 32 07 S 70 10 53 W
2	**Dirección y distancia desde (ciudad)** *Direction and distance from (city)*	45 KM al S de la ciudad de Iquique
3	**Elevación / temperatura de referencia** *Elevation / Reference temperatura*	48 M (156 FT)/26° C
4	**Ondulación Geoidal (m)** *Geoidal 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, sitio web** *Name of AD operator, address, telephone, e-mail, AFS, website address.*	Dirección General de Aeronáutica Civil AP Diego Aracena Iquique **Casilla 335 Iquique** TEL: (56) 57 2461200 - AFTN: SCDAYDYX ad.iquique@dgac.gob.cl
7	**Tipos de tránsito permitidos (IFR/VFR)** *Types of traffic permitted (IFR/VFR)*	IFR/VFR
8	**Observaciones /** *Remarks*	Ninguna/None

SCDA AD 2.3 **HORAS DE FUNCIONAMIENTO /** *OPERATIONAL HOURS*

1	**Administración del AD /** *AD operator*	H24
2	**Aduanas /** *Customs* 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 /** *Immigration* 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 (SAG) /** *Health and sanitation* MEDIDAS PREVENTIVAS, FITOSANITARIAS Y ZOOLOGICAS SANITARIAS, SERVICIO AGRICOLA 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** *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** *IATS*	H24
8	**Abastecimiento de combustible /** *Fuelling*	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 /** *Handling*	By Air Companies
10	**Seguridad (AVSEC)/** *Security (AVSEC)*	H24
11	**Descongelamiento/** *De icing*	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** *Cargo/ handling facilities*	YES
2	**Tipos de combustibles-lubricante** *Fuel/oil types*	Jet A1, AVGAS 100-LL Empresa Copec Aviation S.A.: H24 TEL/FAX AP (56) 572415585 CEL +56950217699 iqq@copecaviation.com
3	**Instalaciones/capacidad de reabastecimiento** *Fuelling facilities/capacity*	YES
4	**Instalaciones de descongelamiento** *De icing facilities*	NO
5	**Espacio de hangar para aeronaves visitantes** *Hangar space available for visiting aircraft*	NO
6	**Instalaciones para reparaciones de aeronaves visitantes** *Repair facilities for visiting aircraft*	NO
7	**Observaciones /** *Remarks*	Ninguna/None

SCDA AD 2.5 INSTALACIONES Y SERVICIOS PARA LOS PASAJEROS
PASSENGER FACILITIES

1	**Hoteles** *Hotels*	NO
2	**Restaurantes** *Restaurants*	YES
3	**Transportes** *Transportation*	Buses, Taxis.
4	**Instalaciones y servicios médicos** *Medical facilities*	NO
5	**Oficinas bancarias y de correos** *Banks and post office*	NO
6	**Oficina de turismo** *Tourist office*	NO
7	**Observaciones /** *Remarks*	NO

SCDA AD 2.6 SERVICIO DE SALVAMENTO Y EXTINCION DE INCENDIOS
RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES

1	**Categoría del AD para la extinción de incendios** *AD category for fire fighting*	CAT 7 H24
2	**Equipo de salvamento** *Rescue equipment*	YES
3	**Capacidad para retirar aeronaves inutilizadas** *Capability for removal of disabled aircraft*	NO
4	**Observaciones** *Remarks*	ACFT crítica A321, para incremento CAT ver DAP 14 03 *ACFT critical A321, for CAT increase see DAP 14 03.*

SCDA AD 2.7 DISPONIBILIDAD ESTACIONAL - REMOCIÓN OBSTÁCULOS
SEASONAL AVAILABILITY-CLEARING

1	**Tipos de equipos de limpieza** *Type (s) of clearing equipment*	NO
2	**Prioridades de limpieza** *Clearance priorities*	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** *Apron, surface and strength*	Superficie: CONC Resistencia: PCR 560 R/A/W/T
2	**Anchura, superficie y resistencia de las calles de rodaje/** *Taxiway width, surface and strength*	calle de rodaje ALFA: WID 23 M Superficie: ASPH Resistencia: PCR 540 F/A/X/T calle de rodaje FOXTROT:WID10.5 M LEN 80.3 M Resistencia: PCR 350 F/A/X/T
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*	NO
	• 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 solo para carguío AVGAS 100LL ubicada al costado sur de APN PRINCIPAL, restringida a solo dos aeronaves simultaneas de clave "A" (14.9 m. de envergadura). Prohibido el embarque/desembarque de pasajeros, el que solo debe efectuarse en APN Principal. • APN, toda ACFT que arribe y desee usar APN principal deben seguir las instrucciones del señalero. • APN SCDRY ubicada al N de TWR, disponible con dimensiones: LEN 287M WID 36.5M. Su borde W incluye un área de PRKG para uso de ACFT pertenecientes a usuarios externos y concesionarios locales de aviación general, ACFT deportivas ligeras (LSA) y empresas comerciales en transporte y trabajo aéreo, excluyendo vuelos de ambulancia aérea. Para usar el área de PRKG, las ACFT deben ser de clase B, con una envergadura y longitud máximas de 16M. Los usuarios externos que planeen un vuelo a Iquique cuyas ACFT cumplan con las características especificadas y deseen estacionar en este APN deben indicar su intención de estacionar en el APN secundario en su plan de vuelo, casilla 18 RMK/. La confirmación de PRKG se otorgará a la llegada. Si no hay disponibilidad, deberán gestionar el estacionamiento en la APN principal con el concesionario, AP Diego Aracena, por teléfono al +(56) 57 2421991, por móvil al +(56) 9 32283109 o por correo electrónico a **informacionesdiegoaracena@aport.cl** • El embarque/desembarque de pasajeros no está permitido en la APN SCDRY; solo puede realizarse en la APN principal. • El PRKG de ACFT tipo HEL de operadores privados o comerciales no está autorizado en la APN SCDRY, excepto para aquellas pertenecientes a instituciones con sede en el APN de Iquique, con un contrato de concesión vigente con la DGAC, que realicen operaciones aéreas policiales y cuyas dimensiones LEN y WID con el rotor en funcionamiento no superen los 13,5 m y que cumplan con las condiciones operativas locales establecidas por la DGAC. • 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.	• *TWR does not have a display to verify the execution of ingress and egress instructions to parking lots and/or boarding bridges in the following APNs: -Main or commercial APN located south of TWR.* • *APN for cargo only AVGAS 100LL located on the south side of the APN MAIN restricted to only two simultaneous of code "A" aircraft (14.9 m. wingspan). Passenger boarding / disembarkation is prohibited and must only be carried out at APN Main.* • *APN, all ACFT arriving and intended to use main APN must follow marshaller instructions.* • *SCDRY APN located N of the TWR is AVBL with dimensions: LEN 287M WID 36.5M. its W edge includes a PRKG area for use by ACFT belonging to external users and local concessionaires of general aviation, light sport ACFT (LSA), and commercial companies in aerial transport and work, excluding air ambulance flights. to use the PRKG, ACFT must be class B, with a maximum wingspan and length of 16M. external users planning a flight to Iquique whose ACFT meet the specified characteristics and wish to park at this APN must indicate their intention to park at the secondary APN in their flight plan, box 18 RMK/. parking confirmation will be granted upon arrival. if there is no availability they must arrange parking on the main APN with the concessionaire, AP Diego Aracena, by phone at +(56) 57 2421991, mobile at +(56)932283109, or by email at **informacionesdiegoaracena@)aport.cl.*** • *Passenger embarkation/disembarkation is not permitted at SCDRY APN it can only be done at the main APN.* • *PRKG of HEL type ACFT from private or comercial operators is not auth on the SCDRY APN, except for those belonging to institutions based at Iquique AP, with a current concession contract with the DGAC, that carry out police air operations and whose LEN and WID dimensions with the rotor in operation do not exceed 13.5m and that comply with the local operational conditions established by the DGAC.* • *All aircraft before starting a flight to Diego Aracena Airport and that require to use the MAIN APN at the AP must COOR PRKG with the AP Concessionaire Company. Diego Aracena at +56572421991, cell +56932283109 or 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** *Use of aircraft stand ID signs, TWY guidance lines and visual docking/parking guidance system of aircraft stands.*	Señales de guía para el rodaje, ingreso a estacionamiento y puestos de estacionamiento. *Guide signs for taxiing, parking lot entrance and parking stalls.*
2	**Señales y LGT de RWY y TWY** 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 19: REDL, ALSF-1. PAPI 3.2º LGT RWY 01: REIL, REDL . PAPI 3.4º
3	***Barras de parada/****Stops bars*	NO
4	***Otras medidas de protección de la pista*** Other runway protection measures	NO
5	**Observacione***s/Remarks*	NO

SCDA AD 2.10 **OBSTÁCULO DEL AERÓDROMO**
AERODROME OBSTACLES

En las áreas de aproximación/TKOF *In approach/TKOF areas*			**En el área de circuito y en el AD** *In circling area and at aerodrome*		**Observaciones** *Remarks*
1			**2**		**3**
OBST/ELEV			**OBST/ELEV**		**OBS/RMKS**
RWY/área afectada *RWY/area affected*	**Señales y LGT** *Markings/LGT*	**COORD GEO**	**RWY/área afectada** *RWY/area affected*	**Señales y LGT** *Markings/LGT*	**COORD GEO**
a	**b**	**c**	**a**	**b**	**c**
Ver AD 2 SCDA-11					

SCDA AD 2.11 **INFORMACIÓN METEOROLÓGICA PROPORCIONADA**
METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED

1	**Oficina MET asociada** *Associated MET office*	Centro Meteorológico Regional Norte (FIR Antofagasta) **TEL +56223307926**
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) **00/00, 06/06, 12/12, 18/18 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

CARACTERISTICAS FÍSICAS DE LA PISTA
RUNWAY PHYSICAL CHARACTERITICS

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	002º GEO 009º 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)
19	182º GEO 189º 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)

RWY NR	RLS RWY / SWY	LEN/WID SWY (M)	LEN/WID CWY (M)	LEN/WID STP (M)	Dimensions of RWY end safety areas
1	7	8	9	10	11
01	- 0.5	NO	60 m	3.650 x 300	NO
19	+ 0.5	NO	NO	3.650 x 300	NO

RWY NR	*Ubicación y descripción del sistema de detención de materiales de ingeniería (EMAS)* *Location and description of engineering material arresting system (EMAS)*	OFZ	OBS
1	12	13	14
01	NO	NO	NO
19	NO	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
01	3.350	3.410	3.350	3.350	NO
19	3.350	3.350	3.350	3.350	NO

Área de Seguridad de extremo de pista (RESA) RWY 01: Largo: 200 M. Ancho: 100M.	*Dimensions of safety area of runway end (RESA)* *RWY 01:* *LEN 200 meters WID 100 meters.*
Área de Seguridad de extremo de pista (RESA) RWY 19: Largo: 200 M. Ancho: 100 M.	*Dimensions of safety area of runway end (RESA)* *RWY 19:* *LEN 90 meters WID 100 meters.*

SCDA AD 2.14 **LUCES DE APROXIMACION Y DE PISTA**
APPROACH AND RUNWAY LIGHTING

RWY	LGT APCH LEN INTST	LGT THR Colour 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 REIL RENL RTHL	Green	**PAPI** **3,4º** **LEFT**	NO	NO	3.350 m 50 m White LIH	Rojo	NO	NO
19	REDL RENL RTHL ALSF-1	Green	**PAPI** **3.2°** **LEFT**	NO	NO	3.350 m 50 m White LIH	Red	NO	NO
Activación REIL RWY 01 solo desde TWR / *REIL RWY 01 activation only from 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** *ABN/IBN location, characteristics and hours of operation*	ABN: Edificio de la torre, FLG W EV 2 SEC/IBN: NO H24
2	**Emplazamiento LDI y LGT** *LDI location and LGT* **Anemómetro** *Anemometer*	NO TWR
3	**Luces de borde y eje de TWY** *TWY edge and centre line ligthing*	Borde: Yes Eje: NO
4	**Fuente auxiliar de energía/tiempo de conmutación** *Secondary power supply/switch-over time*	Fuente auxiliar de energía para todas las luces en el área de maniobra. / Tiempo de conmutación: 10 SEC *Auxiliary power source for all lights in the maneuvering area. / Switching time: 10 SEC*
5	**Observaciones** *Remarks*	Ninguna *None*

SCDA AD 2.16 **ÁREA DE ATERRIZAJE DE HELICÓPTEROS**
HELICOPTER LANDING AREA

1	**Coordenadas TLOF o THR de FATO** *Coordinates TLOF or THR of FATO*	NO
2	**Elevación de TLOF y/o FATO M/FT** *TKOF and/or FATO elevation M/FT*	NO
3	**Dimensiones, superficie, resistencia, señales de las áreas TLOF y FATO** *TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking*	NO
4	**BRG geográficas y MAG de FATO** *True and MAG BRG of FATO*	NO
5	**Distancias declaradas disponibles** *Declared distance available*	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** *Designation and lateral limits*	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** *Vertical limits*	CTR Upper limit 7.500 FT ALT ATZ Upper limit 2.000 FT AGL
3	**Clasificación del espacio aéreo** *Airspace classification*	CTR: D
4	**Distintivo de llamada del ATS/** *ATS unit call sign* **Idioma(s)/***Language (s)*	Iquique Torre Español / Inglés
5	**Altitud de transición** *Transition altitude*	10.000 FT
6	**Observaciones** *Remarks*	
	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. Límite superior FL 195, Límite inferior 3.000 FT ALT. *Class "C" airspace AP Diego Aracena from 20 04 15 S 70 20 08 W following arc 20NM North centered on WPT KOMSA (20 22 29 S 70 10 22 W) to 20 04 15 S 70 00 08 W direct 20 30 15 S 70 00 08 W direct 20 54 15 S 69 44 28 W, then following arc 40NM South of KOMSA to 20 58 45 S 70 27 38 W direct to 20 04 15 S 70 20 08 W. To enter the aircraft must have an operative transponder. Iquique Radar Instructions 122.7 MHz. Upper limit FL 195, Lower limit 3,000 FT ALT.*	

SCDA AD 2.18 **INSTALACIONES DE COMUNICACIONES ATS**
RADIONAVIGATION AND LANDING LIGHTS

Designación del Servicio *Service designation*	**Distintivo de llamada** *Call sign*	**Frecuencia** *Frequency*	**Horas de operación (UTC)** *Hours of operation (UTC)*	**Observaciones** *Remarks*
1	**2**	**3**	**4**	**5**
ACC IQUIQUE MSRR Iquique	Iquique Radar	128.7 MHZ “N” 128.3 MHZ “S” 121.5 MHZ	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
☞ **FSS**	**Iquique Radio**	**127.3 MHZ**	**H24**	**NO**

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

- 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.

- *All aircraft in VFR flight heading for landing at AP Diego Aracena or flying over the TMA Class "E" Airspace, must contact Iquique Radio 127. 3 MHz at Caleta Camarones 193600S 701200 W to the North and Puerto Tocopilla 220600 S 701200 W to the South.*
- *TWR SCDA, will consider DEP of all ACFT from THR. DEP from RWY 19, the ACFT pilot who does not wish to proceed THR for DEP and requests to perform it from the intersection, must request ATC approval. Once the maneuver is approved, ATC will require the DEP from INT after being informed of the remaining RWY. ACFT ARR and DEP RWY 01/19 180 degree turns not authorized in RWY for all aircraft over 5,700 KG. Aircraft over this PMD must make 180 degree turns on THR.*
- *Aerial works of fishing prospecting between 500 FT and 2000 FT and that are going to enter within 15 NM of the CTR SCDA, must notify Iquique Torre 118.9 MHz prior to entry and keep listening and report position. Outside the 15 NM radius, they must keep listening to Iquique Radio 127.3 MHz frequency.*
- *Caution between CCCM-FCCV due to Paragliding activity in Iquique City sector, in the following limits: East boundary: Cerros Costa, West boundary: Coastal Edge, South boundary: Punta Gruesa, North boundary: Punta Piedra Delimited by the following geographical coordinates: 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. Paragliders without radial contact with ATS Units*
  Iquique TWER 118.9 MHz or Iquique Radio 127.3 MHz or Iquique APP/RDR 122.7 MHz. Lower Limit GND/Upper Limit 3,000 FT AGL.

SCDA AD 2.21 **PROCEDIMIENTO DE ATENUACION DEL RUIDO**
NOISE ABATEMENT PROCEDURES

• 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.

•For safety and noise pollution reasons, engine testing at maximum power is not authorized on APN. Engine test of minor and major aircraft in TWY ALFA at 300 m. N of intersection with TWY DELTA in COOR with TWR.

SCDA AD 2.22 **PROCEDIMIENTOS DE VUELO**
FLIGHT PROCEDURES

NIL

SCDA AD 2.23 **INFORMACION ADICIONAL**
ADDITIONAL INFORMATION

- 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 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.

- Caution for 1-inch diameter steel cable laid from the Islet to Patillos Cove located at 204450 S 701200 W, height 100 FT without signage.
- Caution on approach path RWY 19 for concentration of birds, large size, family Falconiformes (Jotes) between THR 19 to 3 NM to the north. From GND to 2,000 FT.
- Caution ACT Paragliders 10 NM to the NE sector called Palo Buque. GEO COORD: 202313S/700912W RDO 3 NM. Paragliders no contact with Iquique TWR. Instructions and Information Iquique TWR 118.9 MHz and/or Iquique Radio 127.3 MHz. GND/ 3000 FT AGL.
- Caution RWY 01/19 strip, due to the presence of rocks and uneven terrain.
- Caution in the TWY ALFA, CHARLIE and DELTA strip due to the presence of rocks and uneven terrain.
- Caution RWY 01 due to 30CM HGT signaled OBST located at 7.5M both sides RWY and 340M FM THR 01.
- Caution for possible laser beam glare during the approach to RWY 01/19 during the period between FCCV and CCCM over Iquique and Alto Hospicio and surroundings (22NM N of SCDA), Caleta Los Verdes sector (7NM N of SCDA) and Yape sector (7.5NM S of SCDA).
- CAUTION Existence of bird dispersal devices: gas-powered thunders, with periodic and variable locations, static devices located at 90M on both sides of the axis of RWY 01/19, shotgun with pyrotechnic ammunition, portable laser emitter and agonistic sound emitting vehicle.

- 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.
- OBST estructura no frangible localizado en franja de RWY 01/19, a 92 m. al E de eje de RWY 19 y a 300 m. al S de THR 19, ILS compuesto de caseta de 4 m. de HGT y antena del GP de 12 m. HGT**.**

- WDI RWY 01 installed 380M N of THR 01 and 92M to the right of the RWY 01 axis, 5M high, with night lighting. Non-frangible support.
- WDI RWY 19 installed 340M S of THR 19 and 88M to the left of the RWY 19 axis, 5M high, with night lighting. Non-frangible support
- *OBST of non-frangible structure located on the STP of RWY 01/19, 92 m E of axis of RWY 19 and 300 m S of THR 19 corresponding to the ILS composed of a 4 m HGT cabin and a GP antenna 12 m HGT.*

SCDA AD 2.24 **CARTAS RELATIVAS AERÓDROMO**
AERODROME CHARTS

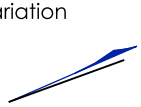
AIP VOLUMEN I	
Plano de obstáculos de aeródromo OACI Tipo “A” *ICAO Type "A" Aerodrome Obstacle Map*	AD 2 SCDA-11

PLANO DE OBSTACULOS DE AERODROMO - OACI / AERODROME OBSTRUCTION CHART - ICAO
TIPO A (LIMITACIONES DE UTILIZACION)
Tipe A (Operating Limitations)

DIMENSIONES Y ELEVACIONES EN METROS
Dimensions and elevations in meters

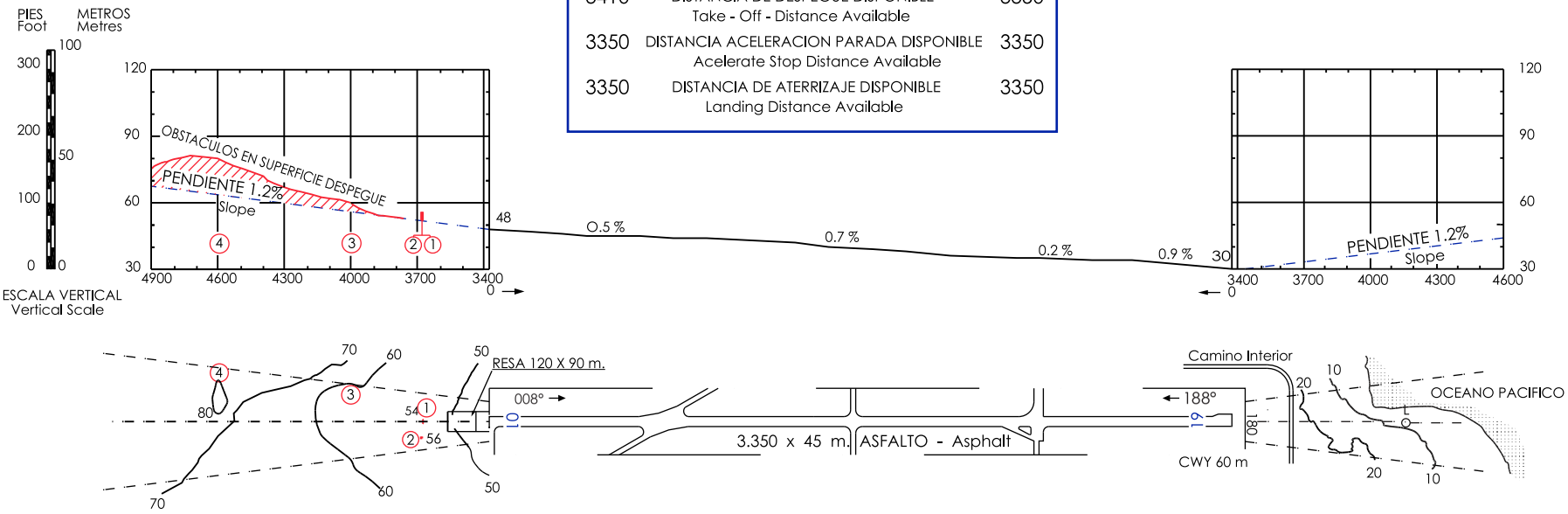
IQUIQUE / DIEGO ARACENA - Internacional

DECLINACION MAGNETICA 5.6 W 2021
Magnetic Variation

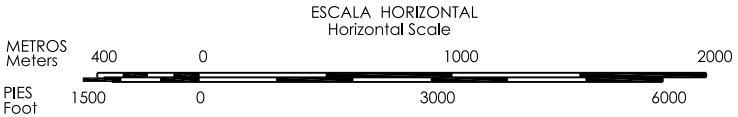


RWY 01 - 19

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 ACELERACION PARADA DISPONIBLE Acelerate 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	-T-T-T-
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. AERODROMOS/ *AERODROMES*

SCIP AD 2.1 **INDICADOR DE LUGAR Y NOMBRE DEL AERÓDROMO**
AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME

SCIP - AEROPUERTO MATAVERI - ISLA DE PASCUA

SCIP 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*	270953S 1092518W
2	**Dirección y distancia desde (ciudad)** *Direction and distance from (city)*	500 m al S de Hanga Roa
3	**Elevación / temperatura de referencia** *Elevation / Reference temperatura*	69 m (227 FT)/20,5º C
4	**Ondulación Geoidal (m)** *Geoidal Undulation (m)*	- 3.44
5	**MAG/VAR/Cambio anual** *MAG VAR/Annual change*	14,9º E (2022)
6	**Explotador, dirección postal, teléfono, e-mail, AFS, sitio web** *Name of AD operator, address, telephone, e-mail, AFS, website address.*	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)** *Types of traffic permitted (IFR/VFR)*	IFR/VFR
8	**Observaciones /** *Remarks*	NO

SCIP AD 2.3 **HORAS DE FUNCIONAMIENTO /** *OPERATIONAL HOURS*

1	**Administración del AD** *AD operator*	O/R
2	**Aduanas** *Customs*	O/R
	Inmigración *Immigration*	O/R
3	**Dependencias de sanidad (SAG)** *Health and sanitation*	O/R
4	**Oficina de notificación AIS** *AIS Briefing office*	HR ATTN VRNO MON-FRI 1400-2200, SAT-SUN BTN 1600-2030. IVNO MON-FRI 1500-2300, SAT-SUN 1700-2130.
5	**Oficina de notificación ATS (ARO)** *ATS reporting office (ARO)*	
6	**Oficina de notificación MET** *MET briefing office*	O/R
7	**ATS** *ATS*	HR ATTN VRNO MON-FRI 1400-2200, SAT-SUN BTN 1600-2030. IVNO MON-FRI 1500-2300, SAT-SUN 1700-2130.
8	**Abastecimiento de combustible** *Fuelling*	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** *Handling*	O/R
10	**Seguridad (AVSEC)** *Security (AVSEC)*	HR ATTN VRNO MON-FRI 1400-2200, SAT-SUN 1600-2030. IVNO MON-FRI 1500-2300, SAT-SUN BTN 1700-2130.
11	**Descongelamiento/** *De icing*	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** *Cargo/ handling facilities*	Yes
2	**Tipos de combustibles-lubricante** *Fuel/oil types*	JET A-1, AVGAS 100/130 O/R
3	**Instalaciones/capacidad de reabastecimiento** *Fuelling facilities/capacity*	Camión refueller con 72.000 litros (19.000 libras, galon U.S.) al instante.
4	**Instalaciones de descongelamiento** *De icing facilities*	NO
5	**Espacio de hangar para aeronaves visitantes** *Hangar space available for visiting aircraft*	NO
6	**Instalaciones para reparaciones de aeronaves visitantes** *Repair facilities for visiting aircraft*	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** *Hotels*	NO
2	**Restaurantes** *Restaurants*	Snack Bar
3	**Transportes** *Transportation*	buses, taxis
4	**Instalaciones y servicios médicos** *Medical facilities*	NO
5	**Oficinas bancarias y de correos** *Banks and post office*	NO
6	**Oficina de turismo** *Tourist office*	SERNATUR
7	**Observaciones** / *Remarks*	Ninguna/None

SCIP AD 2.6 **SERVICIO DE SALVAMENTO Y EXTINCION DE INCENDIOS**
RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES

1	**Categoría del AD para la extinción de incendios** *AD category for fire fighting*	SSEI CAT 9 for itinerary ACFTS. OTHERS CAT O/R according ACFT type.
2	**Equipo de salvamento** *Rescue equipment*	YES, estándar
3	**Capacidad para retirar aeronaves inutilizadas** *Capability for removal of disabled aircraft*	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** *Type (s) of clearing equipment*	NO
2	**Prioridades de limpieza** *Clearance priorities*	NO
3	**Observaciones /** *Remarks*	Ninguna/None

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** *Apron, surface and strength*	Superficie: ASPH Resistencia: PCR 820 F/C/X/T
2	**Anchura, superficie y resistencia de las calles de rodaje/** *Taxiway width, surface and strength*	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** *Altimeter checkpoint location and elevation*	Emplazamiento: THR 10 THR 28 Elevación: 39 M (127 FT) 69 M (227 FT)
4	**Puntos de verificación VOR/INS** *VOR/INS checkpoints*	VOR: YES INS: NO
5	**Observaciones** *Remarks*	- Plataforma principal: ACR superior a PCR solicitar autorización D.G.A.C *Main platform: ACR superior PCR request authorization D.G.A.C* **- Plataforma limitada, solo área de estacionamiento N.° 2 disponible para operaciones no itinerantes, esta zona puede acoger una ACFT de flota ancha tipo B787/B777/A330, o una ACFT de flota estrecha tipo A320/B757 o de menor tamaño.** ***APN limited, only one PRKG N° 2 area AVBL for non itinerant OPS, this area can accommodate either one widebody ACFT type B787/B777/A330, or narrowbody ACFT type A320/B757 or smaller.***

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** *Use of aircraft stand ID signs, TWY guidance lines and visual docking/parking guidance system of aircraft stands.*	Señales de guía para el rodaje, ingreso a estacionamiento y puestos de estacionamiento. *Guide signs for taxiing, parking lot entrance and parking stalls.*
2	**Señales y LGT de RWY y TWY** 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 10: REDL, SSALF. PAPI 2.5º LGT RWY 28: REIL, REDL PAPI 3.0º
3	***Barras de parada/****Stops bars*	NO
4	***Otras medidas de protección de la pista*** **Other runway protection measures**	NO
5	**Observaciones***/Remarks*	Ninguna */ none*

SCIP AD 2.10 **OBSTÁCULO DEL AERÓDROMO**
AERODROME OBSTACLES

En las áreas de aproximación/TKOF *In approach/TKOF areas*			**En el área de circuito y en el AD** *In circling area and at aerodrome*		**Observaciones** *Remarks*
1			**2**		**3**
OBST/ELEV			**OBST/ELEV**		**OBS/RMKS**
RWY/área afectada R*WY/area affected*	**Señales y LGT** *Markings/LGT*	**COORD GEO**	**RWY/área afectada** R*WY/area affected*	**Señales y LGT** *Markings/LGT*	**COORD GEO**
a	**b**	**c**	**a**	**b**	**C**
NO	NO	NO	NO	NO	AOC AD 2 SCIP-11

SCIP AD 2.11 **INFORMACIÓN METEOROLÓGICA PROPORCIONADA**
METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED

1	**Oficina MET asociada** *Associated MET office*	Centro Meteorológico Regional Pacífico (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 Pacífico 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 sateliticos 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

CARACTERISTICAS FÍSICAS DE LA PISTA
RUNWAY PHYSICAL CHARACTERITICS

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
10	118º GEO 102º 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	298ª GEO 282ª MAG	3.300 x 45	940 F/C/X/T Asfalto	27 10 17,64 S 109 24 25,02W	69 m (227 FT)

RWY NR	RLS RWY / SWY	LEN/WID SWY (M)	LEN/WID CWY (M)	LEN/WID STP (M)	Dimensions of RWY end safety areas
1	7	8	9	10	11
10	+ 0.9 %	No	No	3.470 x 150	NO
28	- 0.9 %	No	No	3.470 x 150	NO

RWY NR	*Ubicación y descripción del sistema de detención de materiales de ingeniería (EMAS)* *Location and description of engineering material arresting system(EMAS)*	OFZ	OBS
1	12	13	14
10	NO	NO	Letreros indicadores de pista remanente, a cada 300 m al costado izquierdo RWY 10/28 *Remaining runway indicator signs, every 300 m on the left side RWY 10/28*
28	NO	NO	

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 Colour 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	Green	PAPI **LEFT** 2,5º 18 m (59 FT)	No	No	3.300 m 54 m white, LIH	Red	NO	NO
28	REIL RENL RTHL REDL	Green	PAPI **LEFT** 3.0 º 20 m (66 FT)	No	No	3.300 m 54 m white LIH	Red	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** *ABN/IBN location, characteristics and hours of operation*	ABN: Edificio de la torre, FLG W EV 5 SEC: H24 IBN: NO
2	**Emplazamiento LDI y LGT** *LDI location and LGT* **Anemómetro** *Anemometer*	LDI: NO Yes
3	**Luces de borde y eje de TWY** *TWY edge and centre line ligthing*	Borde: Yes Eje: NO
4	**Fuente auxiliar de energía/tiempo de conmutación** *Secondary power supply/switch-over time*	Fuente auxiliar de energía para todas las luces en el área de maniobra./Tiempo de conmutación: 10 SEC *Auxiliary power source for all lights in the maneuvering area./Switching time: 10 SEC*
5	**Observaciones** *Remarks*	Ninguna/None

SCIP AD 2.16

ÁREA DE ATERRIZAJE DE HELICÓPTEROS
HELICOPTER LANDING AREA

1	**Coordenadas TLOF o THR de FATO** *Coordinates TLOF or THR of FATO*	NO
2	**Elevación de TLOF y/o FATO M/FT** *TKOF and/or FATO elevation M/FT*	NO
3	**Dimensiones, superficie, resistencia, señales de las áreas TLOF y FATO** *TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking*	NO
4	**BRG geográficas y MAG de FATO** *True and MAG BRG of FATO*	NO
5	**Distancias declaradas disponibles** *Declared distance available*	NO
6	**Luces APP y FATO** *APP and FATO lighting*	NO
7	**Observaciones** *Remarks*	NIL

SCIP AD 2.17

ESPACIO AÉREO ATS
ATS AIRSPACE

1	**Designación y límites laterales** *Designation and lateral limits*	CTR Isla de Pascua, RDO 10 NM 270953S 1092518W. ATZ Isla de Pascua, RDO 5 NM 270953S 1092518W.
2	**Límites verticales** *Vertical limits*	CTR: GND/ 4.500 FT ATZ: 2000 FT AGL/MSL
3	**Clasificación del espacio aéreo** *Airspace classification*	CTR: D
4	**Distintivo de llamada del ATS/** *ATS unit call sign* **Idioma(s)/***Language (s)*	Pascua Torre Español / Inglés
5	**Altitud de transición** *Transition altitude*	10.000 FT
6	**Observaciones** *Remarks*	Hacia o desde AP Mataveri, deberán solicitar información para coordinación tráfico con Pascua APP *To or from AP Mataveri, they should request information for traffic coordination with Pascua APP*

SCIP AD 2.18

INSTALACIONES DE COMUNICACIONES ATS
RADIONAVIGATION AND LANDING LIGHTS

Designación del Servicio *Service designation*	**Distintivo de llamada** *Call sign*	**Frecuencia** *Frequency*	**Horas de operación (UTC)** *Hours of operation (UTC)*	**Observaciones** *Remarks*
1	**2**	**3**	**4**	**5**
APP Sat Phone 00881652418475	*Easter Approach	127.3 MHz	HR ATTN VRNO MON-FRI 1400-2200, SAT-SUN 1600-2030. IVNO MON-FRI 1500-2300, SAT-SUN BTN 1700-2130	Primary
		118.1 Mhz		Secondary
		121.5 MHz		Emergency
*APP Easter APP 120 NM radius jurisdiction airspace centered on the VOR/DME IPA.				
TWR	Easter Tower	118.1 MHz	HR ATTN VRNO MON-FRI 1400-2200, SAT-SUN 1600-2030. IVNO MON-FRI 1500-2300, SAT-SUN BTN 1700-2130	Local Control
		121.9 MHz		Ground Control
		121.5 MHz		Emergency
FSS Sat Phone 00881652418475	Easter 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 (15.4º 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	

SCIP 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.

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 Mataveri.

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 giro localizada a 1970m. desde el THR 10.
☞ **6.2 Todos los operadores que pretenden volar a Mataveri para estacionar durante la noche o para repostar combustible deben coordinar la hora de estacionamiento con antelación con ARO SCIP por email: aro.mataveri@dgac.gob.cl, excepto HUM y vuelos ambulancia.**

7. Requerimientos Operacionales

Ver Normativa DAN 14 06

1. ATC

1.1. ATC is provided by the General Directorate of Civil Aviation.
1.2. Two-way communication is required.

2. AERODROME TRAFFIC CIRCUITS (ATZ)

2.1. Transit circuit for airplanes and helicopters with restrictions:

- *Left circuit RWY 10. Start west of Cerro Orito.*
- *Right circuit RWY 10. Subject to MET conditions and pilot request. Due to obstacle constituted by Rano Kau volcano (324 M elevation).*
- *Left circuit to RWY 28. Subject to MET conditions and pilot request. Due to obstacle constituted by Rano Kau volcano (324 M elevation).*
- *Right circuit to RWY 28. Subject to MET conditions and pilot request. Due to obstacle constituted by Orito hill (218 M elevation).*

2.2. All helicopters wishing to fly in the Easter TMA must coordinate in advance with ARO Mataveri.

3. VISUAL NOTIFICATION POINTS

3.1. North : Poike
South : Rano Kau Volcano
East : Cerro Orito
West : Town of Hanga Roa

4. VISUAL STANDBY POINTS

4.1. North : Poike
South : Rano Kau Volcano

5. PARKING LOTS

5.1. For ACFT of wake category Medium (M) or higher, the abandonment of parking places 1 and 2, should preferably be done by towing, to CHARLIE taxiway, or according to Control instructions.
Other must be coordinated with Platform Supervisor, according to local procedure.

6. OTHER

6.1 Turning bay located 1970 m. from THR 10.
6.2 All operators intending to fly to Mataveri for overnight parking or technical stop for fuel must coor parking slot time in advance with scip aro via email: aro.mataveri@dgac.gob.cl, EXC HUM and ambulance FLT.

7. Operational Requirements

See Regulation DAN 14 06

DAN 14 06
OPERACIÓN EN EL AEROPUERTO MATAVERI (SCIP)



Disponible sitio web / *Website available*

https://www.dgac.gob.cl/portalweb/dgac/normativas/reglamentacionAeronautica/normasDAN

SCIP AD 2.21 **PROCEDIMIENTO DE ATENUACION DEL RUIDO**
NOISE ABATEMENT PROCEDURES

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.

For safety and noise pollution reasons, engine tests at maximum power on the platform are not authorized.
Engine testing at maximum power will be performed in the turning area at runway threshold 28, schedules must be previously coordinated with ATS.

SCIP AD 2.22 **PROCEDIMIENTOS DE VUELO**
FLIGHT PROCEDURES

NO

NO

SCIP AD 2.23 **INFORMACION ADICIONAL**
ADDITIONAL INFORMATION

- 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 extension.
- 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.

- *CTN presence of birds in the PA.*
- *CTN trees 33M HGT at 150M S side RWY LOC BTN LAS COORD 270956S/1092522W TIL 270949S/1092548W.*
- *CTN trees 30M LOC 200M TO N OF RWY 10/28 AND 1200M THR 28 GEO COORD 270950.86S/1092503.73W*
- *CTN cellular antenna 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 Obstacle Strip RWY 10/28 LOC at 2,250 M THR 28 and 120 M RCL to the N, by Piedra Mountains.*
- *TWY BRAVO side N/E RWY, RAMP COMM (CIV) access.*
- *TWY CHARLIE side N/W RWY, RAMP COMM (VIC) access.*
- *TWY DELTA side S/W RWY, access RAMP MIL.*
- *TWY ECHO side S/E RWY, access RAMP MIL.*
- *Runway turning area, located at 1970 m. from THR 10.*
- *180° turns should be made only in THR 10 and THR 28 for ACFT of medium wake category or higher.*
- *WDI LGTD and INSTL 400M E THR 10 AND 80M N OF RCL*
- *MOV of small and medium sized birds in the vicinity of RWY on either side and throughout.*
- *All operations on Easter Island, including approach, arrival, use of passenger terminal, use of platforms and takeoffs, must consider the SSEI and AVSEC service schedules.*
  - *Prohibited takeoff of ACFT weighing more than 12,000 kg from RWY 10 intersection with TWY BRAVO, remnant of RWY 2450 M. and from RWY 10 intersection with TWY CHARLIE, remnant of RWY 2590 M.*
- *AP. limited number of ACFT in parking stands, itinerant flights must have 02:30 hrs. difference in arrival.*
- *ACFT parking limited to only 01 space for overnight use. Possible delay at ACFT ARR/DEP of up to 3 hours due to platform and passenger terminal building limitations.*

SCIP AD 2.24 **CARTAS RELATIVAS AERÓDROMO**
AERODROME CHARTS

AIP VOLUMEN I	
Plano de obstáculos de aeródromo OACI Tipo “A” *ICAO Type "A" Aerodrome Obstacle Map*	**AD 2 SCIP-11**

PLANO DE OBSTACULOS DE AERODROMO - OACI / AERODROME OBSTRUCTION CHART - ICAO
TIPO A (LIMITACIONES DE UTILIZACION)
Tipe A (Operating Limitations)

DIMENSIONES Y ELEVACIONES EN METROS
Dimensions and elevations in meters

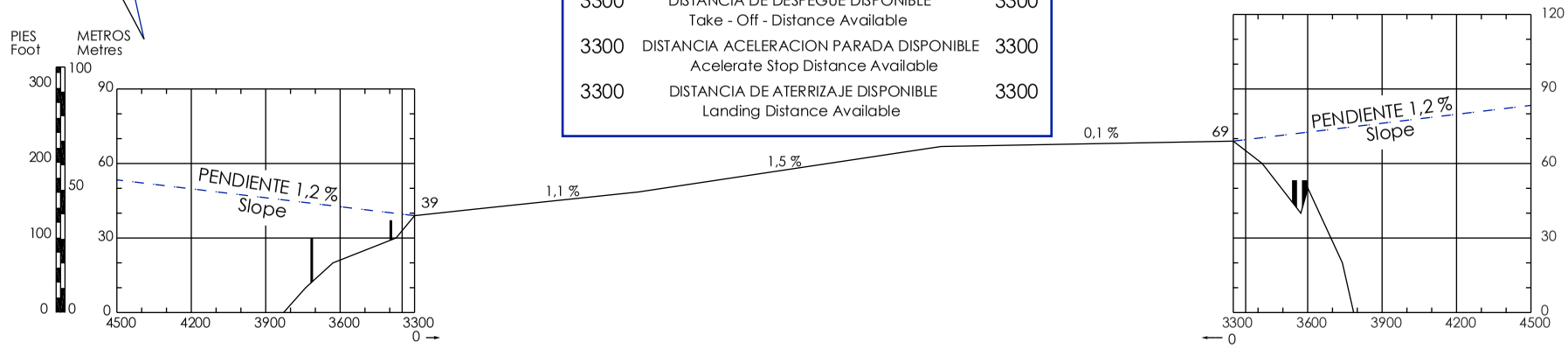
ISLA DE PASCUA / MATAVERI - Alternativa

DECLINACION MAGNETICA 15,4 ° E 2010
Magnetic Variation

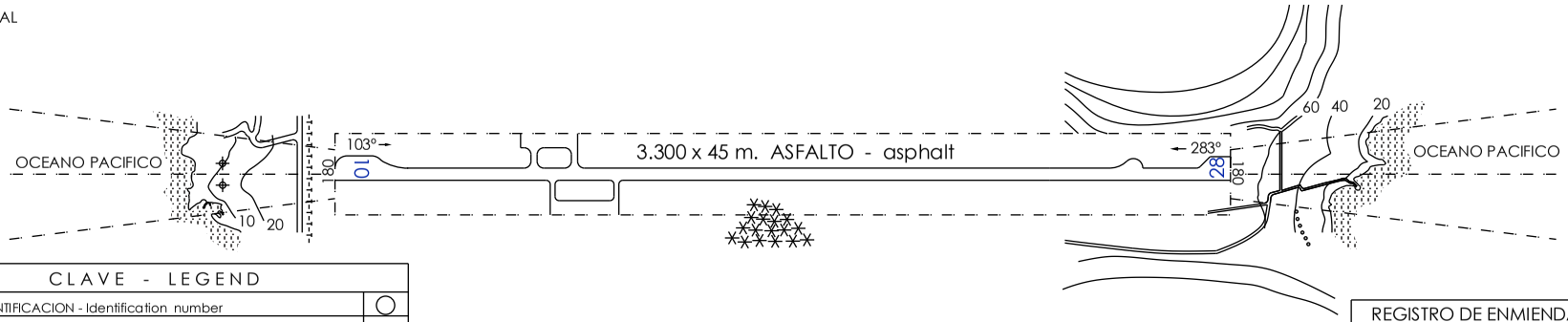
N mag

RWY 10 - 28

DISTANCIAS DECLARADAS / Declared distances		
RWY - 10		RWY - 28
3300	RECORRIDO DE DESPEGUE DISPONIBLE Take - Off - Run Available	3300
3300	DISTANCIA DE DESPEGUE DISPONIBLE Take - Off - Distance Available	3300
3300	DISTANCIA ACELERACION PARADA DISPONIBLE Acelerate Stop Distance Available	3300
3300	DISTANCIA DE ATERRIZAJE DISPONIBLE Landing Distance Available	3300



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:

DEPTO. CERTIF. Y FISCALIZ. DE AERODROMOS

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE
INTENTIONALLY LEFT BLANK

AD 2. AERODROMOS/ *AERODROMES*

SCTE AD 2.1 **INDICADOR DE LUGAR Y NOMBRE DEL AERÓDROMO**
AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME

SCTE - AEROPUERTO EL TEPÚAL – PUERTO MONTT

SCTE 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*	41 26 20 S 73 05 38 W
2	**Dirección y distancia desde (ciudad)** *Direction and distance from (city)*	14 KM al NW de la ciudad de Puerto Montt
3	**Elevación / temperatura de referencia** *Elevation / Reference temperatura*	90 M (294 FT)/19° C
4	**Ondulación Geoidal (m)** *Geoidal 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, sitio web** *Name of AD operator, address, telephone, e-mail, AFS, website address.*	Dirección General de Aeronáutica Civil Aeropuerto El Tepual Puerto Montt Clasificador 7 Puerto Montt TEL: Jefe AP +5665486201Ax 6201. Secretario Jefe AP +56652486202 Ax 6202 TEL: ARO +56652486221 Ax 6221 aro.eltepual@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)** *Types of traffic permitted (IFR/VFR)*	IFR/VFR
8	**Observaciones /** *Remarks*	Ninguna/None

SCTE AD 2.3 **HORAS DE FUNCIONAMIENTO /** *OPERATIONAL HOURS*

1	**Administración del AD /** *AD operator*	H24
2	**Aduanas /** *Customs* H24 Deberá ser solicitado al menos 24 HR antes de ARR o DEP, Jefa Angela Espinoza (aespinoza@aduana.cl) Fono contacto 652363164 email para tramites:; fgallardo@aduana.cl; **docpuertomontt@agas.aduana.cl** *Must be requested at least 24 HR prior to ARR or DEP, Jefa Angela Espinoza (aespinoza@aduana.cl) Ph. contact 652363164 email for processing fgallardo@aduana.cl;* ***docpuertomontt@agas.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 *To be coordinated from Monday to Friday from 0800 to 2000 LMT, Regional Chief Prefect Mr. Sergio Torres Bravo, Head of Migration and International Police Dept. Migrations and International Police Subprefect Mr. Cesar Fonseca Neira Phones for processing 652775237, +56942075148, +56942075150, email to 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 *Must be requested at least 24 HR prior to ARR or DEP, Office Manager Mr. Mario Loyola (Mario.loyola@sag.gob.cl) Border Control Manager, Ms. Verónica Cruces (veronica.cruves@sag.gob.cl) Contact phone administrative hours CEL +56 998188924, email for procedures 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*	By Air Companies
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** *Cargo/ handling facilities*	YES
2	**Tipos de combustibles-lubricante** *Fuel/oil types*	Jet A1, AVGAS 100/130. *****
3	**Instalaciones/capacidad de reabastecimiento** *Fuelling facilities/capacity*	YES
4	**Instalaciones de descongelamiento** *De icing facilities*	NO
5	**Espacio de hangar para aeronaves visitantes** *Hangar space available for visiting aircraft*	NO
6	**Instalaciones para reparaciones de aeronaves visitantes** *Repair facilities for visiting aircraft*	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. **For fuelling all flights to international destinations, you must present a single departure document (DUS) through the customs agency. For more information contact phone (56)65-2254330 Cel +569 85277718*

SCTE AD 2.5 INSTALACIONES Y SERVICIOS PARA LOS PASAJEROS
PASSENGER FACILITIES

1	**Hoteles** *Hotels*	NO
2	**Restaurantes** *Restaurants*	YES
3	**Transportes** *Transportation*	Buses, Taxis.
4	**Instalaciones y servicios médicos** *Medical facilities*	NO
5	**Oficinas bancarias y de correos** *Banks and post office*	NO
6	**Oficina de turismo** *Tourist office*	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** *AD category for fire fighting*	CAT 7 H24
2	**Equipo de salvamento** *Rescue equipment*	YES
3	**Capacidad para retirar aeronaves inutilizadas** *Capability for removal of disabled aircraft*	NO
4	**Observaciones** *Remarks*	ACFT crítica A321, para incremento CAT ver DAP 14 03 *ACFT critical A321, for CAT increase see DAP 14 03*.

SCTE AD 2.7 DISPONIBILIDAD ESTACIONAL - REMOCIÓN OBSTÁCULOS
SEASONAL AVAILABILITY-CLEARING

1	**Tipos de equipos de limpieza** *Type (s) of clearing equipment*	NO
2	**Prioridades de limpieza** *Clearance priorities*	NO
3	**Observaciones /** *Remarks*	Ninguna/None

SCTE AD 2.8 PLATAFORMA, CALLE DE RODAJE Y PUNTOS / POSICIONES VERIFICACION
APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATION DATA

1	**Superficie y resistencia de la plataforma** *Apron, surface and strength*	Superficie: CONC Resistencia: PCR 390 R/B/W/T
2	**Anchura, superficie y resistencia de las calles de rodaje/** *Taxiway width, surface and strength*	Anchura: 23 m Superficie: CONC Resistencia: PCR 320 R/A/W/T
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: YES INS: NO
5	**Observaciones**/*Remarks*	
	• 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 01al 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 GNDC 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 GNDC 121.9 MHZ ☞ • **Plataforma, todos los usuarios que requieran operar en el AP. deben comunicar sus intenciones de arribo al menos 12 Hrs. antes al email: aro.eltepual@dgac.gob.cl fbenavides@dgac.gob.cl con copia sebastian.munoz.j@mop.gov.cl jmiranda@creaxxion.cl informaciones@aeropuertodepuertomontt.cl** ☞ • **APN CTN al inicio del rodaje para girar a TWY alfa, la salida debe ser en MNM PWR debido al riesgo de chorro de aire, que puede causar lesiones y/o daños a personas, aeronaves e infraestructura aeronáutica.** ☞ • **Acceso a APN AVGAS 100LL a través de la TWY Alfa 50m al N del PRKG 1R.**	• *Main platform: ACR superior PCR request authorization DGAC.* • *APN: PRKG 1 and 3 AVBL ACFT reactors that need to leave turbine on, due to departure problems. ACFT must park parallel to AP terminal building. APN AVBL 6 boarding bridges 01 to 06 and 06 remote PRKG. Remote PRGK 1R available.* • *All traffic must maintain waiting at waiting point N° 1 located in front of the glide path antennas and/or continue to waiting point N° 2 located at 50 m THR according to Puerto Montt.* • *PRKG 06 ACFT B767 or lower. PRKG 01 to 05 ACFT A320 or lower.* • *South secondary APN, limited general aviation sect for ACFT wishing to stay overnight, must COOR 24 hrs BFR with motion area supervisor Tel 652486258 or SSEI tel 652486252* • ***APN, all users requiring operations at El Tepual AP must communicate their arrival intentions at least 12 hours in advance to the following email addresses: aro.eltepual@dgac.gob.cl fbenavides @dgac.gob.cl with a copy to: sebastian.munoz.j @mop.gov.cl jmiranda@creaxxion.cl informaciones @aeropuertodepuertomontt.cl*** • ***APN CTN at the start of taxiing to turn to TWY alfa, the exit should be at MNM PWR due to the risk of jet blast, which can cause injury and/or damage to people, ACFT and aeronautical infrastructure.*** • ***Access to APN AVGAS 100LL via TWY Alfa 50m N of PRKG 1R.***

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** *Use of aircraft stand ID signs, TWY guidance lines and visual docking/parking guidance system of aircraft stands.*	Señales de guía para el rodaje, ingreso a estacionamiento y puestos de estacionamiento. *Guide signs for taxiing, parking lot entrance and parking stalls.*
2	**Señales y LGT de RWY y TWY** 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 17: REIL, REDL. PAPI 3.0º LGT RWY 35: REDL, ALSF-2. PAPI 3.0º
3	***Barras de parada/****Stops bars*	NO
4	***Otras medidas de protección de la pista*** Other runway protection measures	NO
5	**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. *Holding point RWY 35: Holding point N° 1 in front of glide path antennas. Standby No. 2 located at 50 m THR 35. Bearing instructions Puerto Montt Ground Control.*

SCTE AD 2.10 **OBSTÁCULO DEL AERÓDROMO**
AERODROME OBSTACLES

En las áreas de aproximación/TKOF *In approach/TKOF areas*			En el área de circuito y en el AD *In circling area and at aerodrome*		Observaciones *Remarks*
1			2		3
OBST/ELEV			OBST/ELEV		OBS/RMKS
RWY/área afectada R*WY/area affected*	**Señales y LGT** *Markings/LGT*	**COORD GEO**	**RWY/área afectada** R*WY/area affected*	**Señales y LGT** *Markings/LGT*	**COORD GEO**
a	b	c	a	b	c
35/APCH 17/TKOF	Terreno 100 m (328 FT)	NO	NO	NO	AOC AD 2 SCTE -10
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. *CTN concentration of birds, medium size (gulls) on both sides 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 satelíticas HRTP, 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	**Información 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

CARACTERISTICAS FÍSICAS DE LA PISTA
RUNWAY PHYSICAL CHARACTERITICS

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	182º GEO 173º MAG	2.650 x 45	670 R/B/W/T CONC	41 25 36,97 S 73 05 36,71 W	80 m (264 FT)
35	002º GEO 353º 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)

RWY NR	RLS RWY / SWY	LEN/WID SWY (M)	LEN/WID CWY (M)	LEN/WID STP (M)	Dimensions of RWY end safety areas
1	7	8	9	10	11
17	+ 0.36 %	No	60 m	2.770 x 150	No
35	- 0.36 %	No	60 m	2.770 x 150	No

RWY NR	*Ubicación y descripción del sistema de detención de materiales de ingeniería (EMAS)* *Location and description of engineering material arresting system(EMAS)*	OFZ	OBS
1	12	13	14
17	NO	NO	NO
35	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. *RWY 35 access standby point located in front of the ILS glide path antennas. All traffic must maintain standby at this point, according to Ground Control Instructions 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.	*- RWY End Safety Area (RESA):* *RWY 17 Not available.* *RWY 35 Not available.*
- 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.	*- CTN Strip RWY 17/35 East side at 70 m RCL, throughout due to drainage channel parallel to RWY, 6.5 m WDI by 1.8 m deep at greatest dimension.*

SCTE AD 2.14

LUCES DE APROXIMACION Y DE PISTA
APPROACH AND RUNWAY LIGHTING

RWY	LGT APCH LEN INTST	LGT THR Colour 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	Green	PAPI 3º **LEFT**	NO	NO	2.650 m 60 m White, LIH	Red	NO	NO
35	REDL ALSF-2	Green	PAPI 3º **LEFT**	NO	NO	2.650 m 60 m White, LIH	Red	NO	NO

SCTE AD 2.15

OTRAS LUCES, FUENTE SECUNDARIA DE ENERGIA
OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY

1	**Emplazamiento, características y horas de funcionamiento ABN/IBN** *ABN/IBN location, characteristics and hours of operation*	ABN: 412552S 730532W, Edificio de la torre, FLG W EV 10 SEC/IBN: NO H24
2	**Emplazamiento LDI y LGT** *LDI location and LGT* **Anemómetro** *Anemometer*	LDI: NO TWR
3	**Luces de borde y eje de TWY** *TWY edge and centre line ligthing*	Borde: Yes Eje: NO
4	**Fuente auxiliar de energía/tiempo de conmutación** *Secondary power supply/switch-over time*	Fuente auxiliar de energía para todas las luces en el área de maniobra / Tiempo de conmutación: 10 SEC *Auxiliary power source for all lights in the maneuvering area / Switching time: 10 SEC*
5	**Observaciones** *Remarks*	Ninguna *None*

SCTE AD 2.16

ÁREA DE ATERRIZAJE DE HELICÓPTEROS
HELICOPTER LANDING AREA

1	**Coordenadas TLOF o THR de FATO** *Coordinates TLOF or THR of FATO*	NO
2	**Elevación de TLOF y/o FATO M/FT** *TKOF and/or FATO elevation M/FT*	NO
3	**Dimensiones, superficie, resistencia, señales de las áreas TLOF y FATO** *TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking*	NO
4	**BRG geográficas y MAG de FATO** *True and MAG BRG of FATO*	NO
5	**Distancias declaradas disponibles** *Declared distance available*	NO
6	**Luces APP y FATO** *APP and FATO lighting*	NO
7	**Observaciones** *Remarks*	NO

SCTE AD 2.17 **ESPACIO AÉREO ATS**
ATS AIRSPACE

1	**Designación y límites laterales** *Designation and lateral limits*	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** *Vertical limits*	CTR Upper limit 3.500 FT ALT ATZ Upper limit 2.000 FT AGL
3	**Clasificación del espacio aéreo** *Airspace classification*	CTR: D
4	**Distintivo de llamada del ATS/** *ATS unit call sign* **Idioma(s)/***Language (s)*	Puerto Montt Torre Español / Inglés
5	**Altitud de transición** *Transition altitude*	10.000 FT
6	**Observaciones** *Remarks*	VFR FLT FPL 15 minutos BFR ETD

SCTE AD 2.18 **INSTALACIONES DE COMUNICACIONES ATS**
RADIONAVIGATION AND LANDING LIGHTS

Designación del Servicio *Service designation*	**Distintivo de llamada** *Call sign*	**Frecuencia** *Frequency*	**Horas de operación (UTC)** *Hours of operation (UTC)*	**Observaciones** *Remarks*
1	**2**	**3**	**4**	**5**
RADAR	Puerto Montt Radar	119.5 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	5454 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

- Por motivos de seguridad y contaminación acústica, no se autorizan pruebas de motores a máxima potencia en plataforma.
- 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.
- **Aeronaves a Hélice y Reactores (Vertical y Horizontal) deben en embarque y desembarque tener sus Hélices completamente detenidas. Instrucciones Puerto Montt GNDC 121.9 Mhz.**

- *For safety and noise pollution reasons, engine tests at maximum power on the platform are not authorized.*
- *Engine test site at maximum power: TWY BRAVO for civilian, smaller commercial and military ACFT. South alveoli as an alternative for military ACFT and for larger ACFT, the first RWY 35 standby.*
- ***Propeller-Driven and Turboprop-Driven ACFT (vertical and horizontal) embarking and disembarking must do so with the blades completely stopped. Instructions: Puerto Montt GNDC 121.9 Mhz***

SCTE AD 2.22 **PROCEDIMIENTOS DE VUELO**
FLIGHT PROCEDURES

NIL

SCTE AD 2.23 **INFORMACION ADICIONAL**
ADDITIONAL INFORMATION

- TWR limitada visibilidad al SW por árboles de gran tamaño.
- CTN antena de comunicaciones de 50 m. HGT, localizada a 596 m. al W RCL RWY 35, sin baliza luminosa.
- CTN durante procedimiento de aproximación y despegue de RWY 17/35 por eventual deslumbramiento de puntero laser portátil.
- CTN Franja RWY 17/35 cost. E por 60 m de ancho en toda extensión, arbustos/árboles, HGT máxima 12 m.
- CTN árboles interfieren SFC APROX THR 35, promedio 12 m HGT, sobrepasando SFC en 2%.
- CTN OBST por Árboles en SFC APCH THR17 Interfiere 2 % la pendiente:
  1.- Dist. 257 m. FM THR 17, HGT 14 m.
  2.- Dist. 300 m. FM THR 17, HGT 19 m.
  3.- Dist. 349 m. FM THR 17, HGT 23 m.
  4.- Dist. 427 m. FM THR 17, HGT 22 m.
  5.- Dist. 475 m. FM THR 17, HGT 21 m.
  6.- Dist. 349 m. FM THR 17, HGT 11 m.
  7.- Dist. 340 m. FM THR 17, HGT 14 m.

- TWR limited visibility to the SW due to large trees.
- CTN 50 m communications antenna. HGT, located at 596 m. RCL RWY 35, without light beacon.
- CTN during approach and takeoff procedure of RWY 17/35 due to possible glare from portable laser pointer.
- CTN Strip RWY 17/35 cost. E by 60 m wide throughout, shrubs/trees, HGT max. 12 m.
- CTN trees interfere with SFC APROX THR 35, average 12 m HGT, exceeding SFC by 2%.
- CTN OBST by Trees in SFC APCH THR17 Interferes 2 % slope:
  1.- Dist. 257 m. FM THR 17, HGT 14 m.
  2.- Dist. 300 m. FM THR 17, HGT 19 m.
  3.- Dist. 349 m. FM THR 17, HGT 23 m.
  4.- Dist. 427 m. FM THR 17, HGT 22 m.
  5.- Dist. 475 m. FM THR 17, HGT 21 m.
  6.- Dist. 349 m. FM THR 17, HGT 11 m.
  7.- Dist. 340 m. FM THR 17, HGT 14 m.

SCTE AD 2.24 **CARTAS RELATIVAS AERÓDROMO**
AERODROME CHARTS

AIP VOLUMEN I	
Plano de obstáculos de aeródromo OACI Tipo “A” *ICAO Type "A" Aerodrome Obstacle Map*	**AD 2 SCTE -10**

PLANO DE OBSTACULOS DE AERODROMO - OACI / AERODROME OBSTRUCTION CHART - ICAO
TIPO A (LIMITACIONES DE UTILIZACION)
Tipe A (Operating Limitations)

DIMENSIONES Y ELEVACIONES EN METROS
Dimensions and elevations in meters

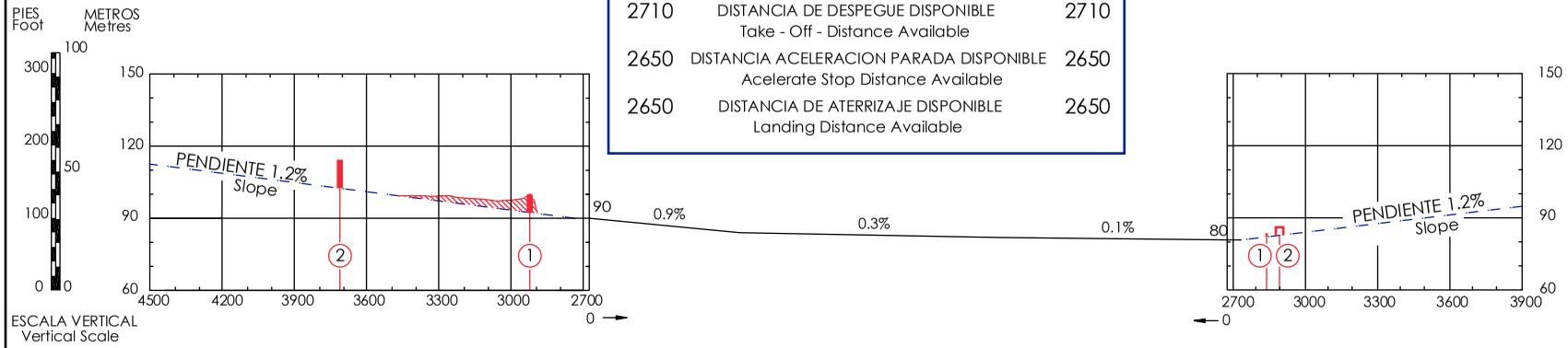
PUERTO MONTT / EL TEPUAL - Internacional

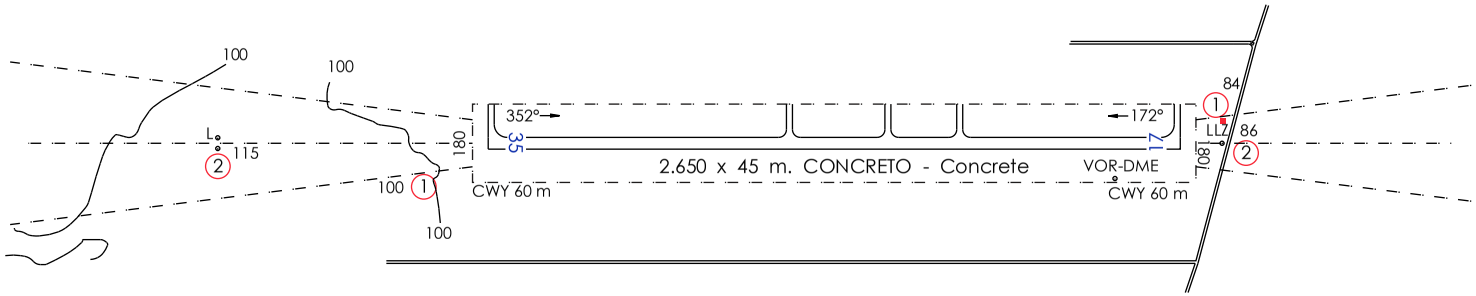
DECLINACION MAGNETICA 9,3° E 2010
Magnetic Variation

N mag

RWY 35 - 17

DISTANCIAS DECLARADAS / Declared distances		
RWY - 35		RWY - 17
2650	RECORRIDO DE DESPEGUE DISPONIBLE Take - Off - Run Available	2650
2710	DISTANCIA DE DESPEGUE DISPONIBLE Take - Off - Distance Available	2710
2650	DISTANCIA ACELERACION PARADA DISPONIBLE Acelerate Stop Distance Available	2650
2650	DISTANCIA DE ATERRIZAJE DISPONIBLE Landing Distance Available	2650





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-T-
TERRENO QUE PENETRA PLANO OBSTACULO-Terrain penetrating obstruction plane	▨



REGISTRO DE ENMIENDAS Amendment record		
NUM N°	FECHA Date	ANOTADO POR: Entered by:

DEPTO. CERTIF. Y FISCALIZ. DE AERODROMOS

AD 2. AERODROMOS/ *AERODROMES*

SCCI AD 2.1 **INDICADOR DE LUGAR Y NOMBRE DEL AERÓDROMO**
AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME

SCCI - AEROPUERTO PRESIDENTE CARLOS IBÁÑEZ DEL CAMPO – PUNTA ARENAS

SCCI 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*	530013S 705113W
2	**Dirección y distancia desde (ciudad)** *Direction and distance from (city)*	20 KM al N de la ciudad de Punta Arenas
3	**Elevación / temperatura de referencia** *Elevation / Reference temperatura*	43 m(139 FT)/15° C Enero
4	**Ondulación Geoidal (m)** *Geoidal Undulation (m)*	10,06
5	**MAG/VAR/Cambio anual** *MAG VAR/Annual change*	12.9 ° E (2022)
6	**Explotador, dirección postal, teléfono, e-mail, AFS, sitio web** *Name of AD operator, address, telephone, e-mail, AFS, website address.*	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)** *Types of traffic permitted (IFR/VFR)*	IFR/VFR
8	**Observaciones /** *Remarks*	Ninguna/None

SCCI AD 2.3 **HORAS DE FUNCIONAMIENTO /** *OPERATIONAL HOURS*

1	**Administración del AD /** *AD operator*	H24
2	**Aduanas /** *Customs*	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) /** *Health and sanitation*	H24
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*	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** *Cargo/ handling facilities*	Por las compañías consignatarias *For consignee companies*
2	**Tipos de combustibles-lubricante** *Fuel/oil types*	Enex Jet A-1, AVGAS 100LL AVBL camión reabastecedor coordinar TEL +56944219527, lubricante NO
3	**Instalaciones/capacidad de reabastecimiento** *Fuelling facilities/capacity*	YES, PRKG PSN 4 y 5 AVBL refuelling only, or what DGAC dispose.
4	**Instalaciones de descongelamiento** *De icing facilities*	NO
5	**Espacio de hangar para aeronaves visitantes** *Hangar space available for visiting aircraft*	NO
6	**Instalaciones para reparaciones de aeronaves visitantes** *Repair facilities for visiting aircraft*	NO
7	**Observaciones /** *Remarks*	Ninguna/None

SCCI AD 2.5 INSTALACIONES Y SERVICIOS PARA LOS PASAJEROS
PASSENGER FACILITIES

1	**Hoteles** *Hotels*	NO
2	**Restaurantes** *Restaurants*	YES
3	**Transportes** *Transportation*	Buses, Taxis.
4	**Instalaciones y servicios médicos** *Medical facilities*	NO
5	**Oficinas bancarias y de correos** *Banks and post office*	NO
6	**Oficina de turismo** *Tourist office*	NO
7	**Observaciones** / *Remarks*	NO

SCCI AD 2.6 SERVICIO DE SALVAMENTO Y EXTINCION DE INCENDIOS
RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES

1	**Categoría del AD para la extinción de incendios** *AD category for fire fighting*	CAT 7 H24
2	**Equipo de salvamento** *Rescue equipment*	YES
3	**Capacidad para retirar aeronaves inutilizadas** *Capability for removal of disabled aircraft*	NO
4	**Observaciones** *Remarks*	ACFT crítica A321, para incremento CAT ver DAP 14 03 *ACFT critical A321, for CAT increase see DAP 14 03*.

SCCI AD 2.7 DISPONIBILIDAD ESTACIONAL - REMOCIÓN OBSTÁCULOS
SEASONAL AVAILABILITY-CLEARING

1	**Tipos de equipos de limpieza** *Type (s) of clearing equipment*	Nieve, hielo
2	**Prioridades de limpieza** *Clearance priorities*	RWY/TWY/RAMP
3	**Observaciones /** *Remarks*	Ninguna/None

SCCI AD 2.8 PLATAFORMA, CALLE DE RODAJE Y PUNTOS / POSICIONES VERIFICACION
APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATION DATA

1	**Superficie y resistencia de la plataforma** *Apron, surface and strength*	Superficie: ASPH Resistencia: PCR 640 R/B/W/T
2	**Anchura, superficie y resistencia de las calles de rodaje/** *Taxiway width, surface and strength*	**TWY ALFA Anchura: 45 M** TWY ALFA Superficie: ASPH TWY ALFA Resistencia: PCR 500 R/B/W/T
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*	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@reddeaeropuertos.cl CEL +56998536012. Email ARO aro.arenas @dgac.gob.cl TEL +56612745417, excepto ACFT HOSP, MEDEVAC, STATE, HUM, SAR.	- *ACR superior PCR request authorization D.G.A.C.* - *TWY ECHO is 236 m long by 23 m wide, asphalt surface, edge lights, with guide lines. TWY ECHO joins Platform in the W sector with RWY 01/19.* - *APN limited, the entry and exit of crew, passengers and cargo from aircraft that must be parked outside APN, must be carried out in vehicles of external companies, prior to the arrival and departure of the aircraft, coordinated and charged to the operator.* - *PRKG limited to scheduled flight operations only, other operations coordinate 10 days in advance with:* *email supervisor.puq@reddeaeropuertos.cl CEL +56998536012. email ARO aro.arenas@dgac.gob.cl TEL +56612745417, excepto ACFT HOSP, MEDEVAC, STATE, HUM, 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** *Use of aircraft stand ID signs, TWY guidance lines and visual docking/parking guidance system of aircraft stands.*	Señales de guía para el rodaje, ingreso a estacionamiento y puestos de estacionamiento. *Guide signs for taxiing, parking lot entrance and parking stalls.*
2	**Señales y LGT de RWY y TWY** 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, RENL. LGT RWY 19: REDL, RENL. LGT RWY 07: REIL, REDL. PAPI 3.0º. LGT RWY 25: REDL, ALSF-1. PAPI 3.0º. LGT RWY 12: REDL, REIL. LGT RWY 30: REDL, SSALF. PAPI 3.0º. OPS nocturnas o IMC, circuitos LGT podría ser usado simultaneamente para guía de Taxeo.
3	***Barras de parada/****Stops bars*	NO
4	***Otras medidas de protección de la pista*** Other runway protection measures	NO
5	**Observaciones/***Remarks*	NO

SCCI AD 2.10 **OBSTÁCULO DEL AERÓDROMO**
AERODROME OBSTACLES

En las áreas de aproximación/TKOF *In approach/TKOF areas*			**En el área de circuito y en el AD** *In circling area and at aerodrome*		**Observaciones** *Remarks*
1			**2**		**3**
OBST/ELEV			**OBST/ELEV**		**OBS/RMKS**
RWY/área afectada *RWY/area affected*	**Señales y LGT** *Markings/LGT*	**COORD GEO**	**RWY/área afectada** *RWY/area affected*	**Señales y LGT** *Markings/LGT*	**COORD GEO**
a	**b**	**c**	**a**	**b**	**c**
Ver AD 2 SCCI-11					

SCCI AD 2.11 **INFORMACIÓN METEOROLÓGICA PROPORCIONADA**
METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED

1	**Oficina MET asociada** *Associated MET office*	Centro Meteorológico Regional Austral (FIR Punta Arenas)
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 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** *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 satelíticas HRPT, GVAR y WAFS. Cámara 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

SCCI AD 2.12

CARACTERISTICAS FÍSICAS DE LA PISTA
RUNWAY PHYSICAL CHARACTERITICS

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 076º 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 256º 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 126º 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 306º 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 016º 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 196º 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)

RWY NR	RLS RWY / SWY	LEN/WID SWY (M)	LEN/WID CWY (M)	LEN/WID STP (M)	Dimensions of RWY end safety areas
1	7	8	9	10	11
07	-0.3%	240	300	2910 x 300	NO
25	+0.3%	60	60	2910 x 300	NO
12	-0.4%	NO	60	2520 x 150	NO
30	+0.4%	NO	60	2520 x 150	NO
01	-0.2%	NO	60	1797 x 150	NO
19	+0.2%	NO	60	1797 x 150	NO

RWY NR	*Ubicación y descripción del sistema de detención de materiales de ingeniería (EMAS)* *Location and description of engineering material arresting system(EMAS)*	OFZ	OBS
1	12	13	14
07	NO	NO	NO
25	NO	NO	NO
12	NO	NO	NO
30	NO	NO	NO
01	NO	NO	NO
19	NO	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 APROXIMACION Y DE PISTA
APPROACH AND RUNWAY LIGHTING

RWY	LGT APCH LEN INTST	LGT THR Colour 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	Green	PAPI 3.0º **LEFT**	NO	NO	2.790 m 50 m White, LIH	Rojo Red	240 m Roja Red	REDL 8.5m FM SGL OF RWY EDGE
25	ALSF-1 REDL	Green	PAPI **LEFT** 3.0°	NO	NO	2.790 m 50 m White, LIH	Rojo Red	NO	REDL 8.5m FM SGL OF RWY EDGE
12	REIL REDL	Green	NO	NO	NO	2.400 m 50 m White.	Rojo Red	NO	NO
30	REDL SSALF	Green	PAPI 3.0° **LEFT**	NO	NO	2.400 m 50 m White.	Rojo Red	NO	NO
01	REDL	Green	NO	NO	NO	1.677 m 50 m White, LIH	Rojo Red	NO	NO
19	REDL	Green	NO	NO	NO	1.677 m 50 m White, LIH	Rojo Red	NO	NO

SCCI AD 2.15 **OTRAS LUCES, FUENTE SECUNDARIA DE ENERGIA**
OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY

1	**Emplazamiento, características y horas de funcionamiento ABN/IBN** *ABN/IBN location, characteristics and hours of operation*	ABN: **YES** IBN: NO
2	**Emplazamiento LDI y LGT** *LDI location and LGT* **Anemómetro** *Anemometer*	NO
3	**Luces de borde y eje de TWY** *TWY edge and centre line ligthing*	Borde: YES Eje: NO
4	**Fuente auxiliar de energía/tiempo de conmutación** *Secondary power supply/switch-over time*	10 SEC todas las luces en el área de maniobra. *10 SEC all lights in maneuver area*
5	**Observaciones** *Remarks*	Ninguna *None*

SCCI AD 2.16 **ÁREA DE ATERRIZAJE DE HELICÓPTEROS**
HELICOPTER LANDING AREA

1	**Coordenadas TLOF o THR de FATO** *Coordinates TLOF or THR of FATO*	NO
2	**Elevación de TLOF y/o FATO M/FT** *TKOF and/or FATO elevation M/FT*	NO
3	**Dimensiones, superficie, resistencia, señales de las áreas TLOF y FATO** *TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking*	NO
4	**BRG geográficas y MAG de FATO** *True and MAG BRG of FATO*	NO
5	**Distancias declaradas disponibles** *Declared distance available*	NO
6	**Luces APP y FATO** *APP and FATO lighting*	NO
7	**Observaciones** *Remarks*	NO

SCCI AD 2.17 **ESPACIO AÉREO ATS**
ATS AIRSPACE

1	**Designación y límites laterales** *Designation and lateral limits*	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** *Airspace classification*	CTR: D
4	**Distintivo de llamada del ATS/** *ATS unit call sign* **Idioma(s)/***Language (s)*	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 *Service designation*	**Distintivo de llamada** *Call sign*	**Frecuencia** *Frequency*	**Horas de operación (UTC)** *Hours of operation (UTC)*	**Observaciones** *Remarks*
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 (14,3º 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 ATENUACION 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.

For safety and noise pollution reasons, engine tests are not authorized on the platform, TWY A, between TWY C and RWY 01, Hangar access road and the Platforms connected by it, unless the Airport Authority so provides, TWR will designate the appropriate place to perform these tests, within the maneuvering area, instructions Freq. 121.9 mhz.

SCCI AD 2.22 **PROCEDIMIENTOS DE VUELO**
FLIGHT PROCEDURES

NO

SCCI AD 2.23 **INFORMACION ADICIONAL**
ADDITIONAL INFORMATION

✂

- 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.
- PRKG 4 prioridad para ACFT de Estado, Evacuación Aeromédicas y Hospitalarias.
- Bahía de giro disponible en RWY 25, para operaciones día y noche.
- Las salidas y arranque autopropulsado están autorizados en PRKG 4 y PRKG 5 para ACFT MTOW 101.500 LB o inferior, coordinado con supervisor APN, se requiere salida autopropulsada 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.
- PRKG 6A y 6B no disponible cuando este estacionada ACFT B787 en Puente N° 1. Instrucciones Punta Arenas GNDC.
- 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.
- TWY A entre TWY C y RWY 01/19 no disponible para prueba de motores o ARR/DEP de HEL frente edificio SSEI.
- RWY 07/25 PA; NPA; RWY 12/30 NPA; RWY 01/19 NPA.
- 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.
- CTN hangares FACH y terraplén a 179 m THR 30, superan en 2.4 m rasante permitida.
- 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%.
- 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
- CTN terreno y arbustos a 155 m SE THR 25, superan SFC APCH/DEP, en un 1 por ciento.
- CTN árboles 4 m HGT a 100 m Norte THR 19, penetran SFC APCH/DEP, en 3 m.
- CTN por tres antenas aeronáuticas a 663 m SW THR 01, penetran SFC transición.
- CTN 3 postes 4 m HGT, no señalizados, a 465 m THR 30, sector SSW, interfieren SFC APCH/DEP en 1,5M APRX.
- CTN franja sector sur de la RWY 07/25 debido a cámaras eléctricas 0,20 m sobre el nivel del terreno.
- CTN RWY 07 por obst. señalizado 1 m. HGT loc. a 56 m BFR THR 07 a 26 m ambos lados prolongación eje RWY.
- CTN RWY 12 por obst. señalizado 1 m. HGT loc. a 55 m BFR THR 12 a 23 m ambos lados prolongación eje RWY.
- 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.
- CTN Franja RWY 07 entre 100 y 200 M. inicial a la derecha de franja por depresión 4 M. de profundidad.

- *Due to the complexity of the maneuvering area, the following critical points have been determined: a) Runway 25 threshold. b) Intersection of runway 01 with runway 07. c) Intersection of runway 01 with taxiway Charlie.*
- *PRKG 4 priority for State ACFT, Aeromedical and Hospital Evacuation.*
- *Turning bay available in RWY 25, for day and night operations.*
- *Self propelled exit and start up are authorized FM PRKG 4 and PRKG 5 for ACFT with MTOW 101.500LB or lower, prior COOR with APN supervisor. Self propelled exit at MNM PWR required. Other ACFT must be tracted to safety line for its starting, other cases such as refueling and others, COOR with APN supervisor TEL 612745418 – 612745419*
- *PRKG 6A and 6B not available when ACFT B787 is parked at Bridge No. 1. Punta Arenas GNDC instructions.*
- *ACFT type B787, B462, RJ1H, B737, B767, DC8, IL76, K35E, A318, A319, A320, and A321 must be brought to safety line for departure. Other ACFT, fuelling and other cases must be coordinated with apron supervisor.*
- *TWY A between TWY C and RWY 01/19 not available for engine testing or HEL ARR/DEP in front of SSEI building.*
- *RWY 07/25 PA; NPA; RWY 12/30 NPA; RWY 01/19 NPA.*
- *CTN 3 power poles 8 m HGT no SGL at 465 m THR 30, SSW sector, interfere SFC APCH/DEP at 1.5 NM APRX.*
- *CTN FACH hangars and embankment at 179 m THR 30, 2.4 m higher than the permitted grade.*
- *CTN OBST natural, trees and terrain that penetrate the SFC APCH/DEP and exceed it by: Tree at 121 m THR 12, by 3.6%, Tree at 212 m THR 12, by 1.4%, Tree (set) at 300 m APRX of THR 12, by 0.3%.*
- *CTN Water Cup (unmarked) at 862 m SW THR 01 penetrating the SFC APCH/DEP by 0.22 percent.*
- *CTN soil and shrubs at 155 m SE THR 25, exceed SFC APCH/DEP, by 1 percent.*
- *CTN trees 4 m HGT at 100 m North THR 19, penetrate SFC APCH/DEP, in 3 m.*
- *CTN by three aeronautical antennas at 663 m SW THR 01, penetrate SFC transition.*
- *CTN 3 poles 4 m HGT, not marked, at 465 m THR 30, SSW sector, interfere SFC APCH/DEP in 1.5M APRX.*
- *CTN strip south sector of RWY 07/25 due to electrical cameras 0.20 m above ground level.*
- *CTN RWY 07 by signalized obstacle 1m. HGT loc. at 56 m BFR THR 07 at 26 m both sides RWY axis extension.*
- *CTN RWY 12 by 1 m signaled obstacle. HGT loc. at 55 m BFR THR 12 at 23 m both sides RWY axis extension.*
- *CTN RWY 01/19 3 Wind Farm 125 M AGL at 6.1 KM N of THR 19, in the following COOR: 525625S/0705012W, 525614S/0705050W and 525600S/0704936W. Instructions Punta Arenas TWR or Punta Arenas GNDC.*
- *CTN Strip RWY 07 between 100 and 200 M. initial right of strip by depression 4 M. deep.*

- 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.
- CTN Arboles superan los 4M en pendiente del 2% en SAPCH RWY 07
- CTN Arboles superan los 4M en pendiente del 2% en SAPCH RWY 19
- CTN OBST debido a postes línea eléctrica de 10,5 HGT LOC a 300M NNE THR19, instrucciones Punta Arenas TWR o GNDC.
- CTN OBST 1.4 m. HGT de 2 x 2 m. a 70 m. al NE eje RWY 07, Sector THR 07.
- CTN Franja RWY 07 780 m. iniciales de Franja de seguridad a la derecha reducido a 100 m.
- No existe señal obligatoria en RWY30 INT TWY ALFA. Información girar a TWY ALFA.
- No existe señal obligatoria en RWY01 INT TWY ECHO. Información girar a TWY ECHO.
- No existe señal obligatoria en RWY19 INT TWY ECHO. Información girar a TWY ECHO.
- No existe señal obligatoria en RWY19 INT TWY CHARLIE. Información girar a TWY CHARLIE.
- No existe señal obligatoria en RWY19 INT TWY ALFA. Información girar a TWY ALFA.
- No existe señal obligatoria en INT TWY CHARLIE con RWY 01/19. Señal de parada obligatoria a la izquierda.
- No existe señal obligatoria en INT RWY 01 con RWY 07/25. Señal de parada obligatoria a la derecha.
- No existe señal obligatoria en INT TWY DELTA con RWY 07/25. Señal de parada obligatoria a la derecha e izquierda.
- No existe señal obligatoria en INT TWY ALFA con RWY 01/19. Señal de parada obligatoria a la derecha.
- Señales de INFO obligatorias localizadas a 18M del borde de RWY 07/25.
- No existe señal obligatoria en INT TWY ALFA con TWY Charlie. Señal de giro a TWY ALFA.
- 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.
- 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.

- *CTN Wind Farm, SECT Cabo Negro, 3 Towers located 4.8 KM N THR 19 of AP. Carlos Ibáñez del Campo, HGT 74 m, COORD GEO: 525652S/704942W 525658S/704945W 525703S/704948W. Marked with white and red stripes on blades and flashing lights on each tower. GND/400 FT AMSL.*
- *CTN Trees exceed 4M on 2% slope in SAPCH RWY 07*
- *CTN Trees exceed 4M on 2% slope in SAPCH RWY 19*
- *CTN OBST due to 10.5 HGT LOC power line poles at 300M NNE THR19, Punta Arenas TWR or GNDC instructions.*
- *CTN OBST 1.4 m. HGT 2 x 2 m. at 70 m. to the NE axis RWY 07, Sector THR 07.*
- *CTN Strip RWY 07 780 m. Initial right-hand buffer strip reduced to 100 m.*
- *There is no mandatory signal at RWY30 INT TWY ALFA. Information turn to TWY ALFA.*
- *There is no required signal at RWY01 INT TWY ECHO. Information turn to TWY ECHO.*
- *There is no mandatory sign at RWY19 INT TWY ECHO. Information turn to TWY ECHO.*
- *There is no mandatory sign at RWY19 INT TWY CHARLIE. Information turn to TWY CHARLIE.*
- *There is no mandatory signal at RWY19 INT TWY ALFA. Information turn to TWY ALFA.*
- *There is no mandatory sign at INT TWY CHARLIE with RWY 01/19. Mandatory stop sign on the left.*
- *There is no mandatory sign at INT RWY 01 with RWY 07/25. Mandatory stop sign on the right.*
- *There is no mandatory sign at INT TWY DELTA with RWY 07/25. Mandatory stop sign on the right and left.*
- *There is no mandatory sign at INT TWY ALFA with RWY 01/19. Mandatory stop sign on the right.*
- *Mandatory INFO signals located 18M from the edge of RWY 07/25.*
- *There is no mandatory signal at INT TWY ALFA with TWY Charlie. Turn signal to TWY ALFA.*
- *Obstacle, frangible anemometer mast with obstacle light, 10 m. HGT located at GEO COORD 525958S/705215W, INT RWY 07 and RWY 12 at 65 m. SW THR 12 and 270 m. SW RCL RWY 12, 300 m. to the NE THR 07 and 160 m. N RCL RWY 07.*
- *Obstacle, frangible Back-Up anemometer mast with obstacle light, 10 m. HGT located in GEO COORD*
- *530006S/705018W, 300 m. W THR 25 and 120 m. S RCL RWY 25.*

SCCI AD 2.24

CARTAS RELATIVAS AERÓDROMO
AERODROME CHARTS

AIP VOLUMEN I	
Plano de obstáculos de aeródromo OACI Tipo “A” *ICAO Type "A" Aerodrome Obstacle Map*	**AD 2 SCCI-11**

PLANO DE OBSTACULOS DE AERODROMO - OACI / AERODROME OBSTRUCTION CHART - ICAO
TIPO A (LIMITACIONES DE UTILIZACION)
Tipe A (Operating Limitations)

DIMENSIONES Y ELEVACIONES EN METROS
Dimensions and elevations in meters

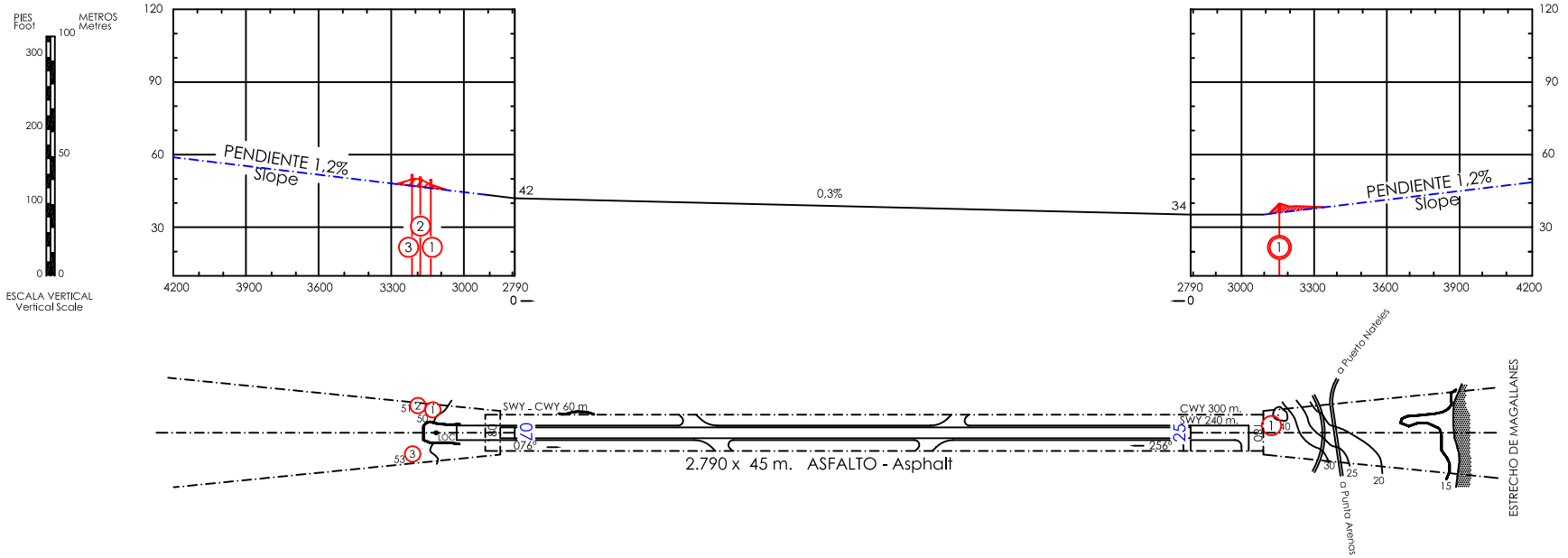
PUNTA ARENAS / CARLOS IBAÑEZ DEL CAMPO - Internacional

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 ACELERACION PARADA DISPONIBLE Acelerate 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	-T-T-T-
TERRENO QUE PENETRA PLANO OBSTACULO-Terrain penetrating obstruction plane	

ESCALA HORIZONTAL
Horizontal Scale

METROS Meters: 400 0 1000 2000
PIES Foot: 1500 0 3000 6000

REGISTRO DE ENMIENDAS Amendment record		
NUM N°	FECHA Date	ANOTADO POR: Entered by:

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE
INTENTIONALLY LEFT BLANK

AD 2. AERODROMOS/ *AERODROMES*

SCEL AD 2.1 **INDICADOR DE LUGAR Y NOMBRE DEL AERÓDROMO**
AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME

SCEL - AEROPUERTO ARTURO MERINO BENÍTEZ - SANTIAGO

SCEL 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*	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 Nº 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, sitio web** *Name of AD operator, address, telephone, e-mail, AFS, website address.*	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: SCELYDYX – SCELZPZX – SCELZPZB – SCELAUYX; 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 operator*	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 sito web: www.aduana.cl *Crew must request entry control service 02 hours prior to flight or arrival to CEL (56-9) 998895778 (Shift Manager), for more information see website: www.aduana.cl*	
	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 sito web: www.policia.cl/extrajería/portada *Crew must request inspection service 02 hours prior to flight or arrival TEL (56-2) 29955221, CEL (56-9) 966294443 (Shift Manager), for more information see website: www.policia.cl/extrajería/portada*	
3	**Dependencias de sanidad (SAG) /** *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 maría.ayerdi@sag.gob.cl. CEL (56-9) 93184690 Jefe de Servicio, CEL (56-9) 91593664 (SAG Losa), para mayor información sitio www.sag.cl *Aircraft operators must inform SAG 12 hours prior to the arrival of their aircraft, which will comply with the periodic disinfection treatment. This notice is sent to maría.ayerdi@sag.gob.cl. CEL (56-9) 93184690 Head of Service, CEL (56-9) 91593664 (SAG Losa), for more information, please visit 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 *Upon request to the Handling Companies*
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** *Cargo/ handling facilities*	YES
2	**Tipos de combustibles-lubricante** *Fuel/oil types*	Jet A1/OIL 2380 y 2197
3	**Instalaciones/capacidad de reabastecimiento** *Fuelling facilities/capacity*	YES
4	**Instalaciones de descongelamiento** *De icing facilities*	YES
5	**Espacio de hangar para aeronaves visitantes** *Hangar space available for visiting aircraft*	YES
6	**Instalaciones para reparaciones de aeronaves visitantes** *Repair facilities for visiting aircraft*	YES
7	**Observaciones /** *Remarks*	Ninguna/None

SCEL AD 2.5 **INSTALACIONES Y SERVICIOS PARA LOS PASAJEROS**
PASSENGER FACILITIES

1	**Hoteles** *Hotels*	YES
2	**Restaurantes** *Restaurants*	YES
3	**Transportes** *Transportation*	Buses, Taxis.
4	**Instalaciones y servicios médicos** *Medical facilities*	Primeros auxilios en el AP *First aid in the AP*
5	**Oficinas bancarias y de correos** *Banks and post office*	YES
6	**Oficina de turismo** *Tourist office*	YES
7	**Observaciones** / *Remarks*	NO

SCEL AD 2.6 **SERVICIO DE SALVAMENTO Y EXTINCION DE INCENDIOS**
RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES

1	**Categoría del AD para la extinción de incendios** *AD category for fire fighting*	CAT 9
2	**Equipo de salvamento** *Rescue equipment*	YES
3	**Capacidad para retirar aeronaves inutilizadas** *Capability for removal of disabled aircraft*	NO
4	**Observaciones** *Remarks*	Ninguna/ *None*

SCEL AD 2.7 **DISPONIBILIDAD ESTACIONAL - REMOCIÓN OBSTÁCULOS**
SEASONAL AVAILABILITY-CLEARING

1	**Tipos de equipos de limpieza** *Type (s) of clearing equipment*	NO
2	**Prioridades de limpieza** *Clearance priorities*	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** *Apron, surface and strength*	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 DGAC no dispone de estacionamientos para larga estadía. *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). DGAC has not parking for long demurrage.*
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 III FREQ 117.2 Mhz, radial 357 DEG.** *VOR AMB LOC axis of TWY ALFA, before turn THR17L, before stopping point for CAT III operations. FREQ 116.1, radial 352 DEG.* ***VOR PDH LOC axis TWY ZULU before THR 17R turn, before CAT III FREQ 117.2 Mhz indication sign, radial 357 DEG.***
5	**Observaciones**/*Remarks*	ACR superior PCR solicitar autorización DGAC *ACR superior PCR request DGAC authorization*

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 Líneas de guía TWY y sistemas de guía visual de atraque y estacionamiento de los puestos de aeronaves** *Use of aircraft stand ID signs, TWY guidance lines and visual docking/parking guidance system of aircraft stands.*	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. *Use of aircraft parking stand identification signs, taxiway guidance lines and aircraft parking stand docking/parking guidance system, aircraft parking stand access roads.*
2	**Señales y LGT de RWY y TWY** TWY/RWY markings and LGT	SGL RWY: Designadores, eje, borde, zona toma contacto, punto de visada, letreros, NO ENTRY LGT RWY 17L: ALSF-2, RCLL, REDL, TDZL, REIL. PAPI 3.0º, RTHL LGT RWY 35R: SSALS, RCLL, REDL, REIL, RTHL, PAPI 3.0º 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 Benítez-Santiago
4	***Otras medidas de protección de la pista*** Other runway protection measures	NO
5	**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 circulo negro y otro circulo exterior blanco. *Position markings for LVP (Pink Spots) are painted to the WEST of the ZULU, ALFA, PAPA and KILO taxiway axis. The markings consist of a black alphanumeric sign on a pink circle of 3 m diameter, bounded by an black circle and another white outer circle.*

SCEL AD 2.10 **OBSTÁCULO DEL AERÓDROMO**
AERODROME OBSTACLES

En las áreas de aproximación/TKOF *In approach/TKOF areas*			**En el área de circuito y en el AD** *In circling area and at aerodrome*		**Observaciones** *Remarks*
1			**2**		**3**
OBST/ELEV			**OBST/ELEV**		**OBS/RMKS**
RWY/área afectada R*WY/area affected*	**Señales y LGT** *Markings/LGT*	**COORD GEO**	**RWY/área afectada** R*WY/area affected*	**Señales y LGT** *Markings/LGT*	**COORD GEO**
a	**b**	**c**	**a**	**b**	**c**
VER / SEE AD 2 SCEL-42/43					

SCEL AD 2.11 **INFORMACIÓN METEOROLÓGICA PROPORCIONADA**
METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED

1	**Oficina MET asociada** *Associated MET office*	Centro Meteorológico Arturo Merino Benítez
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 Benítez 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 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.Visibilimetro RWY 17L TDZ y RWY 17R TDZ *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*	
9	**Dependencias ATS que reciben información** *ATS unit provided with information*	ACC; TWR; FSS
10	**Información adicional (limitación de servicio, etc.)** *Additional information (limitations of service, etc.)*	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*

TEL:
+56 224392000 Ax. 4677
+56 224392000 Ax. 4678
+56 224392000 Ax. 4680

AFS: SCSCYOYX

aischile@dgac.gob.cl
aismap@dgac.gob.cl
www.dgac.gob.cl
www.aipchile.dgac.gob.cl

CHILE

SUPLEMENTO AIP-CHILE
SUPPLEMENT AIP-CHILE

AIRAC SUP AIP-CHILE

AFECTA/IT AFFECTS
VOL I

S16/2026

FECHA PUBLICACIÓN
03 SEP 2026

ESTABLECE LAS CONDICIONES OPERACIONALES TEMPORALES DE LA RWY 17R/35L DEL AEROPUERTO ARTURO MERINO BENÍTEZ (SCEL)

ESTABLISHES THE TEMPORARY OPERATIONAL CONDITIONS OF RWY 17R/35L AT ARTURO MERINO BENÍTEZ AIRPORT (SCEL)

I. PROPÓSITO

El presente SUP AIP establece las condiciones operacionales temporales de la RWY 17R/35L del Aeropuerto Arturo Merino Benítez (SCEL), con motivo de trabajos programados de reparación de la carpeta asfáltica en el último tercio de la RWY 17R.

II. MATERIA

a) Los trabajos de reparación de la carpeta asfáltica de RWY 17R se ejecutarán entre el 13 OCT 2026 y el 24 OCT 2026, de lunes a sábado, excepto festivos, entre 1000 y 2300 UTC.
b) No se realizarán trabajos los, domingos ni festivos.
c) A partir del 13 OCT 2026, la RWY 17R dispondrá, durante el horario de trabajos, de las siguientes distancias declaradas:

I. PURPOSE

This AIP SUP establishes the temporary operational conditions of RWY 17R/35L at Arturo Merino Benítez Airport (SCEL), due to scheduled asphalt pavement repair works on the last third of RWY 17R.

II. SUBJECT

a) RWY 17R asphalt pavement repair works will be carried out from OCT 13 until OCT 24 2026, Monday through Saturday, excluding public holidays, between 1000 and 2300 UTC.
b) No works will be carried out on Sun. or public holidays.
c) From OCT 13 2026, RWY 17R will have the following declared distances during working hours:

RWY	TORA	TODA	ASDA	LDA
17R	**2300 m**	**2300 m**	**2300 m**	**2300 m**
35L	**2300 m**	**2300 m**	**2300 m**	N/A

Esta configuración se mantendrá durante las jornadas y horarios de trabajo hasta la finalización de las obras prevista para el 24 OCT 2026.

This configuration will remain in effect during working periods until completion of the works, scheduled for OCT 24, 2026.

d) Cierre temporal RWY 35L para Aterrizajes: Durante todas las jornadas y horarios de ejecución de los trabajos, la RWY 35L permanecerá cerrada para aterrizajes. La limitación de RWY 35L será publicada mediante NOTAM.

d) Temporary closure of RWY 35L During all working days and working hours, RWY 35L will be closed for landing operations. RWY 35L limitations will be promulgated by NOTAM.

e) Fuera del horario establecido para la ejecución de las obras, y una vez retirados de la franja y áreas operacionales todos los equipos, personal, materiales y elementos asociados a los trabajos, la RWY 17R/35L será restituida a su condición operacional normal.

e) Outside the established working hours, and once all personnel, equipment, materials and other work-related elements have been removed from the runway strip and operational areas, RWY 17R/35L will be restored to its normal operational condition.

Las distancias declaradas serán:

Declared distances will be:

RWY	TORA	TODA	ASDA	LDA
17R	**3800 m**	**3800 m**	**3800 m**	**3800 m**
35L	**3800 m**	**3800 m**	**3800 m**	**3800 m**

f) La restitución diaria de la RWY a su condición normal estará sujeta a inspección operacional previa y liberación del área de trabajos.

f) Daily restoration of the runway to its normal operational condition will be subject to a prior operational inspection and clearance of the work area.

g) Si por condiciones meteorológicas u otras de fuerza mayor, ocurrieren retrasos en la programación, podrá ampliarse el período de obras a domingos o festivos, que sean necesarios, para cumplir con la fecha de término de obras.

g) If delays in the schedule occur due to weather conditions or other events of force majeure, the construction period may be extended to include Sundays, or public holidays as necessary to meet the project completion date.

III. VIGENCIA

El presente SUP AIP entrará en vigencia el 13 OCT 2026 y permanecerá vigente hasta el 24 de OCT, 2026, o hasta la finalización de los trabajos.
Cualquier retraso al inicio o cambio en la fecha de finalización será *informado por NOTAM.*
Una vez finalizadas las obras y restituida permanentemente la RWY 17R/35L a su condición operacional normal, el presente SUP AIP será cancelado.

III. VALIDITY

This AIP SUP will take effect on 13 OCT 2026 and will remain valid until OCT 24, 2026, or until completion of the work.
Any delay in the starting date, or change in the completion date will be communicated by NOTAM.
Upon completion of the works and permanent restoration of RWY 17R/35L to its normal operational condition, this AIP SUP will be cancelled.

///

SCEL AD 2.12

CARACTERISTICAS FÍSICAS DE LA PISTA
RUNWAY PHYSICAL CHARACTERITICS

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
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)
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)

RWY NR	RLS RWY / SWY	LEN/WID SWY (M)	LEN/WID CWY (M)	LEN/WID STP (M)	Dimensions of RWY end safety areas
1	7	8	9	10	11
17L	0,0%	NO	NO	3.870 x 300	YES
35R	0,0%	NO	NO	3.870 x 300	YES
17R	0,0%	NO	NO	3.920 x 300	YES
35L	0,0%	NO	NO	3.920 x 300	YES

RWY NR	*Ubicación y descripción del sistema de detención de materiales de ingeniería (EMAS)* *Location and description of engineering material arresting system(EMAS)*	OFZ	OBS
1	12	13	14
17L	NO	NO	WDI RWY 17L
35R	NO	NO	WDI RWY 35R
17R	NO	NO	WDI RWY 17R
35L	NO	NO	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 APROXIMACION Y DE PISTA
APPROACH AND RUNWAY LIGHTING

RWY	LGT APCH LEN INTST	LGT THR Colour 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 RCLL REDL TDZL REIL	Green	PAPI 3.0° **LEFT**	YES	2.600m EV 50m W LIH FM 2.500m 3.150m W/R LIH FM 3.150m 3.750m R LIH	3.750m EV 60m W LIH	NO	NO	NO
35R	SSALS RCLL REDL REIL	Green	PAPI 3.0° **LEFT**	NO	NO	600m R EV 60m 3.200m EV 60m W LIH	NO	NO	NO
17R	ALSF-2 RCLL REDL REIL TCLL	Green	PAPI 3.0° **LEFT**	NO	3.200m EV 15m W 3.800m R	NO	NO	NO	NO
35L	REIL RCLL REDL		PAPI 3.0° **LEFT**	NO	3.200m EV 15m W 3.800m R	3.800m EV 50m	NO	NO	NO

SCEL AD 2.15

OTRAS LUCES, FUENTE SECUNDARIA DE ENERGIA
OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY

1	**Emplazamiento, características y horas de funcionamiento ABN/IBN** *ABN/IBN location, characteristics and hours of operation*	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** *TWY edge and centre line ligthing*	Luces de borde y eje de TWY o balizas luminosas y retro-reflectantes y luces de eje de TWY. *TWY edge and centreline lighting or TWY illuminated and retro-reflective markers and centre line lighting*.
4	**Fuente auxiliar de energía/tiempo de conmutación** *Secondary power supply/switch-over time*	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. *UPS 0 SEC all lights in the maneuvering area, radio aids, communications system and meteorological systems.* *Generating sets have a minimum switching time of 15 seconds*.
5	**Observaciones** *Remarks*	Ninguna *None*

SCEL AD 2.16 **ÁREA DE ATERRIZAJE DE HELICÓPTEROS**
HELICOPTER LANDING AREA

1	**Coordenadas TLOF o THR de FATO** *Coordinates TLOF or THR of FATO*	NO
2	**Elevación de TLOF y/o FATO M/FT** *TKOF and/or FATO elevation M/FT*	NO
3	**Dimensiones, superficie, resistencia, señales de las áreas TLOF y FATO** *TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking*	NO
4	**BRG geográficas y MAG de FATO** *True and MAG BRG of FATO*	NO
5	**Distancias declaradas disponibles** *Declared distance available*	NO
6	**Luces APP y FATO** *APP and FATO lighting*	NO
7	**Observaciones** *Remarks*	NO

SCEL AD 2.17 **ESPACIO AÉREO ATS**
ATS AIRSPACE

1	**Designación y límites laterales** *Designation and lateral limits*	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 circulo 9 Km (5NM) centrado en 332340S/704738W *From 331915S/704208W 331915S/703008W 333015S/703008W 333015S/703008W* *333015S/704008W, following a straight line to join tangentially with a 4 NM semicircle centered at 334059S/705558W, following a straight line N to join tangentially with a 4 NM radius semicircle centered at 331015S 704732W, following a straight line S to 331915S 704208W.* *ATZ Santiago circle 9 Km (5NM) centered on 332340S/704738W*
2	**Límites verticales** *Vertical limits*	CTR: Upper limit 5.000 FT ALT ATZ: Upper limit 2.000 FT AGL
3	**Clasificación del espacio aéreo** *Airspace classification*	CTR: D
4	**Distintivo de llamada del ATS/** *ATS unit call sign* **Idioma(s)/***Language (s)*	Santiago Torre ES, EN
5	**Altitud de transición** *Transition altitude*	10.000 FT
6	**Observaciones** *Remarks*	Downwind LEG 3500 FT ALT or Lower

SCEL AD 2.18

INSTALACIONES DE COMUNICACIONES ATS
RADIONAVIGATION AND LANDING LIGHTS

Designación del Servicio *Service designation*	**Distintivo de llamada** *Call sign*	**Frecuencia** *Frequency*	**Horas de operación (UTC)** *Hours of operation (UTC)*	**Observaciones** *Remarks*
1	**2**	**3**	**4**	**5**
INFO	Santiago Información	122.4 **125.4**	**IVNO 1200-FCCV** **VRNO 1100-FCCV**	NO
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 W**	H24 GNDC W a disposición ATC, Será informado en Freq ATIS	Control Terrestre Primaria Control Terrestre Secundaria
FSS	Santiago Radio	127.0	IVNO 1200-FCCV VRNO 1100-FCCV	Red Norte
		127.5		Red Sur
ATIS	NO	132.1	H24	Arribo
		132.7		Despegue

SCEL 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 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. Uso de las pistas

1.1. Conforme a la Circulación General de Tráfico que predomina normalmente en el TMA Santiago, las pistas en uso serán RWY 17L y 17R.

1.2. **Se aplicará preferentemente modalidad segregada para uso RWY: RWY 17L ARR. RWY 17R DEP. Otras solicitudes de las tripulaciones estarán sujetas a demoras ATC.**

1.3. Siempre que la intensidad de viento no supere los 10 nudos de cola, se utilizarán las pistas 17L/17R.

1.4. 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.

1.5. 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. Use of the tracks

1.1. According to the General Traffic Circulation that normally prevails at TMA Santiago, the runways in use will be RWY 17L and 17R.

1.2. b) ***Preferably segregated mode will be applied for RWY use: RWY 17L ARR. RWY 17R DEP. Other crew requests will be subject to ATC delays.***

1.3. Whenever the wind intensity does not exceed 10 knots tailwind, runways 17L/17R will be used.

1.4. However, the direction of landings and take-offs may be changed if the wind component is less than 10 knots and the braking action is affected by water, snow, etc.

1.5. Flight crews requesting permission to operate on runways 35R/35L will be subject to the delay determined by ATC. The flight crew may request to ATC, before entering the runway, a greater regulatory separation due to turbulent wake.

2. Operaciones simultaneas en pistas 17L y 17R.

2.1. **Generalidades**

2.1.1. 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.

2.1.2. 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.

2.1.3. 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.

2. Simultaneous operations on runways 17L and 17R.

2.1. General

2.1.1. Simultaneous parallel approaches to runways 17R and 17L may be made using ILS, RNP (AR), RNP procedures when indicated on the approach charts
.

2.1.2. Approach control should notify the pilot as soon as possible that simultaneous approaches are in use. The pilot should be assigned the runway and the approach procedure to be performed. The crew must notify in this contact if they are unable to perform the assigned approach in order to receive alternative instructions.

2.1.3. Minimum vertical separation of 1,000 ft or minimum horizontal separation of 3 NM must be provided until aircraft have established on the final approach course or track of an ILS or RNP (AR) approach or on the RNP approach, the latter under certain conditions, as the approach procedures designated for simultaneous use are laterally separated.

2.1.4. Se requiere el uso de Director de Vuelo o piloto automático brindando guía RNAV durante las operaciones simultáneas.

2.1.5. 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;

2.1.6. 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

2.1.7. 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.

2.1.8. 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.

2.1.9. 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.

2.2. **Aproximaciones paralelas simultáneas independientes en VMC**

2.2.1. 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.

2.2.2. 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.

2.1.4. The use of Flight Director or autopilot providing RNAV guidance is required during the simultaneous operations.

2.1.5. The final approach course or track may be intercepted using vector guidance or a published arrival and approach procedure that intercepts the IAF or IF

2.1.6. In order to apply the aircraft spacings determined by ATC, the following speed ranges are established for approaches to both runways:
At the IF of each approach (TEGEB, ARUKI or SEDPA), maximum speed of 180 KT and minimum speed of 160 KT. If the crew cannot reach the required speed, they must inform ATC.

2.1.7. When ATC anticipates that the distance between aircraft approaching on different axes will be less than 2 NM, the pilot in command will be provided with traffic information about the other aircraft, including: aircraft type, position, distance, runway approached and relevant information.

2.1.8. During the execution of simultaneous approaches, the flight crew must respond to any TCAS alert in accordance with the procedures established by each operator and inform ATC of the maneuver to be performed as soon as possible.

2.1.9. The flight crew must manage their speed and trajectory so that they do not exceed the axis of the runway towards which they are heading, if a published procedure is executed or if they are routing via vectors.

2.2. Independent simultaneous parallel approximations in VMC

2.2.1. Simultaneous approaches may be made through the application of visual separation when visibility is equal to or greater than 5 km and cloud ceiling is equal to or greater than 5000 ft

2.2.2. When a pilot receives traffic information regarding another aircraft on a simultaneous parallel approach to the adjacent runway, he must notify as soon as possible when he has the traffic in sight in order to apply visual separation. If this does not occur, the aircraft should be instructed to stop descent and follow alternate instructions, such as executing the missed approach procedure or vector guidance.

☞ **3. SALIDAS**

3.1. Procedimientos de encendido y retroceso

En el primer llamado a DLVRY (136.70MHz), los pilotos reportarán la letra identificadora de la información ATIS y el estacionamiento en que se encuentren.

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.

3.2. Procedimientos de rodaje

Todo movimiento de superficie de aeronaves, vehículos y personal en el área de maniobras está sujeto a autorización por parte de la TWR.

Para evitar la saturación de frecuencias, en la transferencia de comunicaciones, Santiago Control Terrestre instruirá a la aeronave para que monitoree la frecuencia de Santiago Torre, no requiriendo la llamada inicial. Las aeronaves deben esperar a la llamada de la torre para recibir instrucciones de salida.

3.2.1. Rutas estandarizadas de rodaje

Se informará cuando se publiquen las rutas estandarizadas de rodaje

3.3. Tiempo de ocupación de pista

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 podrán recibir la cancelación de dicha autorización e instrucciones para abandonar pista por la primera calle de salida disponible.

3. DEPARTURES

3.1. Start-up and shutdown procedures

On the first call to DLVRY (136.70 MHz), pilots will report the identifying letter of the ATIS information and the parking location they are in.

Pilots will request authorization for towing and launching only when they are ready for such maneuver.

It is the responsibility of the pilot, ground personnel and operator to take the utmost precautions in maneuvering out of parking lots due to the proximity of other aircraft, vehicles and personnel.

3.2. Taxiing procedures

All surface movement of aircraft, vehicles and personnel in the maneuvering area is subject to authorization by TWR.

To avoid frequency saturation during communications, Santiago Ground Control will instruct the aircraft to monitor the frequency of Santiago Tower, not requiring the initial call. Aircraft must wait for tower call for departure instructions.

3.2.1. Standardized taxi routes

It will be informed when standardized taxi routes are published

3.3. Runway occupancy time

ATC considers all aircraft arriving at the holding point to be fully ready to taxi into position on the runway and commence a takeoff run immediately after receiving the appropriate clearance. Aircraft that for any reason cannot comply with this requirement shall notify ATC before reaching the holding point. Aircraft that are not ready to start the takeoff run immediately after receiving the takeoff clearance may receive a cancellation of the takeoff clearance and instructions to leave the runway by the first available runway.

3.4. Autorización para despegue inmediato

Los pilotos que requieran separaciones adicionales debido a estela turbulenta u otro motivo, deberán notificar al ATC lo antes posible y antes de cruzar el punto de espera de la RWY.

Los chequeos de cabina deberán ser terminados antes del ingreso en pista y una vez autorizados a rodar a posición, el piloto deberá estar listo para un despegue inmediato.

Santiago control terrestre autorizará a las aeronaves a "monitorear" la frecuencia TWR. En este caso, la aeronave debe esperar la llamada de la TWR, preparándose para un posible despegue inmediato.

Al recibir la autorización de rodar a posición, los pilotos deberían asegurarse de que pueden rodar y alinearse en la RWY tan pronto como la aeronave precedente haya comenzado su carrera de despegue o la aeronave en aproximación haya cruzado el umbral.

El piloto que reciba la autorización de despegue 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, ATC podría cancelar la autorización y ordenar a la aeronave que desaloje la pista

Excepto en situaciones excepcionales, las aeronaves deben mantenerse en la escucha de la frecuencia de la TWR hasta cruzar el umbral opuesto a la salida.

Instrucciones relativas al cambio a la frecuencia del APP Santiago después de la salida y, si es necesario, instrucciones complementarias se emitirá en la autorización del plan de vuelo por Santiago Autorizaciones.

3.4. Immediate take-off clearance

Pilots requiring additional separations due to turbulent wake or other reason should notify ATC as soon as possible and prior to crossing the RWY holding point.

Cockpit checks must be completed prior to entry onto the runway and once cleared to taxi into position, the pilot must be ready for immediate takeoff.

Santiago ground control will authorize aircraft to "monitor" the TWR frequency. In this case, the aircraft must wait for the TWR call, preparing for a possible immediate take-off.

Upon receiving clearance to taxi to position, pilots should ensure that they can taxi and line up on the RWY as soon as the preceding aircraft has started its takeoff run or the approaching aircraft has crossed the threshold.

The pilot receiving the take-off authorization shall:

a) If off runway, taxi immediately and begin takeoff run without stopping the aircraft.
b) If it is aligned on the runway, start takeoff without delay.
c) If it is not possible to comply with this instruction, ATC could cancel the authorization and order the aircraft to leave the runway.

Apart from exceptional situations, aircraft must remain on the TWR frequency until crossing the threshold opposite the exit.

Instructions regarding the change to the Santiago APP frequency after departure and, if necessary, supplemental instructions will be issued in the flight plan authorization by Santiago Authorizations.

3.5. Comunicaciones en las salidas

Para evitar la congestión de frecuencias, en el primer contacto de comunicaciones con el sector de Aproximación, la llamada se limitará a la identificación de la aeronave, altitud y SID autorizada:

“Santiago aproximación” [identificación de la aeronave] [altitud] [SID autorizada]

Ejemplo: “Santiago Aproximación LADECO 123 3000 pies DONTI1J

3.6. Salidas paralelas simultáneas

Se informará cuando se publiquen los procedimientos para salidas paralelas simultáneas

3.7. Procedimientos en caso de Falla de Radioayudas

3.7.1. Salidas instrumentales por falla del VOR/DME AMB

a) Dep RWY 17L ascenso RWY HDG hasta 3000 FT para interceptar SID de RWY 17R en VAGOS o antes.

b) Dep RWY 35R ascenso RWY HDG hasta 3000 FT para interceptar SID de RWY 35L en D10N PDH o antes.

3.7.2. Salidas instrumentales por falla VOR/DME PDH:

a) Dep RWY 17R ascenso RWY HDG hasta 3000 FT para interceptar SID de RWY 17L en DESIT o antes.

b) Dep RWY 35L ascenso RWY HDG hasta 3000 FT para interceptar SID de RWY 35R en D10N AMB o antes.

3.5. Communications at depatures

To avoid frequency congestion, on the first communications contact with the Approach sector, the call will be limited to aircraft identification, altitude and authorized SID:

"Santiago approach" [aircraft identification] [altitude] [authorized SID]

Example: "Santiago Approach LADECO 123 3000 ft DONTI1J

3.6. Simultaneous parallel departures

It will be informed when the procedures for simultaneous parallel departures are published

3.7. PROCEDURES IN CASE OF RADIO AID FAILURE

3.7.1. Instrumental outputs due to failure of VOR/DME AMB

a) Dep RWY 17L ascent RWY HDG up to 3000 FT to intercept SID from RWY 17R at VAGOS or earlier.

b) Dep RWY 35R ascent RWY HDG up to 3000 FT to intercept SID from RWY 35L at D10N PDH or earlier.

3.7.2. Instrumental outputs due to VOR/DME PDH failure:

a) Dep RWY 17R ascent RWY HDG up to 3000 FT to intercept SID from RWY 17L at DESIT or earlier.

b) Dep RWY 35L ascent RWY HDG up to 3000 FT to intercept SID from RWY 35R at D10N AMB or earlier.

4. LLEGADAS

4.1. Comunicaciones en las llegadas

Para evitar la congestión de frecuencias, en el primer contacto de comunicaciones con el sector de Aproximación, la llamada se limitará a la identificación de la aeronave y altitud.
“Santiago aproximación” [identificación de la aeronave] [altitud]
Ejemplo: “Santiago Aproximación LADECO 321 7000 pies"

4.2. Restricciones de velocidad

A menos que el ATC indique lo contrario, los pilotos deberán cumplir con las siguientes restricciones de velocidad en todas las configuraciones de uso de RWY:"

4. ARRIVALS

4.1. Communications at arrivals

To avoid frequency congestion, in the first communications contact with the Approach sector, the call will be limited to aircraft identification and altitude.
"Santiago approach" [aircraft identification] [altitude]
Example: "Santiago Approach LADECO 321 7000 feet"

4.2. Speed restrictions

Unless otherwise directed by ATC, pilots shall comply with the following speed restrictions in all RWY use configurations:"

RWY	**POSICIÓN** *Position*	**Máx. KIAS**	**ALTITUD (ft)** *Altitude (ft)*
17L	TEGEB	180	5 000
	PADOP	180	5 000
17R	ROBAK	200	6 000
	SEDPA	180	5 000
	ARUKI	180	5 000
	KIDAS	180	5 000
	SCL11	180	5 000
TODAS LAS PISTAS	FAF	160	-

Los pilotos no están exentos de cumplir con la velocidad previamente asignada en caso de que se emita una nueva autorización ATC (no relacionada con la velocidad).

Pilots are not exempt from complying with the previously assigned speed in the event that a new ATC clearance (not related to speed) is issued.

Los pilotos deben cumplir con la velocidad publicada de los procedimientos publicados o aquella que sea asignada por ATC.

Pilots must comply with the published speed of the published procedures or with the speed assigned by ATC.

Los pilotos que no puedan cumplir con estas restricciones de velocidad informarán inmediatamente al ATC, indicando las velocidades que pueden utilizarse.

Pilots who are unable to comply with these speed restrictions shall immediately inform ATC, indicating the speeds that can be used.

El incumplimiento de las instrucciones de control de velocidad puede dar lugar a que la aeronave quede excluida de la secuencia de aproximación planificada.

Failure to comply with speed control instructions may result in the aircraft being excluded from the planned approach sequence.

4.3. Límites de autorización ATC

Las aeronaves que vuelen una llegada (STAR), entrarán en espera en el límite de autorización si no reciben autorización posterior. Asimismo, las aeronaves que lleguen al IAF sin autorización posterior también deben entrar en espera.

4.3. ATC authorization limits

Aircraft flying a STAR will enter in a holding pattern at the clearance limit if they do not receive subsequent clearance. Likewise, aircraft arriving at the IAF without subsequent clearance must also enter in a holding pattern.

4.4. **Operaciones en pista**

4.4.1. Mínimo tiempo de ocupación de pista

Para minimizar el tiempo de ocupación de la RWY y la posibilidad de maniobras de “ida al aire", se recuerda a los pilotos:

Siempre que las condiciones de la RWY lo permitan, deberán utilizar la TWY de salida rápida más próxima, salvo que ATC indique lo contrario. Si no es posible, es fundamental informarlo al ATC en el contacto inicial con APP o en el contacto inicial, contacte con TWR lo antes posible:

Las siguientes son las calles de salida rápidas disponibles:

4.4 *RUNWAY OPERATIONS*

4.4.1 Minimum runway occupancy time

To minimize RWY occupancy time and the possibility of "go around" maneuvers, pilots are reminded:

Whenever RWY conditions allow it, they should use the nearest fast departure TWY, unless otherwise directed by ATC. If this is not possible, it is essential to inform ATC at the initial contact with APP or at the initial contact, contact TWR as soon as possible:

The following are the available fast exit lanes:

RWY	TWY	Distancia desde THR (m) *Distance from THR (m)*	Remanente de pista (m) *Remaining runway (m)*	Total
17L	D	1349	2401	3750
	C	1663	2087	3750
	B	2176	1574	3750
	A1	3201	549	3750
17R	U	2390	1410	3800
	W	3099	701	3800
	T	1378	2422	3800
	R	1850	1950	3800

RWY	TWY	Distancia desde THR (m) *Distance from THR (m)*	Remanente de pista (m) *Remaining runway (m)*	Total
35L	U	1632	2168	3800
	W	951	2849	3800
	T	2487	1313	3800
	R	2228	1572	3800
35R	D	2626	1124	3750
	C	2324	1426	3750
	B	1794	1956	3750
	A1	612	3138	3750

4.5. Procedimiento de falla de comunicaciones

En caso de fallo de comunicación proceder de la siguiente manera dependiendo de la posición:

- Durante un procedimiento STAR antes o en el Límite de Autorización:
  - Mantenga la última altitud o nivel autorizado, proceda al límite de autorización STAR, ejecute un patrón de espera y complete una aproximación ILS a la RWY asignada.
  - Durante un procedimiento STAR desde ISILO:
    Mantener 6000 ft., efectuar viraje izquierdo directo a TEGEB/SEDPA dentro de 22NM (DME o GNSS) desde el VOR AMB.

4.5 Communications failure procedure

In case of communication failure proceed as follows depending on the position:

- *During a STAR procedure before or at the Authorization Limit:*
  - *Maintain the last authorized altitude or level, proceed to the STAR clearance limit, execute a holding pattern and complete an ILS approach to the assigned RWY.*
  - *During a STAR procedure from ISILO:*

    Maintain 6000 ft, make a direct left turn to TEGEB/SEDPA within 22NM (DME or GNSS) from the AMB VOR.

- Durante un procedimiento STAR después del Límite de Autorización:

  - Antes del IAF:
    Vuele al IAF, entre en patrón de espera y después de completar un patrón, descienda a la altitud de inicio de la aproximación y salga de ella, ejecutando una aproximación ILS a la RWY asignada.

  - Después del IAF:
    Continúe el procedimiento de aproximación hasta la RWY asignada.

- Tráfico en vectores de radar antes del IAF:
  El tránsito debe mantener la última altitud o nivel autorizado y proceder directamente al IAF. Ingrese al patrón de espera en el IAF y luego de completar un patrón, descienda a la altitud de inicio de aproximación y salga de ella, ejecutando una aproximación ILS a la RWY asignada.

- Tráfico vectorial hacia el LOC:
  El tráfico completa la aproximación dirigiéndose al LOC a la altitud de intercepción prevista en la carta de aproximación.

4.5.1. Procedimientos de aproximación frustrada en falla de comunicaciones

Las RWY se utilizan de acuerdo con un sistema RWY preferencial. Este sistema permite el uso simultáneo de varias combinaciones de RWY, por lo que es importante que, en caso de una aproximación frustrada, los pilotos cumplan estrictamente con los procedimientos APCH publicados e informar al ATC inmediatamente.

- *During a STAR procedure after the Authorization Limit:*

  - *Before the IAF:*

    Fly to the IAF, enter a holding pattern and after completing a pattern, descend to and exit the approach start altitude, executing an ILS approach to the assigned RWY.

  - *After the IAF:*
    Continue the approach procedure to the assigned RWY.

- *Traffic on radar vectors before the IAF:*
  Transit must maintain the last authorized altitude or level and proceed directly to the IAF. Enter the holding pattern in the IAF and after completing a pattern, descend to and exit the approach start altitude, executing an ILS approach to the assigned RWY.

- *Vector traffic to the LOC:*
  Traffic completes the approach by proceeding to the LOC at the intercept altitude predicted on the approach chart.

4.5.1 Procedures for missed approach in case of communications failure

RWYs are used in accordance with a preferential RWY system. This system allows the simultaneous use of several RWY combinations, so it is important that, in the event of a missed approach, pilots strictly comply with published APCH procedures and inform ATC immediately.

5. 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 / 129.7 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

5. Operational procedures

a) Flight crews shall comply with the following procedures at all times:

- *Verify that the runway and approach procedure assigned by ATC has been correctly selected.*
- *Once established at the end, it shall maintain the extension of the designated track axis.*
- *When executing independent parallel approaches in VMC, maintain permanent visual separation with traffic approaching the adjacent runway when instructed to do so by ATC.*
- *Be alert to any instructions related to adjacent traffic given by ATC.*

b) In case of communications failure, the flight crew:

- *should try to call on any of the Santiago Approach frequencies (119.7 / 129.7 MHz) and on the tower frequency (118.1 MHz).*
- *should activate transponder on 7600 immediately.*
- *shall not exceed the extension of the designated runway axis, towards the adjacent runway.*
- *in VMC, must maintain visual separation with the terrain and with the approaching or taking off traffic.*
- *must remain vigilant to heed instructions that may be given by means of visual signals (See DAN 91, Rules of the Air, Annex "A" 4, Signals for aerodrome traffic).*
- *if necessary, they must execute the missed approach procedure according to the assigned runway.*

c) In case it is necessary to execute an avoidance procedure during the approach, the flight crew:

- *must immediately notify ATC (TWR or APP).*
- *shall at no time exceed the extension of the designated runway axis to the adjacent runway.*
- *in VMC, must maintain visual separation with the terrain and with other traffic approaching the parallel runway. If this is not possible, you must immediately notify ATC to receive alternative instructions.*
- *if necessary, must execute the frustrated approach procedure defined for the procedure being executed*

5.1. La separación visual será aplicada de acuerdo al DAP 11 00, capítulo 6, párrafo 6.2 (www.dgac.gob.cl/normativa/reglamentacion-aeronautica/).

5.1 Visual separation shall be applied in accordance with DAP 11 00, chapter 6, paragraph 6.2 (www.dgac.gob.cl/normativa/reglamentacion-aeronautica/).

5.2. 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

5.2 Simultaneous parallel approximations dependent on IMC

To be reported when incorporating simultaneous dependent approaches in IMC with lateral separation of not less than 1.5 NM between aircraft approaching on different runway axes.

5.3. Fraseología / phraseology

CIRCUNSTANCIAS *CIRCUMSTANCES*	ESPAÑOL *ENGLISH*
Primera comunicación con Santiago aproximación *First communication with Santiago approach*	… APROXIMACIONES SIMULTÁNEAS EN PROGRESO. *… SIMULTANEOUS PARALLEL RUNWAY APPROACHES IN PROGRESS.*
Autorización para descenso desde el norte a SCEL. *Descent clearance from north to SCEL.*	<identificación> AUTORIZADO HASTA TEGEB, <star> LLEGADA, DESCIENDA PARA <nivel>, ESPERE APROXIMACIÓN ILS T PISTA 17L. *<callsign> CLEARED TO TEGEB, <star> ARRIVAL, DESCEND TO <level>, EXPECT ILS T APPROACH RUNWAY 17L*
Autorización para descenso desde el sur a SCEL. *Descent clearance from south to SCEL.*	<identificación> AUTORIZADO HASTA VOVPO, <star> LLEGADA, DESCIENDA 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 *Approach clearance*	<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 *If transits with spacing less than 2 NM are expected*	<identificación> TRÁNSITO A LAS <número> <distancia> APROXIMANDO A PISTA 17L (o 17R), ¿TIENE TRÁNSITO A LA VISTA? *<callsign> TRAFFIC AT <number> O'CLOCK <distance> APPROACHING TO RWY 17L (or 17R), DO YOU HAVE IT IN SIGHT?* Si la respuesta es afirmativa: MANTENGA SEPARACIÓN VISUAL CON EL TRÁNSITO *If the answer is in the affirmative:* *MAINTAIN VISUAL SEPARATION WITH TRAFFIC* Si la respuesta es negativa: <identificación> DETENGA DESCENSO. FRUSTRE DE INMEDIATO (instrucciones alternativas) CONTACTE SANTIAGO APROXIMACIÓN 119.7 (o 135.4) AHORA. *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. *To execute evasion procedure.*	<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.*

5.4. Utilización de calles de salida rápida

5.4.1. 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 (Airbus 300, 310, 330, 340 and 380, Boeing 747, 757, 767, 777 MD11, DC8, DC10) 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 Clave C o menores, abandonarán RWY 17R vía TWY Uniform y aeronaves de fuselaje ancho (Airbus 300, 310, 330, 340 and 380, Boeing 747, 757, 767, 777 MD11, DC8, DC10) abandonarán RWY 17R vía TWY Whiskey y llamarán a GNDC antes de cruzar TWY Zulu.

5.5. 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.

5.4. Use of fast exit lanes

5.4.1. Arrivals

In order to achieve efficient utilization of runway capacity, reducing runway occupancy time and minimizing the risk of GO AROUND or Failed Approach, it is important that pilots in command, without prejudice to the safety and normal operation of the aircraft, in dry RWY conditions, proceed to the expeditious abandonment of the RWY. Unless otherwise directed by ATC, they will be used as rapid exit taxiways in order to reduce TWY occupancy time:

a) RWY 17L, Charlie and Bravo taxiways.
Preferably Class C, or smaller, will leave RWY 17L via TWY Charlie and widebody aircraft (Airbus 300, 310, 330, 340 and 380, Boeing 747, 757, 767, 777 MD11, DC8, DC10) will leave RWY 17L via TWY Bravo and call GNDC before crossing TWY Alpha.
b) RWY 35R the TWY Delta or, failing that, TWY Alpha.
c) RWY 17R, TWY Uniform and Whiskey.
Whenever possible, Key C or smaller aircraft will leave RWY 17R via TWY Uniform and widebody aircraft (Airbus 300, 310, 330, 340 and 380, Boeing 747, 757, 767, 777 MD11, DC8, DC10) will leave RWY 17R via TWY Whiskey and call GNDC before crossing TWY Zulu.

5.5. Departures

ATC considers all aircraft arriving at the holding point to be fully ready to taxi to runway position and commence a takeoff run immediately after receiving the appropriate clearance. Aircraft that for any reason cannot comply with this requirement will notify ATC before reaching the holding point.
Aircraft that are not ready to start the takeoff run immediately after receiving the takeoff clearance will receive a cancellation of the takeoff clearance and instructions to leave the runway by the first available runway.

5.6. 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.

5.7. Práctica de aterrizaje automático (autoland) utilizando APCH ILS en SCEL

- La práctica de "autoland" debe ser informada por la tripulación al ATC antes del inicio de la APCH y debe considerar sólo la utilización de las APCH ILS T o X a Rwy17L.

- No se aprobarán solicitudes de utilizar las aproximaciones ILS para ejecutar prácticas en Rwy17R.

- Cuando el ATC reciba la información por parte de la tripulación de que ejecutará una práctica de autoland, le informará por frecuencia si las áreas del ILS se encontrarán protegidas o no.

- La tripulación deberá tomar las medidas de resguardo necesarias en caso de ejecutar esta práctica sin protección de las áreas sensible y crítica del ILS.

6. Circuitos de transito

6.1. Aviones

6.1.1. 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.

6.1.2. Las aeronaves con FPL VFR que despeguen para efectuar prácticas de circuito de tránsito de aeródromo, lo harán de acuerdo a instrucciones ATC.

6.1.3. 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.

5.6. Frequency Congestion

In order to avoid frequency saturation, upon transfer of communications to Santiago TWR, Santiago Terrestre will instruct the aircraft to monitor the tower frequency, not requiring the initial call. Aircraft must wait for the tower call to receive departure instructions.

5.7. Autoland Practice Using ILS APCHs on SCEL

- The crew must inform ATC of the autoland practice before the start of the APCH and must only consider the use of ILS APCHs T or X at Rwy 17L.

- Requests to use ILS approaches to conduct practice on Rwy 17R will not be approved.

- When ATC receives information from the crew that they will conduct an autoland practice, they will inform them by frequency whether the ILS areas will be protected or not.

- The crew must take the necessary safeguards if this practice is conducted without protection of sensitive and critical ILS areas.

6. Transit circuits

6.1. Aircraft

6.1.1. Normally the right transit circuit to RWY 17R and left transit circuit to RWY 17L will be used. For RWY 35L, left transit circuit to RWY 35L and right transit circuit to RWY 35R will be used.

6.1.2. Aircraft with FPL VFR that take off to perform aerodrome traffic circuit practices, will do so according to ATC instructions.

6.1.3. VFR FPL aircraft taking off from the AP shall maintain maximum post-takeoff altitude of 3,500 FT (ATZ upper altitude) until leaving the ATZ or until receiving a higher altitude from ATC.

6.1.4. 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.

6.2. Helicópteros

6.2.1. 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.

6.1.4. When the Control Tower anticipates that an aircraft will not complete its IFR approach or when flight crews request to perform the Published Failed Approach Procedure, proceed as follows:
In VMC or IMC the Control Tower will instruct aircraft to perform the published Failed Approach Procedure.
CAT A and B aircraft in the event of a missed approach, in VMC, may enter a traffic pattern according to existing traffic.

6.2. Helicopters

6.2.1. Approach and landing

a) Helicopters approaching the AMB PA will be instructed to enter a portion of the transit circuit to proceed to the closest approach points to the various airport facilities.
b) Helicopters proceeding to the facilities of the IIa Air Brigade, will proceed to the North stamp on Delta taxiway, at which point they will be instructed to taxi or continue with aerial taxiing to the military platform.

c) Helicopters heading towards the hangars of ENAER, Aerovías DAP, APAS1, El Litoral, PDI, FBO Santiago, will proceed to the intersection of taxiways Kilo and Juliett or taxiway Kilo, according to the existing traffic. From that point they will be instructed to taxi or to continue with aerial taxiing to the respective Hotel point.
d) All takeoffs and landings should be carried out, if possible, with the presence of a Movement Area Supervisor.
e) Helicopters heading to remote parking areas will proceed to the taxiway intersection nearest to their parking location in accordance with existing traffic. From that point, they will be instructed to taxi or continue to taxi to the assigned location.

f) Procedures for helicopter operations in AVIASUR hangar:

Arrivals: they will approach according to the Control Tower instructions:
- Taxiway Hotel for Aviasur 1 and 2, according to the existing traffic, or otherwise to the intersection of taxiway Mike with taxiway Kilo, intersection of taxiway Mike with taxiway Kilo for Aviasur 3 and 4, and they will proceed according to the instructions of the platform supervisor for aerial taxiing.

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.

6.2.2. 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, Aerovías DAP, APAS1, El Litoral, PDI, FBO Santiago, 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.

Takeoffs:
- *From Aviasur 1 and 2, they will proceed with translational flight to taxiway Hotel guided by the platform supervisor, according to the existing traffic.*
- *From Aviasur 3 and 4, they will proceed with translational flight to the intersection of taxiway Mike with taxiway Kilo guided by the platform supervisor.*

g) In areas that are not visible (taxiways, parking lots, platforms, etc.), in addition to the Aerocardal platform, they will be instructed to land at the discretion of Santiago Torre according to existing traffic.

6.2.2. Takeoffs

a) They will notify on GNDC frequency ready to launch, to confirm takeoff instructions and to receive their respective SSR code. Subsequently, they will be instructed to call Santiago TWR for the respective takeoff clearance.
b) Helicopters located at the II Air Brigade facilities will taxi or perform aerial taxiing via Delta taxiway to the NORTH stamp. From that point they will be instructed to take off, according to the existing traffic as per instructions by Santiago Tower.
c) Helicopters located in the hangars of ENAER, Aerovias DAP, APAS1, El Litoral, PDI, FBO Santiago S.A. and/or El Litoral, will taxi or perform aerial taxiing at the intersection of taxiways Kilo and Juliett. From that point they will be instructed to take off, according to the existing traffic as per instructions by Santiago TWR.
d) Helicopters parked in the hangar of the Subdept. Flight Inspection, will taxi or perform aerial taxiing to the Kilo taxiway. From that point they will be instructed to take off, according to the existing traffic as per instructions by Santiago TWR.

e) Helicopters located on the Aerocardal apron will be instructed to take off at the discretion of Santiago TWR, according to the existing traffic. Those helicopters of medium category or higher equipped with wheels (landing gear), will have to taxi to the visa point located at the intersection of the taxiways Kilo and Mike.
Takeoffs and landings should be carried out, as far as possible, with the presence of a movement area supervisor.

f) Helicopters located in the remote parking areas of the Cargo Platform will taxi or perform aerial taxiing to the Kilo or Alpha taxiway. From that point they will be instructed to take off, according to the existing traffic as per instructions by Santiago TWR.

7. Control Terrestre

7.1. Todo movimiento de superficie de aeronaves, vehículos y personal en el área de maniobras, está sujeto a autorización por parte de la TWR.

7.2. 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.

7.3. Las aeronaves rodando por TWY ALFA, serán instruidas para ceder el paso a aquellas que abandonan RWY 17L por TWY Bravo o Charlie.

7.4. Las aeronaves rodando por TWY ZULU, serán instruidas para ceder el paso a aquellas que abandonan RWY 17R por TWY Uniform o Whisky**.**

7. Ground Control

7.1. All surface movement of aircraft, vehicles and personnel in the maneuvering area is subject to TWR authorization.

7.2. Towing and Start-Up Backhaul Procedures

a) On the first call to DLVRY (136.70 MHz), pilots will report the identifying letter of the ATIS information and the parking location they are in.

b) Pilots will request authorization for towing and launching only when they are ready for such maneuver. It is the responsibility of the pilot, ground personnel and operator to take the utmost precautions in maneuvering out of parking lots due to the proximity of other aircraft, vehicles and personnel.

c) Pilots shall refrain from requesting authorization for launching and towing when RVR visibility is less than 50 m (164 ft).

d) When RVR is less than 550 m., visibility will be reported on FREQ GNDC and DLVRY to aircraft on the ground and on ATIS frequency.

e) The sequence of departures during the execution of the Low Visibility Procedure will be determined by ATC when the flight crews notify that they are ready for the towed backdown maneuver and start-up.

7.3. Aircraft taxiing on TWY ALFA will be instructed to yield to those leaving RWY 17L on TWY Bravo or Charlie.

7.4. Aircraft taxiing on TWY ZULU will be instructed to yield to aircraft leaving RWY 17R on TWY Uniform or Whisky.

8. Área de Maniobras

- 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.
- 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.
- 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.
- 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
- Sección de calle de rodaje PAPA, disponible entre calle de rodaje HOTEL y TANGO. Instrucciones GNDC.
- 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. **Se utiliza como Calle de Rodaje mientras ZULU al norte de TANGO este cerrada**
- **Plataforma BRAVO ubicada entre TWY GOLF y TWY HOTEL, y entre TWY PAPA y TWY**
- **QUEBEC, disponible para el estacionamiento de aeronaves.**
- **Calle de rodaje ROMEO cambia de nombre a TWY ZULU4.**
- **Nueva calle de rodaje ROMEO entre RWY 17R/35R y TWY ZULU, localizada 555 m al norte de TWY UNIFORM.**
- **Nueva calle de rodaje MIKE continuación de TWY ROMEO entre TWY ZULU y TWY PAPA.**
- **Nueva calle de rodaje TANGO entre TWY ZULU y pista 17R/35L. Tiene tres ejes de rodaje, externos para aeronaves de fuselaje angosto (NB) y central para aeronaves de fuselaje ancho (WB). Solo está iluminado el eje central. En LVP solo se puede utilizar el eje central iluminado. Remanente de pista 17R intersección TANGO 2422 m.**
- **Disponibles luces indicadoras de calles de rodaje de salida rápida TWY ROMEO y UNIFORM.**

8. Maneuvers Area

- *RWY 17L Holding Point (North end of TWY Alpha), has a width of 121 m., which allows two Boeing 747 type aircraft to be maintained at the same time. The distance between the access shafts to RWY 17L is 85m.*
- *Aircraft leaving the CAT D or higher cargo apron will preferably taxi via taxiways Kilo and Bravo or via taxiways Kilo and Charlie to avoid 90° turns on the apron.*
- *Taxiing of self-propelled aircraft on taxiways India between Mike and Hotel and taxiway Mike is only for aircraft of the Gulfstream V, Global Express, similar or lower type.*
- *Aircraft with a total weight of 25,000 kg or more are not allowed to perform 180° turns on the runway. These turns must be performed in the places pre-established for such purposes. Only in emergency and/or duly qualified cases, the mentioned maneuver will be authorized by the corresponding Aerodrome Control Service.*
- *Taxiway section PAPA, available between HOTEL and TANGO taxiways. GNDC instructions.*
- *Test area enabled in TWY PAPA to the N of TWY TANGO, without aircraft type restrictions, instructions Ground Control. Between 07:00 / 21:59 LMT.* ***It is used as a taxiway while ZULU north of TANGO is closed***
- ***Apron BRAVO, located between TWY GOLF and TWY HOTEL, and between TWY PAPA and TWY QUEBEC, is available for aircraft parking.***
- ***Taxiway ROMEO is renamed TWY ZULU4.***
- ***New Taxiway ROMEO, between RWY 17R/35R and TWY ZULU, is located 555 m north of TWY UNIFORM.***
- ***New Taxiway MIKE, a continuation of TWY ROMEO, is located between TWY ZULU and TWY PAPA.***
- ***New Taxiway TANGO, between TWY ZULU and Runway 17R/35L, has three taxiways: outer ones for narrow-body (NB) aircraft and a center one for wide-body (WB) aircraft. Only the center taxiway is illuminated. In LVP, only the illuminated center taxiway is usable. The remaining length of Runway 17R at the TANGO intersection is 2422 m.***
- ***Available TWY ROMEO and UNIFORM quick exit taxiway indicator lights.***

- 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
- Precaución Calle de Rodaje ZULU 1 entre Calle de Rodaje PAPA y Plataforma Whiskey, solamente permitidas aeronaves código CHARLIE.
- Las aeronaves de categoría A y B **rodando vía HOTEL, LIMA y/o GOLF**, serán instruidas a mantener fuera de calle de rodaje INDIA a fin de evitar colisiones con vehículos que transitan en el camino de servicio.
- TWY GOLF limitada a ACFT critica Código de referencia E, **mientras haya aeronaves estacionadas en plataforma BRAVO**.
- 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.
- Aeronaves estacionadas en F1 deben remolcar hacia Calle de Rodaje KILO

- Taxiway LIMA closed between taxiway INDIA and KILO while aircraft are parked in parking lots 23L and/or 24L and/or 25L.
- Caution ZULU 1 taxiway between PAPA taxiway and Whiskey Apron, only CHARLIE code aircraft allowed
- Category A and B aircraft **taxiing via HOTEL, LIMA and/or GOLF**, will be instructed to stay off Taxiway India in order to avoid collisions with vehicles travelling on the service road.
- TWY GOLF limited to critical ACFT Reference code E, **while there are aircraft parked on the BRAVO platform.**
- Aircraft departing from Aviasur 1 and Aviasur 2 to the east must start taxiing with a follow me vehicle. Aircraft from Aviasur 1 and 2 may contact ground control 5 minutes before starting frequently so that coordination can be made with the Movement Area Supervisor, in such a way as to cut off vehicular traffic on the Indian taxiway to avoid collision with vehicles, and in this way they may taxi without a follow me vehicle, maintaining operational safety levels.
- *Aircraft parked in F1 must tow to Taxiway KILO*

9. Plataformas

- Todos los estacionamientos/puentes están diseñados para la modalidad de ingreso de nariz (nose in).
- De acuerdo a políticas de ciertas compañías, las aeronaves ingresan a los estacionamientos con señalero.
- El abandono de los estacionamientos/puentes es bajo la modalidad de retroceso remolcado.
- La Plataforma Nacional, Internacional y de Carga, cuentan con líneas guías de color amarillo, azul y naranjo para el acceso a los estacionamientos. Se requiere señalero
- 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.
- El ingreso y salida de aeronaves desde/hacia Área de Mantenimiento de LAN y SKY, deberá ser efectuada por un vehículo remolcador.
- En todos los puentes y estacionamientos, las aeronaves podrán efectuar prueba de motores sólo en ralentí.

9. Platforms

- All parking lots/bridges are designed for nose-in mode.
- According to the policies of certain companies, aircraft enter the parking lots with a signpost.
- The abandonment of the parking lots/bridges is under the towed backing mode.
- The National, International and Cargo Platforms have yellow guide lines for access to parking lots. Signage is required
- Self-propelled light aircraft will taxi between the Papa apron and the intersection of the Mike and Kilo or India and Hotel taxiways, guided by a Follow me vehicle.
- The entry and exit of aircrafts from/to LAN and SKY's Papa platform and Maintenance Area shall be carried out by a towing vehicle,
- In all bridges and parking areas, aircraft may perform engine tests only at idle speed.

- 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

- ACFT sin Puente de Embarque, no debe desembarcar pasajeros si los autobuses de transferencia no están disponibles para trasladarlos al Edificio Terminal.

- En espigones se cuenta con señal de acceso al puesto de estacionamiento (Taxilane), de color naranjo, azul y amarillo. Taxilane azul y naranjo solo disponibles hasta aeronave critica Codigo CHARLIE. Taxilane amarilla disponible para aeronave código DELTA o superior.

- El ingreso a los puentes de embarque se efectuará autopropulsados y a mínima potencia

- *The entry and exit of crews, passengers and cargo to or from the SIERRA and PAPA NPAs must be carried out in vehicles at the operator's expense.*
  AVBL FBO operators:
  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

- *ACFT without a Boarding Bridge, should not disembark passengers if transfer buses are not available to transfer them to the Terminal Building.*

- *On the jetties there are orange, blue and yellow signs to access the parking stand (Taxilane). Blue and orange Taxilane only available up to critical aircraft.Code CHARLIE. Yellow taxilane available for DELTA code aircraft or higher.*

- *Entry to the boarding bridges shall be self-propelled and at minimum power.*

10. Tabla CLAVE DE REFERENCIA AERODROMO

10. Aerodrome key reference table

Elemento 1 de la clave		Elemento 2 de la clave		
Núm. De clave	**Longitud de campo de referencia del avión**	**Letra de Clave**	**Envergadura**	**Anchura total del tren de aterrizaje principal(*)**
1	Menos de 800 m	A	Hasta 15 m (exclusive)	Hasta 4,5 m (exclusive)
2	Desde 800 m hasta 1200 m (exclusive)	B	Desde 15 m hasta 24 m (exclusive)	Desde 4,5 m hasta 6 m (exclusive)
3	Desde 1.200 m hasta 1.800 m (exclusive)	C	Desde 24 m hasta 36 m (exclusive)	Desde 6 m hasta 9 m (exclusive)
4	Desde 1.800 m en adelante	D	Desde 36 m hasta 52 m (exclusive)	Desde 9 m hasta 14 m (exclusive)
		E	Desde 52 m hasta 65 m (exclusive)	Desde 9 m hasta 14 m (exclusive)
		F	Desde 65 m hasta 80 m (exclusive)	Desde 14 m hasta 16 m (exclusive)

(*) Distancia que separa los bordes exteriores de las ruedas del tren de aterrizaje

TEL:
+56 224392000 Ax. 4677
+56 224392000 Ax. 4678
+56 224392000 Ax. 4680

AFS: SCSCYOYX

aischile@dgac.gob.cl
aismap@dgac.gob.cl
www.dgac.gob.cl
www.aipchile.dgac.gob.cl

CHILE

SUPLEMENTO AIP-CHILE
SUPPLEMENT AIP-CHILE

AIRAC SUP AIP-CHILE

AFECTA/IT AFFECTS
VOL I

S09/2026

FECHA PUBLICACIÓN
14 MAY 2026

FECHA DE EFECTIVIDAD WEF 11 JUN 2026 /
EFFECTIVE DATE WEF JUNE 11 2026

AEROPUERTO ARTURO MERINO BENITEZ – SCEL
ACTUALIZA INFORMACIÓN DE ESTACIONAMIENTOS DE AERONAVES

ARTURO MERINO BENITEZ AIRPORT – SCEL
UPDATE AIRCRAFT PARKING.

I. PROPÓSITO

Actualizar información de estacionamiento de aeronaves en el AP Arturo Merino Benítez de Santiago.
Ref. AIP-CHILE, VOL-I Pag AD 2 SCEL-27, AD 2 SCEL-28 y AD 2 SCEL-29.

I. PURPOSE

Update aircraft parking information at Arturo Merino Benítez Airport in Santiago
Ref. AIP-CHILE, VOL-I Pag AD 2 SCEL-27, AD 2 SCEL-28 y AD 2 SCEL-29.

II. VIGENCIA

La información contenida en el presente SUP AIP, tendrá vigencia a partir del 11 de Junio de 2026.

II. VALIDITY

The information contained in this SUP AIP will be valid from June 11 2026.

11. **Estacionamientos** / *Parking*

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’’	70°47’43.81’’	Aeronave crítica Código ECHO	SI
W6	33°24’25.15’’	70°47’52.49’’	Aeronave crítica Código ECHO.	NO
W7B	33°24’25.58’’	70°47’44.25’’	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
W7	33°24’26.55’’	70°47’43.69’’	Aeronave crítica Código ECHO	SI
W7A	33°24’26.86’’	70°47’44.15’’	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
W8	33°24’27.49’’	70°47’52.36’’	Aeronave crítica Código ECHO	NO
W9B	33°24’28.17’’	70°47’44.08’’	Aeronave crítica Código CHARLIE	NO
W9	33°24’28.90’’	70°47’43.56’’	Aeronave crítica Código ECHO	NO
W9A	33°24’29.51’’	70°47’44.02’’	Aeronave crítica Código CHARLIE	NO
W1	33°24’19.51’’	70°47’44.06’’	Aeronave crítica Código ECHO	SI
W2	33°24’20.45’’	70°47’52.73’’	Aeronave crítica Código ECHO	NO
W3	33°24’21.85’’	70°47’43.94’’	Aeronave crítica Código ECHO	SI
W4	33°24’22.79’’	70°47’52.62’’	Aeronave crítica Código FOXTROT	NO
V1	33°24’20.77’’	70°47’48.93’’	Aeronave crítica Código FOXTROT	NO
V2	33°24’20.91’’	70°47’45.86’’	Aeronave crítica Código CHARLIE	NO
APRON 2				
E3B	33°24’14.09’’	70°47’49.10’’	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
E3	33°24’13.08’’	70°47’48.17’’	Aeronave crítica Código ECHO	SI
E3A	33°24’13.09’’	70°47’47.62’’	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
E1B	33°24’14.02’’	70°47’45.87’’	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
E1A	33°24’13.04’’	70°47’44.37’’	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
E5B	33°24’14.22’’	70°47’52.39’’	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
E5	33°24’13.22’’	70°47’51.30’’	Aeronave crítica Código FOXTROT	SI
E5A	33°24’13.24’’	70°47’50.91’’	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
APRON 3				
E6A	33°24’09.60’’	70°47’52.80’’	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
E6B	33°24’08.72’’	70°47’51.43’’	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
E4A	33°24’09.49’’	70°47’49.57’’	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
E4B	33°24’08.60’’	70°47’48.18’’	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
E2A	33°24’09.30’’	70°47’46.33’’	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
E2B	33°24’08.48’’	70°47’44.93’’	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
C1A	33°24’01.48’’	70°47’45.06’’	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
C1B	33°24’02.32’’	70°47’46.50’’	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
C3A	33°24’01.60’’	70°47’48.32’’	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
C3B	33°24’02.46’’	70°47’49.74’’	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
C5A	33°24’01.73’’	70°47’51.46’’	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
C5B	33°24’02.58’’	70°47’52.98’’	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
E6	33°24’09.74’’	70°47’52.39’’	Aeronave crítica Código FOXTROT	SI
E4	33°24’09.63’’	70°47’49.16’’	Aeronave crítica Código ECHO	SI
C5	33°24’01.57’’	70°47’51.98’’	Aeronave crítica Código FOXTROT	SI
C3	33°24’01.44’’	70°47’48.73’’	Aeronave crítica Código ECHO	SI

PRKG *STAND*	**COORDENADAS** *COORDINATES*		**AERONAVE según CÓDIGO DE REFERENCIA DE AERÓDROMO (ARC)** *AIRCRAFT according AIRPORT REFERENCE CODE (ARC)*	**PIT COMBUSTIBLE** *PIT FUEL*
APRON 4				
A12	33° 23´ 49,7"	70° 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''	70°47'48.81''	Aeronave crítica/Código CHARLIE	SI
C2	33°23'57.96''	70°47'49.80''	Aeronave crítica Código ECHO	SI
C2A	33°23'57.96''	70°47'50.32''	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
C4B	33°23'57.06''	70°47'52.06''	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
C4	33°23'58.14''	70°47'53.00''	Aeronave crítica Código FOXTROT	SI
C4A	33°23'58.14''	70°47'53.51''	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
APRON TWY G				
A14	33° 23´ 46,5"	70° 47' 52,7"	B788 OR SMALLER	SI
A14A	33° 23´ 46,5"	70° 47' 53,4"	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
A14B	33° 23´ 45,8"	70° 47' 49,3"	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
A15	33° 23´ 46,4"	70° 47' 49,3"	B788 OR SMALLER	SI
A15A	33° 23´ 46,6"	70° 47' 49,9"	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
A15B	33° 23´ 45,8"	70° 47' 48,4"	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
16	33° 23.77'	70° 47.76'	Aeronave crítica Código ECHO	SI
17	33° 23.77'	70° 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
18A	33°23'45.81"	70°47'40.15"	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
18B	33°23'45.38"	70°47'38.93"	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
A19	33° 23'45.57"	70° 47'37.14"	Aeronave crítica Código ECHO	SI
B20	33° 23'45.69"'	70° 47'34.58"'	Aeronave crítica Código ECHO	SI
B20A	33°23'45.75"	70°47'34.85"	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
B20B	33°23'45.11"	70°47'33.62"	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
B21	33° 23'45.51"	70° 47'31.56"	Aeronave crítica Código ECHO	SI
B21A	33°23'45.48"	70°47'31.83"	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
B21B	33°23'45.03"	70°47'30.39"	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
B22	33° 23.75'	70° 47.49'	Aeronave crítica Código ECHO	SI
23	33° 23.74'	70° 47.44'	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
24	33° 23.74'	70° 47.41'	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
25	33° 23.74'	70° 47.38'	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
23L	33°23'65"	70°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

PRKG *STAND*	**COORDENADAS** *COORDINATES*		**AERONAVE según CÓDIGO DE REFERENCIA DE AERÓDROMO (ARC)** *AIRCRAFT according AIRPORT REFERENCE CODE (ARC)*	**PIT COMBUSTIBLE** *PIT FUEL*
APRON 5				
26	33° 23.81’	70° 47.37	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
27	33° 23.81’	70° 47.40’	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
28	33° 23.81’	70° 47.44’	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
D6B	33°23’55.93’’	70°47’22.54’’	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
D6	33°23’56.85’’	70°47’23.49’’	Aeronave crítica Código ECHO	SI
D6A	33°23’56.82’’	70°47’23.88’’	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
D4B	33°23’55.95’’	70°47’25.72’’	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
D4	33°23’56.97’’	70°47’26.78’’	Aeronave crítica Código ECHO	SI
D4A	33°23’56.77’’	70°47’27.13’’	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
D2	33°23’56.09’’	70°47’29.01’’	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
APRON 6				
D5A	33°24’00.73’’	70°47’22.56’’	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
D5	33°24’00.54’’	70°47’22.64’’	Aeronave crítica Código FOXTROT	SI
D5B	33°24’01.53’’	70°47’23.59’’	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
D3A	33°24’00.88’’	70°47’25.51’’	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
D3	33°24’00.68’’	70°47’25.89’’	Aeronave crítica Código ECHO	SI
D3B	33°24’01.68’’	70°47’26.88’’	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
D1	33°24’01.75’’	70°47’28.51’’	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
F6B	33°24’07.69’’	70°47’21.89’’	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
F6	33°24’08.71’’	70°47’23.04’’	Aeronave crítica Código FOXTROT	SI
F6A	33°24’08.38’’	70°47’23.26’’	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
F4B	33°24’07.86”	70°47’25.14”	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
F4	33°24’08.83’’	70°47’26.29’’	Aeronave crítica Código ECHO	SI
F4A	33°24’08.43’’	70°47’26.51’’	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
F2	33°24’07.95’’	70°47’28.48’’	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
APRON 7				
F5A	33°24’12.40’’	70°47’21.80’’	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
F5B	33°24’13.06’’	70°47’22.93’’	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
F3A	33°24’12.54’’	70°47’25.09’’	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
F3B	33°24’13.18’’	70°47’26.19’’	Aeronave crítica Código CHARLIE	SI
F1	33°24’13.22’’	70°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 FOXTROT	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 .

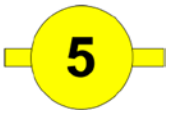
12. Procedimiento de remolque y puntos de encendido (SPOT)

Punto de encendido (SPOT): Marca numérica sobre un circulo amarillo, azul o naranjo, pintada en una calle de rodaje, para determinar la posición donde las aeronaves deben encender motores.

- SPOT Azul y Naranja son sólo para aeronaves de un máximo de 36 metros de envergadura.



- SPOT amarillo para todo tipo de aeronaves.



En las Plataformas 1, 2, 7 y 8 sólo hay SPOTs amarillos que sirven a todo tipo de aeronaves/

Those that are out of visual range of the TWR and/or difficult to distinguish are listed below

- *Hangars in TWY Kilo from North to South: ENAER Hangar, Aerovías DAP Hangar, APAS 1 Hangar, El Litoral Hangar, PDI Hangar, FBO Santiago Hangar and Subdept. Hangar. Inspection of Navigation Aids.*
- APRON 1
- APRON 2
- APRON 3
- APRON 4
- APRON 5
- APRON 6
- APRON 7
- APRON 8

For better management of airport resource allocation, all non-scheduled cargo flights and other special or charter PAX or Cargo flights must coordinate 72 hours in advance and have agreed a schedule with the airport operations center via email: movimientos.ops@nuevopudahuel.cl, planificacionops@nuevopudahuel.cl operaciones@nuevopudahuel.cl and copy to itinerarios@dgac.gob.cl

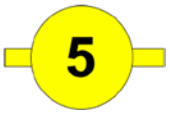
9. Push back and start engine point procedure (SPOT)

Start engine point (SPOT): Numerical marking on a yellow,blue or orange circle, painted on a taxiway, to determine the position where aircraft can start engines.

- *Blue and Orange SPOTs are designed for a 36 meter maximum wingspan only.*



- *Yellow SPOT for any type of aircrafts*



At Aprons 1,2,7 and 8 there are only yellow SPOTs which are usable for any type of Acft.

12.1. Procedimiento estandarizado para rodaje y salida remolcada desde los puestos de estacionamiento.

Todas las aeronaves serán remolcadas hacia atrás de acuerdo a las instrucciones del Control Terrestre hacia el SPOT correspondiente. En la tabla 2 y 3 se relacionan los SPOTs que, de acuerdo a su ubicación, ofrecen el menor número de maniobras y tiempo de desplazamiento para el retroceso remolcado, sin embargo; el Controlador terrestre podrá asignar otro SPOT si se obtiene mayor ganancia operacional, respetando las restricciones establecidas para el SPOT asignado. El personal de apoyo en tierra y en especial el que remolque a las aeronaves, será el responsable de realizar las maniobras de remolque conforme a las instrucciones establecidas en la tabla 2, con el fin de que la aeronave quede ubicada en la dirección correcta en el SPOT asignado.

12.2. Maniobras de retroceso remolcado y encendido

- La tripulación una vez listo para la maniobra de retroceso remolcado y encendido solicitará en frecuencia de control terrestre la autorización desde el estacionamiento hasta el SPOT más cercano. La puesta en marcha será bajo la discreción del piloto.

- ATC aprobará la maniobra de retroceso remolcado al punto de rodaje autónomo (SPOT) más cercano.

- La maniobra de retroceso remolcado se efectuará siguiendo la línea de rodaje hasta que el tren de nariz de la aeronave alcance el SPOT.

- Cuando se trate de Retroceso remolcado en los estacionamientos C2B, C1A, E2B, E1A, D2, D1, F2 y F1 el señalero de punta de ala del costado cercanos las barreras de Jetblast, está autorizado a cruzar la línea roja de seguridad durante la maniobra de retroceso remolcado para servir de señalero de punta de cola.

- Las tripulaciones encenderán motores durante el Retroceso hacia el SPOT, a discreción del piloto, o de acuerdo a la hora entregada por el ATC.

9.1. Standard procedures for taxiing and towing out the parking stand

All parked aircraft will be towed-back to the respective SPOT, according Ground Control instructions. Tables 2 and 3 list the SPOTs that, according to their location, offer the least number of maneuvers and time for pushing-back, however; Ground Controller may assign other SPOT if a greater operational gain is obtained, but respecting the restrictions established for the assigned SPOT. The ground support personnel, and especially those who tow the aircraft, will be responsible for carrying out the towing maneuvers in accordance with the instructions established in Table 2, so that the aircraft were located in the correct direction on the assigned SPOT .

9.2. Push back and start up engines maneuver

- *Once the crew is ready to push back and start up, will request the clearance on the ground control frequency to the nearest SPOT indicating his parking number spot. The starting up engine procedure will be always under the pilot discretion.*

- *ATC will approve the push back maneuver to the closest autonomous taxiing point (SPOT) .*

- *The towed back maneuver will be carried out following the taxi line until the nose landing gear of the aircraft reaches the SPOT.*

- *In the case of towed pushback in parking lots C2B, C1A, E2B, E1A, D2, D1, F2 and F1, the wingtip signalman, on the side near the Jetblast barriers, is authorized to cross the red safety line during the towing-back maneuver in order to serve as a tale walker.*

- *The crews will start engines up in the SPOT at their own discretion or according to the time slot given by ATC.*

- Durante la puesta en marcha de los motores de una aeronave, sólo deberán permanecer en la zona de maniobras y de servicio de la aeronave, el personal y equipos de apoyo indispensables para la operación segura de la aeronave.

- Las aeronaves que deban remolcar desde su posición de estacionamiento hasta uno de los SPOT disponibles, de ser posible iniciarán motores durante el remolque, con el fin de reducir al máximo el tiempo de ocupación de estos.

- El piloto al mando de la aeronave y el personal terrestre de apoyo, deberán tomar las máximas precauciones para evitar situaciones peligrosas y/o daños a terceros durante la puesta en marcha de motor.
- Durante esta operación, se deberá considerar especialmente la cercanía de edificios, instalaciones, aeronaves en las proximidades en fases de embarque o desembarque de pasajeros y/o carga, circulación de vehículos y equipos terrestres de apoyo y del tránsito eventual de peatones.

- Una vez establecidos en el SPOT, solicitarán instrucciones de rodaje hacia las pistas en uso.

- La responsabilidad de evitar colisiones con aeronaves estacionadas o rodando, vehículos u objetos, durante las maniobras efectuadas por las aeronaves en las plataformas o al ingresar o salir de ellas, será de la Empresa Explotadora y/o del piloto al mando de la aeronave.

- **El uso de SPOT será aplicable sólo cuando la visibilidad RVR TDZ de la pista designada para los aterrizajes, indique una visibilidad RVR 550m o más del Aeropuerto. Durante Procedimientos de escasa visibilidad, sólo será utilizable el eje de calle de rodaje de color amarillo e iluminado y sólo una aeronave a la vez. Esto será informado por la Torre de control y/o ATIS.**

- Las aeronaves en el estacionamiento F1 deben ser remolcadas hacia la calle de rodaje Kilo.

- *During the starting-up, only essential personnel and support equipment of the aircraft should remain in the aircraft's maneuvering and service area.*

- *Aircraft that must tow from their parking position to one of the available SPOTs, will start engines during towing as soon as possible, in order to minimize their occupation time.*

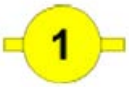
- *The pilot in command and the ground support personnel must take in count the maximum precautions to avoid dangerous situations and/or damage to third parties during engine start-up. In this operation, the proximity of buildings, facilities, aircraft in the vicinity in phases of embarkation or disembarkation of passengers and/or cargo, circulation of vehicles and ground support equipment and eventual pedestrian traffic must be considered.*

- *Once established in the SPOT, they will request taxiing instructions to the runways in use.*

- *The responsibility to avoid collisions with parked or taxiing aircraft, vehicles or objects, during the maneuvers carried out by the aircraft on the aprons or when entering or leaving them, will be under the Operating Company and/or the pilot in command of the aircraft.*

- *The use of SPOT will be applicable only when the RVR visibility TDZ of the runway designated for landings indicates an RVR visibility of 550 mts or more and the Airport. During Low Visibility Procedures, only the yellow and illuminated taxiway centre line will be usable and only one aircraft at a time. This will be reported by the Control Tower and/or ATIS.*

- *Aircraft in parking place F1 must be towed to taxiway Kilo.*

PLATAFORMA 1 / APRON 1		
Estacionamiento	**SPOT**	**Instrucciones** / *Instructions*
W5		● Retroceso remolcado siguiendo la línea de rodaje hasta que el tren de nariz de la aeronave alcance el SPOT 4 (mirando hacia el norte) *Towed pushback following the taxiline until nose landing gear of the aircraft reach SPOT 4 (nose towards north)* ● Utilizable en LVP *Usable in LVP* ● Solo se permite la salida de 1 aeronave de estos estacionamientos a la vez hacia el SPOT 4 *Only 1 aircraft is allowed to leave these parking to the SPOT 4.* ● SPOT 4 habilitado para el inicio de motores *SPOT 4 enabled to start aircraft engines.* ● Está permitido otra aeronave en maniobra de encendido en *SPOT 3* *Another aircraft is allowed on startup maneuver on SPOT 3.* ● Estacionamiento V1 y V2 inhabilitado cuando el SPOT 4 se encuentre en uso *V1 and V2 Disabled when SPOT 4 is in use.*
W6		
W7B		
W7		
W7A		
W8		
W9B		
W9		
W9A		
W1		● Retroceso remolcado siguiendo la línea de rodaje hasta que el tren de nariz de la aeronave alcance el SPOT 3 (mirando hacia el norte) *Towed pushback following the taxiline until nose landing gear of the aircraft reach SPOT 3 (nose towards north)* ● Utilizable en LVP *Usable in LVP*. ● Solo se permite la salida de 1 aeronave de estos estacionamientos a la vez hacia el SPOT 3 *Only 1 aircraft is allowed to leave these parking to the SPOT 3.* ● SPOT 3 habilitado para el encendido de motores *SPOT 3 enabled to start aircraft engines.* ● Está permitido otra aeronave en maniobra de encendido en SPOT 4 *Another aircraft is allowed on startup maneuver on SPOT 4.* ● Estacionamiento V1 y V2 inhabilitado cuando el SPOT 3 se encuentre en uso *V1 and V2 Disabled when SPOT 3 is in use.*
W2		
W3		
W4		
V1		● Retroceso remolcado siguiendo la línea de rodaje hasta que el tren de nariz de la aeronave alcance el SPOT 1 (mirando hacia el oeste) *Towed pushback following the taxiline until nose landing gear of the aircraft reach SPOT 1 (nose towards west)* ● Utilizable en LVP / Usable in LVP ● Estacionamientos W1, W2, W3 y W4 inhabilitados cuando el V1 y/o V2 se encuentren en uso. *Aircraft stand W1, W2, W3 and W4 Disabled when V1 and or V2 are in use.* ● SPOT 1 habilitado para el encendido de motores *SPOT 1 enabled to start aircraft engines.* ● SPOT 2 queda inhabilitado *SPOT 2 Disabled.*
V2		

PLATAFORMA 2 / APRON 2		
Estacionamiento	**SPOT**	**Instrucciones** / *Instructions*
E5A **E5** **E5B**		● Retroceso remolcado siguiendo la línea de rodaje hasta que el tren de nariz de la aeronave alcance el SPOT 2 (mirando hacia el oeste) *Towed pushback following the taxi line until nose landing gear of the aircraft reach SPOT 2 (nose towards west)* ● Utilizable en LVP */Usable in LVP.* ● Solo se permite la salida de 1 aeronave de estos estacionamientos a la vez hacia el SPOT 2. *Only 1 aircraft is allowed to leave these parking to the SPOT 2.* ● SPOT 2 habilitado para el encendido de motores *SPOT 2 enabled to start aircraft engines.* ● Estacionamiento V1 y V2 inhabilitado cuando el SPOT 2 se encuentre en uso. *V1 and V2 Disabled when SPOT 2 is in use.* ● Puede encender una aeronave WIDEBODY o ARCC ● SPOT 1 habilitado para encender a la vez, una aeronave WIDEDOY o ARC C¡

PLATAFORMA 3 / APRON 3		
Estacionamiento	**SPOT**	**Instrucciones** / *Instructions*
E6A **E6B**		● Retroceso remolcado siguiendo la línea de rodaje azul hasta que el tren de nariz de la aeronave alcance el SPOT 4 (mirando hacia el oeste) *Towed pushback following the blue taxiline until nose landing gear of the aircraft reach SPOT 4 (nose towards west)* ● SPOT 4 habilitado para el encendido de motores *SPOT 4 enabled to start aircraft engines. E6B* ● Puede haber de manera simultánea una aeronave ARC C o menor en el SPOT 2 en encendido *An ARC C or smaller aircraft may be on SPOT 2 starting up simultaneously.* ● Se puede utilizar la línea de rodaje naranja de manera simultánea con aeronave ARC C o menor *Orange taxiline may be used simultaneously with an ARC C or smaller aircraft.* ● Línea de rodaje azul utilizable sólo con visibilidad RVR TDZ de la pista designada para los aterrizajes de 550 m o más *Blue taxiline is usable only with an RVR TDZ visibility of 550 m or above.* ● **RESTRICCIÓN: Línea de rodaje amarilla no utilizable** ***Yellow taxiline is not usable.***

PLATAFORMA 3 / APRON 3		
Estacionamiento	**SPOT**	**Instrucciones** / *Instructions*
E4A **E4B** **E2A** **E2B**		● Retroceso remolcado siguiendo la línea de rodaje azul hasta que el tren de nariz de la aeronave alcance el SPOT 2 (mirando hacia el oeste) *Towed pushback following the blue taxiline until nose landing gear of the aircraft reach SPOT 2 (nose towards west)* ● SPOT 2 habilitado para el encendido de motores *SPOT 2 enabled to start aircraft engines.* ● Puede haber de manera simultánea una aeronave ARC C o menor en el SPOT 4 en encendido *An ARC C or smaller aircraft may be on SPOT 4 starting up simultaneously.* ● Se puede utilizar la línea de rodaje naranja de manera simultánea con aeronave ARC C o menor *Orange taxiline may be used simultaneously with an ARC C or smaller aircraft.* ● Línea de rodaje azul utilizable sólo con visibilidad RVR TDZ de la pista designada para los aterrizajes de 550 m o más *Blue taxiline is usable only with an RVR TADZ visibility of 550 m or above.* ● RESTRICCIÓN: Línea de rodaje amarilla no utilizable *Yellow taxiline is not usable.* ● RESTRICCIÓN: Estacionamiento E2B no puede ser autorizado a remolcar simultáneamente con aeronave saliendo desde el estacionamiento C1A *Parking E2B cannot be authorized for towing simultaneously with an aircraft punching back from parking C1A.*

PLATAFORMA 3 / APRON 3		
Estacionamiento	**SPOT**	**Instrucciones** / *Instructions*
C1A **C1B** **C3A** **C3B**		● Retroceso remolcado siguiendo la línea de rodaje naranja hasta que el tren de nariz de la aeronave alcance el SPOT 1 (mirando hacia el oeste) / *Towed pushback following the orange taxiline until nose landing gear of the aircraft reach SPOT 1 (nose towards west)* ● SPOT 1 habilitado para el encendido de motores / *SPOT 1 enabled to start aircraft engines.* ● Puede haber de manera simultánea una aeronave ARC C o menor en el SPOT 3 en encendido / *An ARC C or smaller aircraft may be on SPOT 3 starting up simultaneously.* ● Se puede utilizar la línea de rodaje azul de manera simultánea con aeronave ARC C o menor / *Blue taxiline may be used simultaneously with an ARC C or smaller aircraft.* ● Línea de rodaje naranja utilizable sólo con visibilidad RVR TDZ de la pista designada para los aterrizajes de 550 m o más / *Orange taxiline is usable only with an RVR TDZ visibility of 550 m or above.* ● **RESTRICCIÓN: Línea de rodaje amarilla no utilizable / *Yellow taxiline is not usable.*** ● **RESTRICCIÓN: Estacionamiento C1A no puede ser autorizado a remolcar simultáneamente con aeronave saliendo desde el estacionamiento E2B / *Parking C1A cannot be authorized for towing simultaneously with an aircraft pushing back from parking E2B.***

<table>
<tr><th colspan="3">PLATAFORMA 3 / APRON 3</th></tr>
<tr><th>Estacionamiento</th><th>SPOT</th><th>Instrucciones / Instructions</th></tr>
<tr><td>C5A</td><td rowspan="2"> 
</td><td rowspan="2">● Retroceso remolcado siguiendo la línea de rodaje naranja hasta que el tren de nariz de la aeronave alcance el SPOT 3 (mirando hacia el oeste) / Towed pushback following the orange taxiline until nose landing gear of the aircraft reach SPOT 3 (nose towards west)

● SPOT 3 habilitado para el encendido de motores / SPOT 3 enabled to start aircraft engines.

● Puede haber de manera simultánea una aeronave ARC C o menor en el SPOT 1 en encendido / An ARC C or smaller aircraft may be on SPOT 1 starting up simultaneously.

● Se puede utilizar la línea de rodaje azul de manera simultánea con aeronave ARC C o menor / Blue taxiline may be used simultaneously with an ARC C or smaller aircraft.

● Línea de rodaje naranja utilizable sólo con visibilidad RVR TDZ de la pista designada para los aterrizajes de 550 m o más / Orange taxiline is usable only with an RVR TDZ visibility of 550 m or above.

● RESTRICCIÓN: Línea de rodaje amarilla no utilizable / Yellow taxiline is not usable.</td></tr>
<tr><td>C5B</td></tr>
<tr><td>E6</td><td rowspan="4"> 
</td><td rowspan="4">● Retroceso remolcado siguiendo la línea de rodaje amarilla hasta que el tren de nariz de la aeronave alcance el SPOT 5 (mirando hacia el oeste) / Towed pushback following the yellow taxiline until nose landing gear of the aircraft reach SPOT 5 (nose towards west).

● SPOT 5 habilitado para el encendido de motores / SPOT 5 enabled to start aircraft engines.

● RESTRICCIÓN: Se permite solo 1 aeronave WIDEBODY en la línea de rodaje amarilla y SPOT 5 a la vez / Only 1 WIDEBODY aircraft is allowed on yellow taxiline and SPOT 5 at a time.

● RESTRICCIÓN: Líneas de rodaje naranja y azul no utilizables / Orange and blue taxilines are not usable.</td></tr>
<tr><td>E4</td></tr>
<tr><td>C5</td></tr>
<tr><td>C3</td></tr>
</table>

PLATAFORMA 4 / *APRON 4*		
Estacionamiento	**SPOT**	**Instrucciones** / *Instructions*
C2B **C2A**		● Retroceso remolcado siguiendo la línea de rodaje azul hasta que el tren de nariz de la aeronave alcance el SPOT 2 (mirando hacia el oeste). *Towed pushback following the blue taxiline until nose landing gear of the aircraft reach SPOT 2 (nose towards west)* ● SPOT 2 habilitado para el encendido de motores / *SPOT 2 enabled to start aircraft engines.* ● Puede haber de manera simultánea una aeronave ARC C o menor en el SPOT 4 en encendido / *An ARC C or smaller aircraft may be on SPOT 4 starting up simultaneously.* ● Se puede utilizar la línea de rodaje naranja de manera simultánea con aeronave ARC C o menor / *Orange taxiline may be used simultaneously with an ARC C or smaller aircraft. C2A* ● Línea de rodaje azul utilizable sólo con visibilidad RVR TDZ de la pista designada para los aterrizajes de 550 m o más /*Blue taxiline is usable only with an RVR TDZ visibility of 550 m or above.* ● **RESTRICCIÓN: Línea de rodaje amarilla no utilizable al usar el SPOT 2 /** ***Yellow taxiline is not usable when SPOT 2 is in use.***
C4B **C4A**		● Retroceso remolcado siguiendo la línea de rodaje azul hasta que el tren de nariz de la aeronave alcance el SPOT 4 (mirando hacia el oeste) / *Towed pushback following the blue taxiline until nose landing gear of the aircraft reach SPOT 4 (nose towards west)* ● SPOT 4 habilitado para el encendido de motores / *SPOT 4 enabled to start aircraft engines.* ● Puede haber de manera simultánea una aeronave ARC C o menor en el SPOT 2 en encendido / *An ARC C or smaller aircraft may be on SPOT 2 starting up simultaneously.* ● Se puede utilizar la línea de rodaje naranja de manera simultánea con aeronave ARC C o menor / *Orange taxiline may be used simultaneously with an ARC C or smaller aircraft.* ● Línea de rodaje azul utilizable sólo con visibilidad RVR TDZ de la pista designada para los aterrizajes de 550 m o más / *Blue taxiline is usable only with an RVR TDZ visibility of 550 m or above.* ● **RESTRICCIÓN: Línea de rodaje amarilla no utilizable al usar el SPOT 4 /** ***Yellow taxiline is not usable when SPOT 4 is in use.***
A12A **A12B**		● Retroceso remolcado siguiendo la línea de rodaje naranja hasta que el tren de nariz de la aeronave alcance el SPOT 1 (mirando hacia el oeste) / *Towed pushback following the orange taxiline until nose landing gear of the aircraft reach SPOT 1 (nose towards west)* ● SPOT 1 habilitado para el encendido de motores / *SPOT 1 enabled to start aircraft engines.* ● Puede haber de manera simultánea una aeronave ARC C o menor en el SPOT 3 en encendido /*An ARC C or smaller aircraft may be on SPOT 3 starting up simultaneously.* ● Se puede utilizar la línea de rodaje azul de manera simultánea con aeronave ARC C o menor /*Blue taxiline may be used simultaneously with an ARC C or smaller aircraft.* ● Línea de rodaje naranja utilizable sólo con visibilidad RVR TDZ de la pista designada para los aterrizajes de 550 m o más /*Orange taxiline is usable only with an RVR TDZ visibility of 550 m or above.* ● **RESTRICCIÓN: Línea de rodaje amarilla no utilizable al usar el SPOT 1** / ***Yellow taxiline is not usable when SPOT 1 is in use.***

<table>
<tr><th colspan="3">PLATAFORMA 4 / APRON 4</th></tr>
<tr><th>Estacionamiento</th><th>SPOT</th><th>Instrucciones / Instructions</th></tr>
<tr><td>A13A</td><td rowspan="2">  </td><td rowspan="2">● Retroceso remolcado siguiendo la línea de rodaje naranja hasta que el tren de nariz de la aeronave alcance el SPOT 3 (mirando hacia el oeste) / Towed pushback following the orange taxiline until nose landing gear of the aircraft reach SPOT 3 (nose towards west)

● SPOT 3 habilitado para el encendido de motores / SPOT 3 enabled to start aircraft engines.

● Puede haber de manera simultánea una aeronave ARC C o menor en el SPOT 1 en encendido /An ARC C or smaller aircraft may be on SPOT 1 starting up simultaneously..

● Se puede utilizar la línea de rodaje azul de manera simultánea con aeronave ARC C o menor / Blue taxiline may be used simultaneously with an ARC C or smaller aircraft.

● Línea de rodaje naranja utilizable sólo con visibilidad RVR TDZ de la pista designada para los aterrizajes de 550 m o más / Orange taxiline is usable only with an RVR TDZ visibility of 550 m or above.

● RESTRICCIÓN: Línea de rodaje amarilla no utilizable al usar el SPOT 3 / Yellow taxiline is not usable when SPOT 3 is in use.</td></tr>
<tr><td>A13B</td></tr>
<tr><td>C2</td><td rowspan="4">  </td><td rowspan="4">● Retroceso remolcado siguiendo la línea de rodaje amarilla hasta que el tren de nariz de la aeronave alcance el SPOT 5 (mirando hacia el oeste) / Towed pushback following the yellow taxiline until nose landing gear of the aircraft reach SPOT 5 (nose towards west)

● SPOT 5 habilitado para el encendido de motores / SPOT 5 enabled to start aircraft engines.

● RESTRICCIÓN: Se permite solo 1 aeronave WIDEBODY en la línea de rodaje amarilla y SPOT 5 a la vez / Only 1 WIDEBODY aircraft is allowed on the yellow taxiline and SPOT 5 at a time.

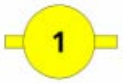
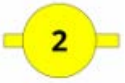
● RESTRICCIÓN: Línea de rodaje naranja y azul no utilizables / Orange and blue taxilines are not usable.</td></tr>
<tr><td>C4</td></tr>
<tr><td>A12</td></tr>
<tr><td>A13</td></tr>
</table>

PLATAFORMA 5 / *APRON 5*		
Estacionamiento	**SPOT**	**Instrucciones** / *Instructions*
26		● Retroceso remolcado siguiendo la línea de rodaje azul hasta que el tren de nariz de la aeronave alcance el SPOT 3 (mirando hacia el este) / *Towed pushback following the blue taxiline until nose landing gear of the aircraft reach SPOT 3 (nose towards east)* ● SPOT 3 habilitado para el encendido de motores / *SPOT 3 enabled to start aircraft engines. 27* ● Puede haber de manera simultánea una aeronave ARC C o menor en el SPOT 1 en encendido / *An ARC C or smaller aircraft may be on SPOT 1 starting up simultaneously.* ● Se puede utilizar la línea de rodaje naranja de manera simultánea con aeronave ARC C o menor / *Orange taxiline may be used simultaneously with an ARC C or smaller aircraft.* ● Línea de rodaje azul utilizable sólo con visibilidad RVR TDZ de la pista designada para los aterrizajes de 550 m o más /*Blue taxiline is usable only with an RVR TDZ visibility of 550 m or above.* ● **RESTRICCIÓN : Línea de rodaje amarilla no utilizable al usar el SPOT 3 / *Yellow taxiline is not usable when SPOT 3 is in use.***
27		
27		● Retroceso remolcado siguiendo la línea de rodaje azul hasta que el tren de nariz de la aeronave alcance el SPOT 1 (mirando hacia el este) / *Towed pushback following the blue taxiline until nose landing gear of the aircraft reach SPOT 1 (nose towards east)* ● SPOT 1 habilitado para el encendido de motores / *SPOT 1 enabled to start aircraft engines.* ● Puede haber de manera simultánea una aeronave ARC C o menor en el SPOT 3 en encendido / *An ARC C or smaller aircraft may be on SPOT 3 starting up simultaneously.* ● Se puede utilizar la línea de rodaje naranja de manera simultánea con aeronave ARC C o menor / *Orange taxiline may be used simultaneously with an ARC C or smaller aircraft.* ● Línea de rodaje azul utilizable sólo con visibilidad RVR TDZ de la pista designada para los aterrizajes de 550 m o más /*Blue taxiline is usable only with an RVR TDZ visibility of 550 m or above.* ● **RESTRICCIÓN : Línea de rodaje amarilla no utilizable al usar el SPOT 1 / *Yellow taxiline is not usable when SPOT 1 is in use.*** ● **RESTRICCIÓN: Estacionamiento 28 no puede ser autorizado a remolcar simultáneamente con aeronave saliendo desde el estacionamiento D2 / *Parking 28 cannot be authorized for towing simultaneously with an aircraft departing from parking D2*** .
28		

PLATAFORMA 5 / *APRON 5*		
Estacionamiento	**SPOT**	**Instrucciones** / *Instructions*
D2 **D4A** **D4B**		● Retroceso remolcado siguiendo la línea de rodaje naranja hasta que el tren de nariz de la aeronave alcance el SPOT 2 (mirando hacia el este) / *Towed pushback following the orange taxiline until nose landing gear of the aircraft reach SPOT 2 (nose towards east)* ● SPOT 2 habilitado para el encendido de motores / *SPOT 2 enabled to start aircraft engines.* ● Puede haber de manera simultánea una aeronave ARC C o menor en el SPOT 4 en encendido /*An ARC C or smaller aircraft may be on SPOT 4 starting up simultaneously.* ● Se puede utilizar la línea de rodaje azul de manera simultánea con aeronave ARC C o menor /*Blue taxiline may be used simultaneously with an ARC C or smaller aircraft.* ● Línea de rodaje naranja utilizable sólo con visibilidad RVR TDZ de la pista designada para los aterrizajes de 550 m o más / *Orange taxiline is usable only with an RVR TDZ visibility of 550 m or above.* ● **RESTRICCIÓN : Línea de rodaje amarilla no utilizable al usar el SPOT 2 / *Yellow taxiline is not usable when SPOT 2 is in use.*** ● **RESTRICCIÓN: Estacionamiento D2 no puede ser autorizado a remolcar simultáneamente con aeronave saliendo desde el estacionamiento 28 / *Parking D2 cannot be authorized for towing simultaneously with an aircraft departing from parking 28.*** ● Retroceso remolcado siguiendo la línea de rodaje naranja hasta que el tren de nariz de la aeronave alcance el SPOT 4 (mirando hacia el este) / *Towed pushback following the orange taxiline until nose landing gear of the aircraft reach SPOT 4 (nose towards east)* ● SPOT 4 habilitado para el encendido de motores / *SPOT 4 enabled to start aircraft engines.* ● Puede haber de manera simultánea una aeronave ARC C o menor en el SPOT 2 en encendido / *An ARC C or smaller aircraft may be on SPOT 2 starting up simultaneously.* ● Se puede utilizar la línea de rodaje azul de manera simultánea con aeronave ARC C o menor /*Blue taxiline may be used simultaneously with an ARC C or smaller aircraft.* ● Línea de rodaje naranja utilizable sólo con visibilidad RVR TDZ de la pista designada para los aterrizajes de 550 m o más / *Orange taxiline is usable only with an RVR TDZ visibility of 550 m or above.* ● **RESTRICCIÓN : Línea de rodaje amarilla no utilizable al usar el SPOT 4 / *Yellow taxiline is not usable when SPOT 4 is in use.***
D6A **D6B**		
D4 **D6**		● Retroceso remolcado siguiendo la línea de rodaje amarilla hasta que el tren de nariz de la aeronave alcance el SPOT 5 (mirando hacia el este) / *Towed pushback following the yellow taxiline until nose landing gear of the aircraft reach SPOT 5 (nose towards east)* ● SPOT 5 habilitado para el encendido de motores / *SPOT 5 enabled to start aircraft engines.* ● **RESTRICCIÓN: Se permite solo 1 aeronave WIDEBODY en la línea de rodaje amarilla y SPOT 5 a la vez / *Only 1 WIDEBODY aircraft is allowed on the yellow taxiline and SPOT 5 at a time.*** ● **RESTRICCIÓN: Línea de rodaje naranja y azul no utilizables / *Orange and blue taxilines are not usable.***

PLATAFORMA 6 / *APRON 6*		
Estacionamiento	**SPOT**	**Instrucciones** / *Instructions*
D5A		● Retroceso remolcado siguiendo la línea de rodaje azul hasta que el tren de nariz de la aeronave alcance el SPOT 3 (mirando hacia el este) / *Towed pushback following the blue taxiline until nose landing gear of the aircraft reach SPOT 3 (nose towards east)* ● SPOT 3 habilitado para el encendido de motores / *SPOT 3 enabled to start aircraft engines. D5B* ● Puede haber de manera simultánea una aeronave ARC C o menor en el SPOT 1 en encendido / *An ARC C or smaller aircraft may be on SPOT 1 starting up simultaneously.* ● Se puede utilizar la línea de rodaje naranja de manera simultánea con aeronave ARC C o menor / *Orange taxiline may be used simultaneously with an ARC C or smaller aircraft.* ● Línea de rodaje azul utilizable sólo con visibilidad RVR TDZ de la pista designada para los aterrizajes de 550 m o más /*Blue taxiline is usable only with an RVR TDZ visibility of 550 m or above.* ● **RESTRICCIÓN : Línea de rodaje amarilla no utilizable al usar el SPOT 3 /** ***Yellow taxiline is not usable when SPOT 3 is in use*** .
D5B		
D3A		● Retroceso remolcado siguiendo la línea de rodaje azul hasta que el tren de nariz de la aeronave alcance el SPOT 1 (mirando hacia el este) / *Towed pushback following the blue taxiline until nose landing gear of the aircraft reach SPOT 1 (nose towards east)* ● SPOT 1 habilitado para el encendido de motores / SPOT 1 enabled to start aircraft engines. ● Puede haber de manera simultánea una aeronave ARC C o menor en el SPOT 3 en encendido / *An ARC C or smaller aircraft may be on SPOT 3 starting up simultaneously.* ● Se puede utilizar la línea de rodaje naranja de manera simultánea con aeronave ARC C o menor / *Orange taxiline may be used simultaneously with an ARC C or smaller aircraft.* ● Línea de rodaje azul utilizable sólo con visibilidad RVR TDZ de la pista designada para los aterrizajes de 550 m o más /*Blue taxiline is usable only with an RVR TDZ visibility of 550 m or above.* ● **RESTRICCIÓN : Línea de rodaje amarilla no utilizable al usar el SPOT 1 /** ***Yellow taxiline is not usable when SPOT 1 is in use.*** ● **RESTRICCIÓN: Estacionamiento D1 no puede ser autorizado a remolcar simultáneamente con aeronave saliendo desde el estacionamiento F2 /** ***Parking D1 cannot be authorized for towing simultaneously with an aircraft pushing-back from parking F2.***
D3B		
D1		

PLATAFORMA 6 / *APRON 6*		
Estacionamiento	**SPOT**	**Instrucciones** / *Instructions*
F2 **F4A** **F4B**		● Retroceso remolcado siguiendo la línea de rodaje naranja hasta que el tren de nariz de la aeronave alcance el SPOT 2 (mirando hacia el este) / *Towed pushback following the orange taxiline until nose landing gear of the aircraft reach SPOT 2 (nose towards east)* ● SPOT 2 habilitado para el encendido de motores / SPOT 2 enabled to start aircraft engines. ● Puede haber de manera simultánea una aeronave ARC C o menor en el SPOT 4 en encendido / *An ARC C or smaller aircraft may be on SPOT 4 starting up simultaneously.* ● Se puede utilizar la línea de rodaje azul de manera simultánea con aeronave ARC C menor /*Blue taxiline may be used simultaneously with an ARC C or smaller aircraft.* ● Línea de rodaje naranja utilizable sólo con visibilidad RVR TDZ de la pista designada para el aterrizaje de 550 m o más / *Orange taxiline is usable only with an RVR TDZ visibility of 550 m or above.* ● **RESTRICCIÓN : Línea de rodaje amarilla no utilizable al usar el SPOT 2 / *Yellow taxiline is not usable when SPOT 2 is in use.*** ● **RESTRICCIÓN: Estacionamiento F2 no puede ser autorizado a remolcar simultáneamente con aeronave saliendo desde el estacionamiento D1 / *Parking F2 cannot be authorized for towing simultaneously with an aircraft departing from parking D1.*** ● Retroceso remolcado siguiendo la línea de rodaje naranja hasta que el tren de nariz de la aeronave alcance el SPOT 4 (mirando hacia el este) / *Towed pushback following the orange taxiline until nose landing gear of the aircraft reach SPOT 4 (nose towards east)* ● SPOT 4 habilitado para el encendido de motores / SPOT 4 enabled to start aircraft engines. ● Puede haber de manera simultánea una aeronave ARC C o menor en el SPOT 2 en encendido / *An ARC C or smaller aircraft may be on SPOT 2 starting up simultaneously.* ● Se puede utilizar la línea de rodaje azul de manera simultánea con aeronave ARC C o menor /*The Blue taxiline may be used simultaneously with an ARC C or smaller aircraft.* ● Línea de rodaje naranja utilizable sólo con visibilidad RVR TDZ de la pista designada para los aterrizajes de 550 m o más / *Orange taxiline is usable only with an RVR TDZ visibility of 550 m or above.* ● **RESTRICCIÓN : Línea de rodaje amarilla no utilizable al usar el SPOT 4 / *Yellow taxiline is not usable when SPOT 4 is in use.***
F6A **F6B**		
D3 **D5** **F4** **F6**		● Retroceso remolcado siguiendo la línea de rodaje amarilla hasta que el tren de nariz de la aeronave alcance el SPOT 5 (mirando hacia el este) / *Towpushback following the yellow taxiline until nose landing gear of the aircraft reach SPOT 5 (nose towards east)* ● SPOT 5 habilitado para el encendido de motores / *SPOT 5 enabled to start aircraft engines.* ● RESTRICCIÓN: Se permite solo 1 aeronave WIDEBODY en la línea de rodaje amarilla y SPOT 5 a la vez / *Only 1 WIDEBODY aircraft is allowed on the yellow taxi line and SPOT 5 at a time.* ● RESTRICCIÓN: Línea de rodaje naranja y azul no utilizables con aeronaves ARC C o menor al tener una aeronave en el SPOT 5 / *Orange and blue taxilines are not usable for ARC C or smaller aircraft when there is an aircraft in SPOT 5.*

PLATAFORMA 7 / *APRON 7*		
Estacionamiento	**SPOT**	**Instrucciones** / *Instructions*
F3B		● Retroceso remolcado siguiendo la línea de rodaje hasta que el tren de nariz de la aeronave alcance el SPOT 1 (mirando hacia el este) / *Towed pushback following the taxiline until nose landing gear of the aircraft reach SPOT 1 (nose towards east)* ● Utilizable en LVP / *Usable in LVP* ● Solo se permite la salida de 1 aeronave de estos estacionamientos a la vez hacia el SPOT 1 / *Only 1 aircraft is allowed for push back from these parking places toward SPOT 1 at a time.* ● SPOT 1 habilitado para el encendido de motores / *SPOT 1 enabled* to *start aircraft engines*. ● Puede haber de manera simultánea una aeronave ARC C o menor en el SPOT 2 en encendido / *An ARC C or smaller aircraft may be on SPOT 2 starting up simultaneously* .
F3A		
F5B		● Retroceso remolcado siguiendo la línea de rodaje hasta que el tren de nariz de la aeronave alcance el SPOT 2 (mirando hacia el este) /*Towed pushback following the taxiline until nose landing gear of the aircraft reach SPOT 2 (nose towards east)* ● Utilizable en LVP /Usable in LVP ● Solo se permite la salida de 1 aeronave de estos estacionamientos a la vez hacia el SPOT 2 / *Only 1 aircraft is allowed to depart from these parking places toward SPOT 2 at a time.* ● SPOT 2 habilitado para el encendido de motores / *SPOT 2 enabled to start aircraft engines.* ● Puede haber de manera simultánea una aeronave ARC C o menor en el SPOT 1 en encendido / *An ARC C or smaller aircraft may be on SPOT 1 starting up simultaneously.*
F5A		

<table>
<tr><th colspan="3">PLATAFORMA 8 / APRON 8</th></tr>
<tr><th>Estacionamiento</th><th>SPOT</th><th>Instrucciones / Instructions</th></tr>
<tr><td>41</td><td rowspan="3">  </td><td rowspan="3">● Retroceso remolcado siguiendo la línea de rodaje hasta que el tren de nariz de la aeronave alcance el SPOT 3 (mirando hacia el norte) / Towed pushback following the taxiline until nose landing gear of the aircraft reach SPOT 3 (nose towards north)

● Utilizable en LVP /Usable in LVP

● Solo se permite la salida de 1 aeronave de estos estacionamientos a la vez hacia el SPOT 3 / Only 1 aircraft is allowed for push backbfrom these parking places toward SPOT 3 at a time.

● SPOT 3 habilitado para el encendido de motores / SPOT 3 enabled to start aircraft engines.

● Puede haber de manera simultánea una aeronave en el SPOT 4 en maniobra de encendido / There may be an aircraft simultaneously on SPOT 4 during engine startup maneuver.

● RESTRICCIÓN: Estacionamiento 43 no puede ser autorizado a remolcar con aeronave en el SPOT 4 / Parking 43 cannot be authorized for push back when there is an aircraft in SPOT 4.</td></tr>
<tr><td>42</td></tr>
<tr><td>43</td></tr>
<tr><td>44A</td><td rowspan="6">  </td><td rowspan="6">● Retroceso remolcado siguiendo la línea de rodaje hasta que el tren de nariz de la aeronave alcance el SPOT 4 (mirando hacia el norte) /Towed pushback following the taxiline until nose landing gear of the aircraft reach SPOT 4 (nose towards north)

● Utilizable en LVP /Usable in LVP

● Solo se permite la salida de 1 aeronave de estos estacionamientos a la vez hacia el SPOT 4 / Only 1 aircraft is allowed to depart from these parking places toward SPOT 4 at a time.

● SPOT 4 habilitado para el encendido de motores / SPOT 4 enabled to start aircraft engines.

● Puede haber de manera simultánea una aeronave en el SPOT 3 en maniobra de encendido / There may be an aircraft simultaneously on SPOT 3 during engine startup maneuver.</td></tr>
<tr><td>44</td></tr>
<tr><td>44B</td></tr>
<tr><td>45</td></tr>
<tr><td>46</td></tr>
<tr><td>47</td></tr>
</table>

13. SISTEMA DE MOVIMIENTO Y CONTROL EN SUPERFICIE (SMGCS)

Los operadores de ACFT deben asegurarse de que los transpondedores de Modo S puedan operar cuando el ACFT esté en tierra.

Desde la solicitud de retroceso remolcado o rodaje, lo que ocurra primero y después del aterrizaje de forma continua hasta que el ACFT esté completamente estacionado en el puesto de estacionamiento, los pilotos deben seleccionar el Modo AUTOMÁTICO o el equivalente según la instalación específica, XPDR u ON si AUTO no está disponible, y el código de Modo A asignado.

Seleccione STBY cuando el ACFT esté completamente estacionado.

Siempre que el ACFT pueda informar la identificación del ACFT (es decir, el distintivo de llamada utilizado en vuelo), la identificación del ACFT debe ingresarse en el momento de la solicitud de retroceso remolcado o rodaje, lo que ocurra primero (a través del FMS o el panel de control del transpondedor). La tripulación de vuelo debe utilizar el formato específico definido por la OACI para ingresar la identificación del ACFT (por ejemplo, BAW123, AFR6380).

Para garantizar que el rendimiento de los sistemas basados en SSR (incluidas las unidades TCAS a bordo y los radares SSR) no se vea comprometido, no se debe seleccionar el TCAS antes de recibir la autorización para alinearse y debe deseleccionarse después de desocupar la RWY.

13.1. **Durante el rodaje**

Las aeronaves rodando por TWY ALFA, serán instruidas para ceder el paso a aquellas que abandonan RWY 17L por TWY Bravo o Charlie.

Las aeronaves rodando por TWY ZULU, serán instruidas para ceder el paso a aquellas que abandonan RWY 17R por TWY Uniform o Whisky.

13. SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM (SMGCS)

ACFT operators must ensure that Mode S transponders can operate when the ACFT is on the ground.

From the request for pushback or taxiing, whichever comes first and after landing continuously until the ACFT is fully parked in the parking stand, pilots must select AUTO Mode or the equivalent depending on the specific installation, XPDR or ON if AUTO is not available, and the assigned Mode A code.

Select STBY when the ACFT is fully parked.

Provided that the ACFT can report the ACFT ID (i.e., the call sign used in flight), the ACFT ID must be entered at the time of the request for towed back or taxi, whichever comes first (via the FMS or transponder control panel). The flight crew must use the specific format defined by ICAO to enter the ACFT identification (e.g. BAW123, AFR6380).

To ensure that the performance of SSR-based systems (including TCAS units on-board and SSR radars) is not compromised, TCAS should not be selected prior to receiving clearance to align and should be deselected after vacating the RWY.

13.1. During Taxiing

Aircraft taxiing on TWY ALFA will be instructed to yield to those leaving RWY 17L on TWY Bravo or Charlie.

Aircraft taxiing on TWY ZULU will be instructed to yield to aircraft leaving RWY 17R on TWY Uniform or Whisky.

14. PROCEDIMIENTO DE RUTAS DE RODAJE ESTANDARIZADAS

14. Standardized Taxi Route Procedure

14.1. Aplicación

Este procedimiento se aplicará según lo determine la torre de control y será válido únicamente cuando estén en uso las pistas 17L/17R.

14.1. Application

This procedure shall be applied as determined by the control tower. The procedure shall be applicable only when runways 17L/17R are in use.

14.2. Disposiciones Generales

En caso de que la torre de control indique cambios respecto de las rutas estipuladas, las tripulaciones deberán acatar las instrucciones impartidas por la posición de control terrestre.

La asignación de rutas de rodaje será efectuada por la posición de control terrestre, de acuerdo con la configuración vigente, según el punto de origen y destino de la aeronave.

Las instrucciones de rodaje deberán ser seguidas estrictamente por las tripulaciones de vuelo, quienes deberán mantener escucha continua y colacionar oportunamente todas las autorizaciones emitidas por la torre de control.

En caso de que existan zonas aeroportuarias o eventos que interfieran con la aplicación normal de las rutas de rodaje, el controlador podrá modificar temporalmente el flujo asignado, priorizando siempre la seguridad operacional en el área de movimiento y el espaciamiento entre aeronaves.

Cuando se encuentren activados los procedimientos de escasa visibilidad (LVP), las rutas de rodaje deberán ajustarse de acuerdo con las calles de rodaje que cuenten con luces de superficie operativas, en conformidad con lo establecido en los Procedimientos LVP, procurando minimizar los cambios según las condiciones operacionales vigentes, de acuerdo a la DAP 11 135.

14.2. General Provisions

In the event that control tower issues changes on the established routes, flight crews shall comply with the instructions provided by ground control.

Taxi route assignment shall be conducted by the ground control position, in accordance with the current configuration and considering the origin and destination of the aircraft.

Taxi instructions shall be followed strictly by flight crews, who shall maintain continuous listening and promptly read back all clearances issued by the control tower.

In the presence of airport zones or events that interfere with the normal application of taxi routes, the controller may temporarily modify the assigned flow, always prioritizing operational safety within airport movement area and spacing between aircraft.

When Low Visibility Procedures (LVP) are activated, taxi routes shall be adjusted according to taxiways equipped with operational surface lights, in accordance with the LVP Procedures, working to minimize deviations according to prevailing operational conditions, in accordance DAP 11 135.

14.3. Rutas de rodaje estandarizadas

Cuando el presente Procedimiento Local se encuentre activado, las rutas de rodaje preferentes para aeronaves en operaciones de llegada y salida serán las siguientes, según la pista en uso y estacionamiento asignado:

14.3. Standardized Taxi Routes.

When this Local Procedure is activated, the taxi routes for arriving and departing aircraft shall be as follows, according to the runway in use:

Estacionamientos norte: *North Apron Stands:*	A14; A14A; A14B; A15; A15A; A15B; 16; 17; 17A; 17B; 18; 19; 19A; 19B; 20; 20A; 20B; 21; 21B; 22; 23; 24; 25
Estacionamientos este: *East Apron Stands:*	Plataforma carga/ *Cargo Apron*: 41; 42; 43; 44; 44A; 44B; 45; 46; 47
	Espigón/*Concourse* D: D1; D2; D3; D3A; D3B; D4; D4A; D4B; D5; D5A; D5B; D6; D6A; D6B
	Espigón/*Concourse* F: F1; F2; F3A; F3B; F4; F4A; F4B; F5A; F5B; F6; F6A; F6B
	26; 27; 28
Estacionamientos oeste: *West Apron Stands:*	Plataforma carga/ *Cargo Apron*:: W1; W2; W3; W4; W5; W6; W7; W7A, W7B; W8; W9; W9A; W9B; V1; V2
	Espigón/ *Concourse* C: C1A; C1B; C2; C2A; C2B; C3; C3A; C3B; C4; C4A; C4B; C5; C5A; C5B
	Espigón/ *Concourse* E: E1A; E1B; E2A; E2B; E3; E3A; E3B; E4; E4A; E4B; E5; E5A; E5B; E6; E6A; E6B
	A12; A12A; A12B; A13; A13A; A13B

a) **Llegadas/** *Arrivals*

De RWY 17L a estacionamientos norte: *From RWY 17L to North Apron Stands:*	**Abandona RWY** *Vacate RWY*	**Ruta de rodaje** *Taxi route*
	C	C, G
	B	B, F, K, G
	A1	A1, N, K, G

De RWY 17L a estacionamientos este: *From RWY 17L to East Apron Stands:*	**Abandona RWY** *Vacate RWY*	**Ruta de rodaje** *Taxi route*
26; 27; 28; D2; D4; DA4; D4B; D6; D6A; D6B	C	C, A, F
	B	B, F
	A1	A1, N, K, F
D1; D3; D3A; D3B; D5; D5A; D5B; F2; F4; F4A; F4B; F6; F6A; F6B	C	C, A, E
	B	B, A, E
	A1	A1, N, K, E
F1; F3A; F3B; F5A; F5B; 41; 42; 43; 44; 44A; 44B; 45; 46; 47	C	C, A, N, K
	B	B, A, N, K
	A1	A1, N, K

De RWY 17L a estacionamientos oeste: *From RWY 17L to West Apron Stands:*	**Abandona RWY** *Vacate RWY*	**Ruta de rodaje** *Taxi route*
A12; A12A; A12B; A13; A13A; A13B; C2; C2A; C2B; C4; C4A; C4B	C	C, H, Z, R
	B	B, F, K, H, Z, R
	A1	A1, N, K, H, Z, R
C1A; C1B; C3; C3A; C3B; C5; C5A; C5B; E2A; E2B; E4; E4A; E4B; E6; E6A; E6B	C	C, H, Z, Z3
	B	B, F, K, H, Z, Z3
	A1	A1, N, K, H, Z, Z3
E1A; E1B; E3; E3A; E3B; E5; E5A; E5B; W1; W2; W3; W4; W5; W6; W7; W7A; W7B; W8; W9; W9A; W9B; V1; V2	C	C, H, Z, Z2
	B	B, F, K, H, Z, Z2
	A1	A1, N, K, H, Z, Z2

De RWY 17R a estacionamientos norte: *From RWY 17R to North Apron Stands:*	**Abandona RWY** *Vacate RWY*	**Ruta de rodaje** *Taxi route*
	U	U, G
	W	W, Z3, P, G
	Y	Y, Z, Z2, P, G

☞

De RWY 17R a estacionamientos este: *From RWY 17R to East Apron Stands:*	**Abandona RWY** *Vacate RWY*	**Ruta de rodaje** *Taxi route*
26; 27; 28; D2; D4; DA4; D4B; D6; D6A; D6B	U	U, G, Q, L, A, F
	W	W, Z3, P, G, Q, L, A, F
	Y	Y, Z, Z2, P, G, Q, L, A, F
D1; D3; D3A; D3B; D5; D5A; D5B; F2; F4; F4A; F4B; F6; F6A; F6B	U	U, G, Q, L, A, E
	W	W, Z3, P, G, Q, L, A, E
	Y	Y, Z, Z2, P, G, Q, L, A, E
F1; F3A; F3B; F5A; F5B; 41; 42; 43; 44; 44A; 44B; 45; 46; 47	U	U, G, Q, L, A, N, K
	W	W, Z3, P, G, Q, L, A, N, K
	Y	Y, Z, Z2, P, G, Q, L, A, N, K

De RWY 17R a estacionamientos oeste: *From RWY 17R to West Apron Stands:*	**Abandona RWY** *Vacate RWY*	**Ruta de rodaje** *Taxi route*
A12; A12A; A12B; A13; A13A; A13B; C2; C2A; C2B; C4; C4A; C4B	U	U, Z, R
	W	W, Z3, P, R
	Y	Y, Z, Z2, P, R
C1A; C1B; C3; C3A; C3B; C5; C5A; C5B; E2A; E2B; E4; E4A; E4B; E6; E6A; E6B	U	U, Z, Z3
	W	W, Z3
	Y	Y, Z, Z2, P, Z3
E1A; E1B; E3; E3A; E3B; E5; E5A; E5B; W1; W2; W3; W4; W5; W6; W7; W7A; W7B; W8; W9; W9A; W9B; V1; V2	U	U, Z, Z2
	W	W, Z, Z2
	Y	Y, Z, Z2

☞ **b) Salidas/** *Departures*

	Ruta de rodaje *Taxi route*
De estacionamientos norte a RWY 17L: *From North Apron Stands to RWY 17L:*	G, K, T, A
De estacionamientos este a RWY 17L: *From East Apron Stands to RWY 17L:*	K, T, A
De estacionamientos oeste a RWY 17L: *From West Apron Stands to RWY 17L:*	P, T, A
De estacionamientos norte a RWY 17R: *From North Apron Stands to RWY 17R:*	G, P, T, Z, V o V1
De estacionamientos este a RWY 17R: *From East Apron Stands to RWY 17R:*	K, T, Z, V o V1
De estacionamientos oeste a RWY 17R: *From West Apron Stands to RWY 17R:*	P, T, Z, V o V1

15. PROCEDIMIENTOS DE ESCASA VISIBILIDAD (LVP)

15.1. **General**

Las pistas 17L/R están aprobadas para operaciones CAT II/III, se requiere certificación para aeronave y tripulación.

Los LVP se aplicará a todo el tránsito de aeródromo de SCL/SCEL, cuando el valor del RVR TDZ de la pista designada para los aterrizajes, sea inferior a 550 metros. Las tripulaciones de vuelo serán responsables de verificar sus mínimos de operación.

Durante las operaciones CAT II/III, procedimientos LVP serán aplicados por ATC. Los pilotos serán informados vía ATIS y RF cuando estos procedimientos estén en operación.

La secuencia de salidas durante LVP, será determinado por el ATC cuando las tripulaciones de vuelo notifiquen encontrarse listos para la maniobra de retroceso remolcado y puesta en marcha.

15.2. Llegadas

Las aeronaves que llegan saldrán de pista utilizando la primera calle de rodaje disponible y recibirán instrucciones para el rodaje hasta el puesto de estacionamiento.

El uso de vehículos FOLLOW ME será solicitado por las tripulaciones de vuelo o cuando ATC lo considere necesario. La notificación de "pista libre" puede omitirse a menos que lo solicite el ATC.

15.3. Salidas

Las aeronaves que salen recibirán instrucciones para el de rodaje hacia la pista de salida. El uso de vehículos FOLLOW ME, será a solicitud por parte de las tripulaciones de vuelo o, cuando el ATC lo estime necesario. Se omitirá la notificación de despegado o en el aire, a menos que el ATC lo solicite

15.4. Falla de comunicaciones en LVP

La ACFT continuará con extrema PRECAUCIÓN en la ruta asignada para detenerse en una posición de espera intermedia o en su límite de autorización y esperará un vehículo “FOLLOW ME” que guiará a la ACFT a la posición de espera designada o al puesto de estacionamiento

.

15. LOW VISIBILITY PROCEDURES (LVP)

15.1. General

Runways 17L/R are approved for CAT II/III operations, aircraft and crew certification is required.

The LVP will apply to all SCL/SCEL aerodrome traffic when the RVR TDZ value of the runway designated for landings is less than 550 meters. Flight crews will be responsible for verifying their operating minimums.

During CAT II/III operations, LVP procedures will be applied by ATC. Pilots will be informed via ATIS and RF when these procedures are in operation.

The sequence of departures during LVP will be determined by ATC when the flight crews notify that they are ready for the pushback maneuver and start-up.

15.2. Arrivals

Arriving aircraft will depart the runway using the first available taxiway and will be instructed to taxi to the parking stand.

The use of FOLLOW ME vehicles will be requested by flight crews or when ATC deems it necessary. The "clear runway" notification may be omitted unless requested by ATC.

15.3. Departures

Departing aircraft will receive instructions for taxiing to the departure runway. The use of FOLLOW ME vehicles will be at the request of flight crews or when ATC deems it necessary. Notification of takeoff or in the air shall be omitted unless requested by ATC.

15.4. Communications failure in LVP

The ACFT will continue with extreme CAUTION on the assigned route to stop at an intermediate holding position or at its clearance limit and wait for a "FOLLOW ME" vehicle that will guide the ACFT to the designated holding position or parking position.

16. Cobro de aterrizaje ACFT clubes aéreos y particulares en el AP ARTURO MERINO BENÍTEZ

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.

16. ACFT landing fees for air clubs and individuals at the ARTURO MERINO BENÍTEZ AP

Air Club aircraft and those of non-commercial or private use subject to payment of the Annual Operational Fee shall pay a landing fee in accordance with the provisions of DAR 50, "Article 33° whose value is readjusted quarterly, according to the variation experienced by the CPI.

17. Coordinación de ingreso de Ambulancias

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.

17. Ambulance admission coordination

Aircraft operators or pilots must coordinate the entry to the AMB Airport of any ambulance linked to their operation 1 hour in advance, by e-mail supavsec@dgac.gob.cl or via telephone +56 2 24363407, cell phone +56 9 91581778 indicating at least: company name, driver's name, ambulance license plate number and flight identification.

SCEL AD 2.21 **PROCEDIMIENTO DE ATENUACION DEL RUIDO**
NOISE ABATEMENT PROCEDURES

1. Mitigación de ruido RWY

1.1. Restricciones de utilización RWY 17R/35L:
El uso de la pista estará restringido para su operación entre las 00:00 y 06:00 LMT. Se excluye dicha restricción a las siguientes operaciones:
· Operación de aeronaves clasificadas como Capítulo 14 del Anexo 16 de la OACI.
· Operaciones de aterrizaje para todo tipo de aeronaves, sin uso de reversa.
· Operaciones que por razones de seguridad operacional deban hacer uso de pista.

1.2. Restricción aeronaves Capítulo 3 (ambas pistas)
Aeronaves clasificadas en Capítulo 3 del Anexo 16 de la OACI, por encima de 50.000 Kg MTOW no podrán realizar operaciones de despegue entre las 22:00 y 07:00 LMT.

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, previa coordinación con Supervisor de Plataforma.

☞ **Cumplimiento para todas las aeronaves con peso mínimo al despegue o superior a 50000 kg: los operadores deberán incluir en el punto 18 de la plan de planificación de vuelo la clasificación de ruido de la aeronave, indicando el capítulo o la etapa, según corresponda.**

1. Noise mitigation RWY

1.1. Restrictions on the Use of RWY 17R/35L:
Runway use will be restricted between 00:00 and 06:00 LMT. This restriction is not applicable to the following operations:
· Operation of aircraft classified as Chapter 14 of ICAO Annex 16.
· Landing operations for all types of aircraft, without the use of reversers.
· Operations that, for safety reasons, must use the runway.

1.2. Restriction for Chapter 3 aircraft (both runways) Aircraft classified as Chapter 3 of ICAO Annex 16, above 50.000 Kg MTOW will not be permitted to takeoff between 22:00 and 07:00 LMT.

For safety and noise pollution reasons, full-power engine testing on the apron is not authorized. Full-power engine testing location: Daytime hours, Engine Test Area (NORTH of Papa Street, Test Area). Night schedule, by prior coordination with Platform Supervisor

Compliance all ACFT with MTOW above 50000 kg: operators shall include in item 18 of the FPL the aircraft noise classification, indicating chapter or stage, as applicable.

SCEL AD 2.22 **PROCEDIMIENTO DE VUELO**
FLIGHT PROCEDURES

NIL

NIL

SCEL AD 2.23 **INFORMACIÓN ADICIONAL**
ADDITIONAL INFORMATION

- Precaución en ATZ por concentración de aves de diversas especies de GND a 3000FT AGL.
- Se prohíbe la operación de Planeadores y Ultralivianos por congestión de Tráfico.
- 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.
- Prácticas IFR, exámenes DGAC en Aeropuerto Arturo Merino Benítez, están suspendidos. Instrucciones Santiago RDR y/o Santiago INFO.
- 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.
- 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

- *Caution in ATZ due to concentration of birds of various species from GND to 3000FT AGL.*
- *The operation of Gliders and Ultralights is prohibited due to traffic congestion.*
- *All non-scheduled international operations at Arturo Merino Benitez Airport must have the Handling company coordinated and specified in the respective request for overflight or arrival to national territory.*
- *IFR practices, DGAC exams at Arturo Merino Benitez Airport are suspended. Instructions Santiago RDR and/or Santiago INFO.*
- *All Flight Plans sent through the AFTN /AMHS Network taking off from Arturo Merino Benitez Airport must be sent only to the address SCELZPZX*
- *All MEDEVAC flights from AP Arturo Merino Benitez to Falkland Island (Malvinas) must present FPL with 1 hour to the EOBT.*
- *CTN bird scarers RWY 17L/35R, RWY 17R/35L*
- *AP has a Surface Movement Radar (SMR) to control and guide the movement of aircraft and vehicles in the maneuvering area.*
- *For all non-scheduled ACFT transporting passengers to AP Arturo Merino B, parking must be coordinated with Consorcio Nuevo Pudahuel TEL (56-2) 2 6901703, email operaciones@nuevopudahuel.cl prior to the start of the flight.*
- *ACFTs on special and/or charter flights carrying passengers from abroad and which must use the Terminal Building facilities will not be authorized to operate between 1000-1300 UTC and between 1530-1800 UTC.*
- *CAUTION, every day between 2300 UTC and 0400 UTC, due to handheld laser pointer reflection during approach procedure and after takeoff between GND and 10000FT*

SCEL AD 2.24 **CARTAS RELATIVAS AERÓDROMO**
AERODROME CHARTS

AIP VOLUMEN I	
Plano de obstáculos de aeródromo OACI Tipo “A” *ICAO Type "A" Aerodrome Obstacle Map*	AD 2 SCEL - 53/54 AD 2 SCEL – 55/#

PLANO DE OBSTACULOS DE AERODROMO - OACI / AERODROME OBSTRUCTION CHART - ICAO
TIPO A (LIMITACIONES DE UTILIZACION)
Tipe A (Operating Limitations)

DIMENSIONES Y ELEVACIONES EN METROS
Dimensions and elevations in meters

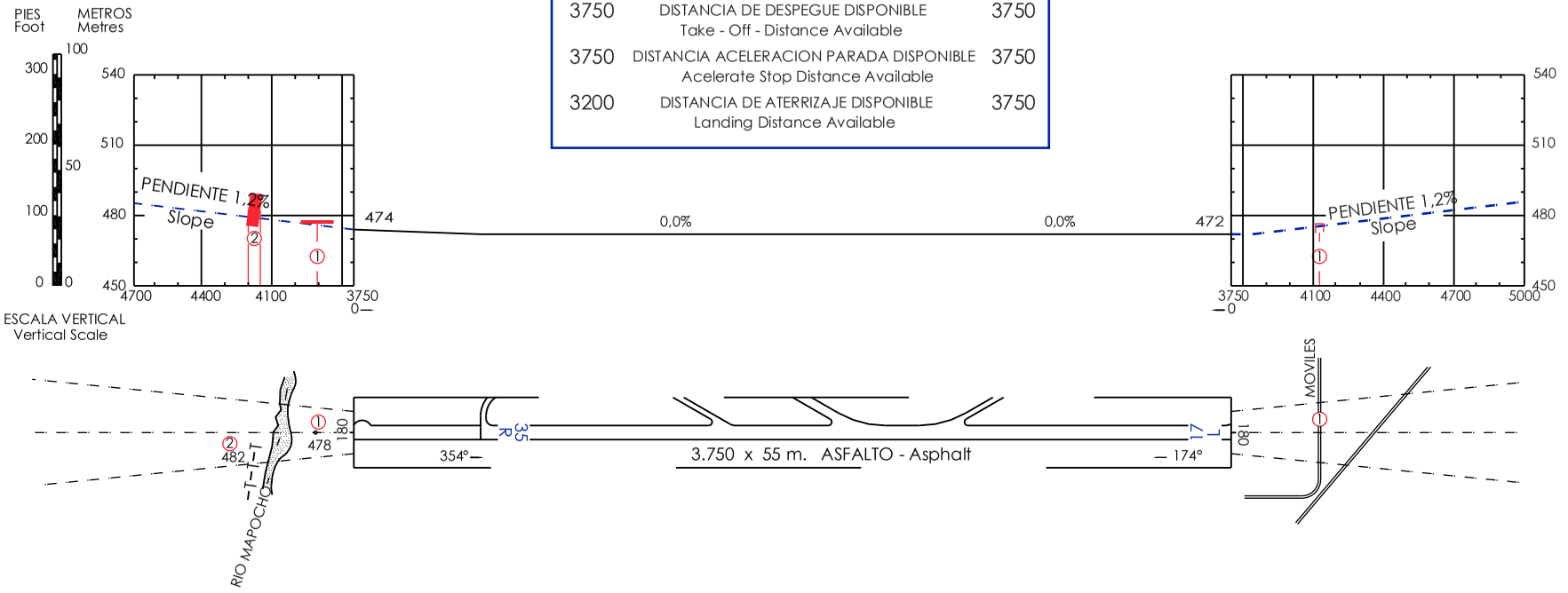
SANTIAGO / A. MERINO BENITEZ - Internacional

DECLINACION MAGNETICA 3,0 ° 2010
Magnetic Variation

Nmag

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 ACELERACION PARADA DISPONIBLE Acelerate Stop Distance Available	3750
3200	DISTANCIA DE ATERRIZAJE DISPONIBLE Landing Distance Available	3750



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-T-
TERRENO QUE PENETRA PLANO OBSTACULO-Terrain penetrating obstruction plane	▨



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)
Tipe A (Operating Limitations)

DIMENSIONES Y ELEVACIONES EN METROS
Dimensions and elevations in meters

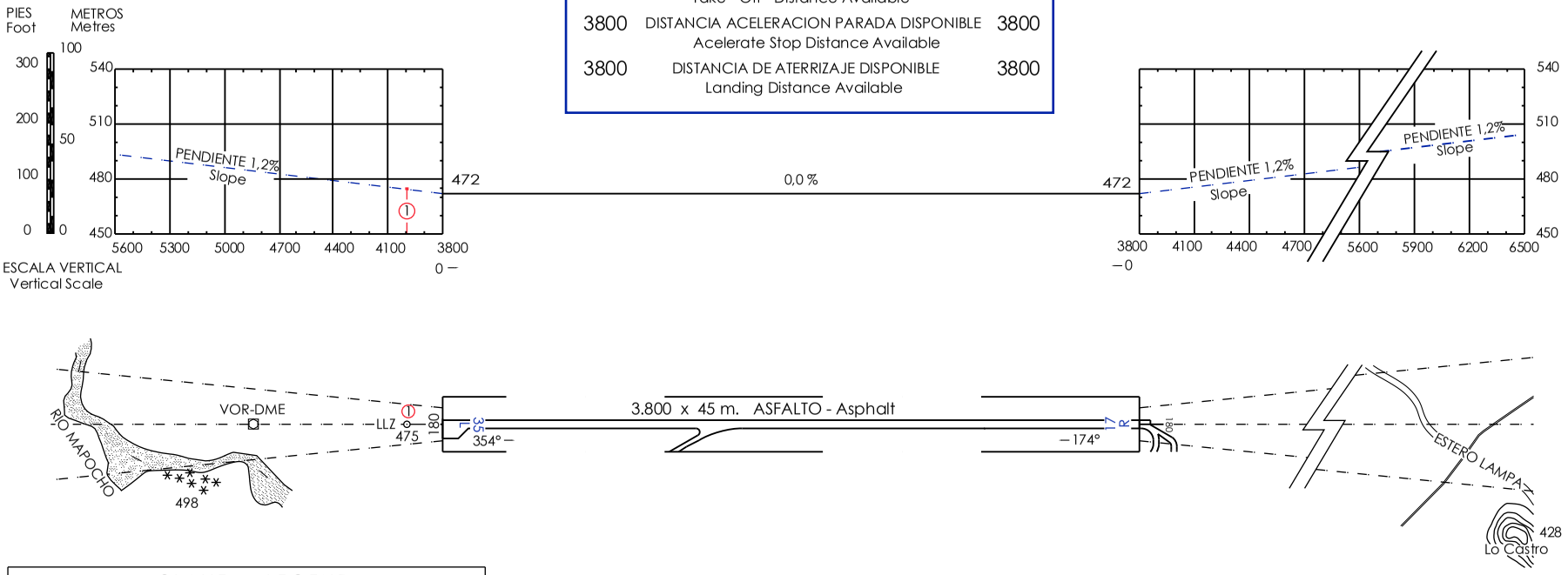
SANTIAGO / A. MERINO BENITEZ - Internacional

DECLINACION MAGNETICA 3,0 ° 2010
Magnetic Variation

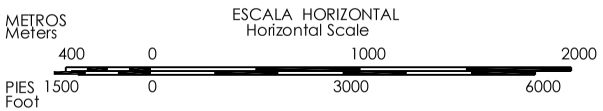
Nmag

RWY 35L - 17R

DISTANCIAS DECLARADAS / Declared distances		
RWY - 35L		RWY - 17R
3800	RECORRIDO DE DESPEGUE DISPONIBLE Take - Off - Run Available	3800
3800	DISTANCIA DE DESPEGUE DISPONIBLE Take - Off - Distance Available	3800
3800	DISTANCIA ACELERACION PARADA DISPONIBLE Acelerate Stop Distance Available	3800
3800	DISTANCIA DE ATERRIZAJE DISPONIBLE Landing Distance Available	3800



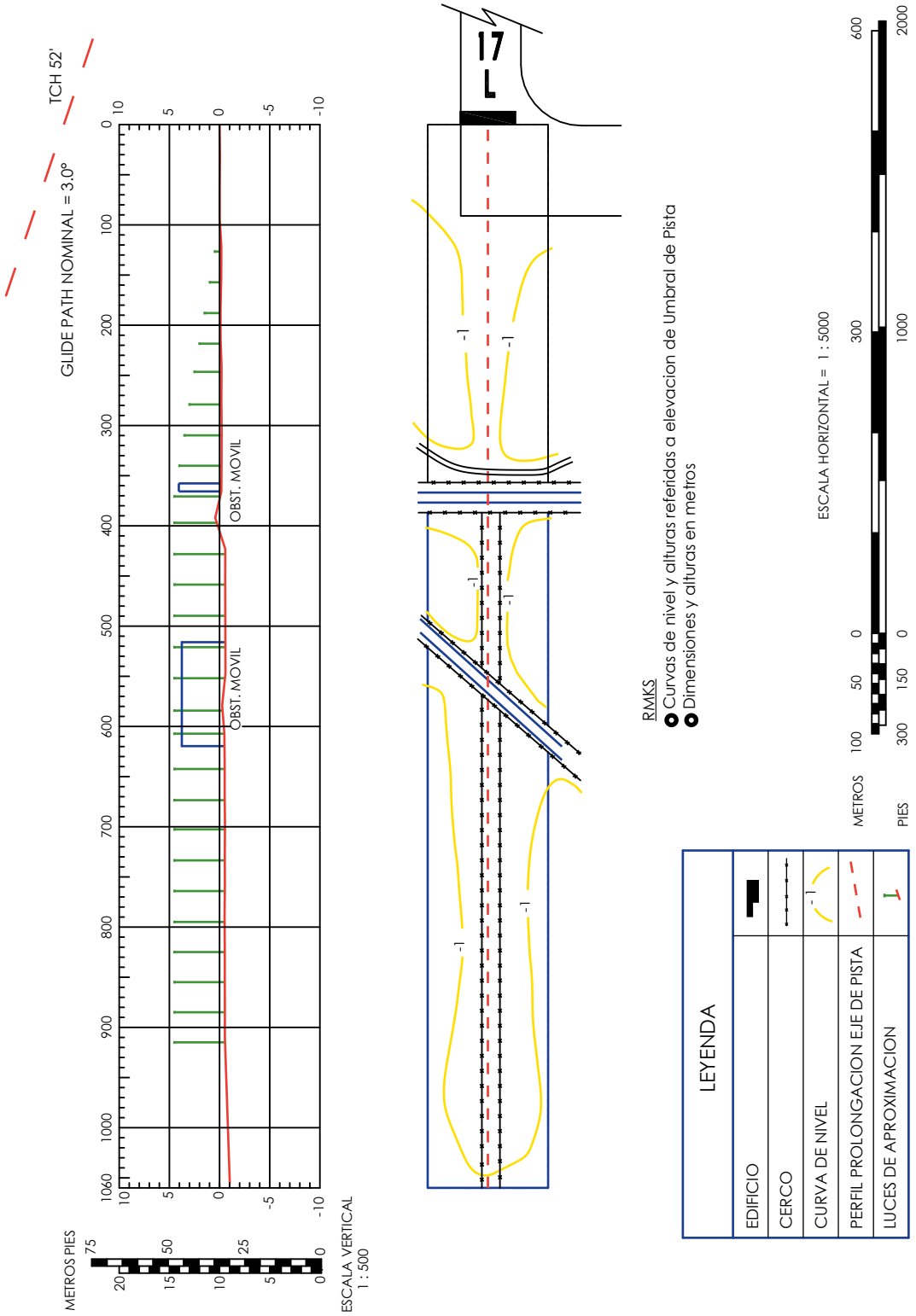
CLAVE - LEGEND	
NUMERO DE IDENTIFICACION - Identification number	◯
ARBOL O ARBUSTO - Tree or bush	✳
POSTE, TORRE, CAMPANARIO, ANTENA - Pole, tower, spire,antenna, etc.	○
EDIFICIO O ESTRUCTURA GRANDE - Building or large structure	▬
FERROCARRIL - Rail road, CAMINO - Primary road	═══
LINEA DE TRANSMISION O CABLE AEREO - Transmission line or overhead	-T-T-T-
TERRENO QUE PENETRA PLANO OBSTACULO-Terrain penetrating obstruction plane	



REGISTRO DE ENMIENDAS Amendment record		
NUM N°	FECHA Date	ANOTADO POR: Entered by:

CARTA TOPOGRAFICA PARA
APROXIMACIONES DE PRECISION - OACI

SANTIAGO / CHILE
AP. ARTURO MERINO BENITEZ - RWY 17L



SECCION CERTIF. Y FISCALIZ. DE AERODROMOS

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE
INTENTIONALLY LEFT BLANK

RELACION DE AERÓDROMOS PUBLICOS, PRIVADOS, MILITARES			
LUGAR	**AERODROMO**	**Indicador de Lugar**	**Pagina**
REGIÓN DE ARICA Y PARINACOTA			
ARICA	Chacalluta	SCAR	AD 2 SCAR-1
ARICA	El Buitre	SCAE	AD 3.1-1
REGIÓN DE TARAPACÁ			
IQUIQUE	Diego Aracena	SCDA	AD 2 SCDA-1
PICA	Coposa	SCKP	AD 3.1-3
REGIÓN DE ANTOFAGASTA			
ANTOFAGASTA	Andrés Sabella	SCFA	AD 2 SCFA-1
ANTOFAGASTA	La Escondida	SCLE	AD 3.1-5
ANTOFAGASTA	Paranal	SCPA	AD 3.1-5
CALAMA	El Loa	SCCF	AD 3.1-5
MARIA ELENA	María Elena	SCNE	AD 3.1-6
SAN PEDRO DE ATACAMA	El Salar	SCSL	AD 3.1-6
SAN PEDRO DE ATACAMA	Minsal	SCSM	AD 3.1-6
SAN PEDRO DE ATACAMA	San Pedro de Atacama	SCPE	AD 3.1-6
SIERRA GORDA	Algorta	SCOR	AD 3.1-6
TALTAL	Guanaco	SCUA	AD 3.1-6
TALTAL	Las Breas	SCTT	AD 3.1-7
TOCOPILLA	Barriles	SCBE	AD 3.1-7
REGIÓN DE ATACAMA			
ALTO DEL CARMEN	Tres Quebradas	SCTQ	AD 3.1-9
CALDERA	Caldera	SCCL	AD 3.1-9
CALDERA	Desierto de Atacama	SCAT	AD 3.1-10
CALETA CHAÑARAL DE ACEITUNO	Punta Gaviota	SCGV	AD 3.1-10
CHAÑARAL	Chañaral	SCRA	AD 3.1-10
COPIAPO	Chamonate	SCHA	AD 3.1-11
DIEGO DE ALMAGRO	Potrerillos	SCEI	AD 3.1-11
EL SALVADOR	Ricardo García Posada	SCES	AD 3.1-11
FREIRINA	Freirína	SCFF	AD 3.1-11
HUASCO	Gran Cañón	SCHU	AD 3.1-12
VALLENAR	Vallenar	SCLL	AD 3.1-12
REGIÓN DE COQUIMBO			
COMBARBALA	La Pelícana	SCCG	AD 3.1-13
COMBARBALA	Pedro Villarroel C.	SCCB	AD 3.1-13
ILLAPEL	Aucó	SCIL	AD 3.1-13
ILLAPEL	Nueva Pintacura	SCNP	AD 3.1-13
ILLAPEL	El Peral	SCUU	AD 3.1-14
LA SERENA	La Florida	SCSE	AD 3.1-14
LOS VILOS	La Viña	SCLV	AD 3.1-15
OVALLE	El Tuqui	SCOV	AD 3.1-15
OVALLE	Estancia Los Loros	SCOA	AD 3.1-15
OVALLE	Fray Jorge	SCFJ	AD 3.1-15
OVALLE	Santa Rosa de Tabalí	SCOT	AD 3.1-16
PICHIDANGUI	Pichidangui	SCDI	AD 3.1-16
PUNITAQUI	Bellavista de Punitaqui	SCUN	AD 3.1-16

RELACION DE AERÓDROMOS PUBLICOS, PRIVADOS, MILITARES			
LUGAR	**AERÓDROMO**	**Indicador de Lugar**	**PAGINA**
REGIÓN DE COQUIMBO (continuación)			
QUEBRADA LAS TACAS	Las Tacas	SCQT	AD 3.1-16
SALAMANCA	Las Brujas	SCXB	AD 3.1-17
SALAMANCA	Los Pelambres	SCNK	AD 3.1-17
VICUÑA	El Indio	SCVC	AD 3.1-17
VICUÑA	Huancara	SCVN	AD 3.1-17
REGIÓN DE VALPARAÍSO			
CABILDO	El Algarrobo	SCDL	AD 3.1-19
CARTAGENA	EL Rosario	SCRS	AD 3.1-19
CASABLANCA	El Tapihue	SCTW	AD 3.1-19
CASABLANCA	Fundo Loma Larga	SCFL	AD 3.1-19
CASABLANCA	Santa Rita	SCCS	AD 3.1-19
CASABLANCA	El Porvenir	SCBL	AD 3.1-20
ISLA DE PASCUA	Mataveri	SCIP	AD 2 SCIP-1
JUAN FERNANDEZ	Robinson Crusoe	SCIR	AD 3.1-20
LA LIGUA	Diego Portales	SCLQ	AD 3.1-20
LOS ANDES	San Rafael	SCAN	AD 3.1-21
OLMUE	Olmué	SCOM	AD 3.1-21
PETORCA	El Sobrante	SCSP	AD 3.1-21
QUILLOTA	El Boco	SCQL	AD 3.1-21
QUINTERO	Quintero	SCER	AD 3.1-21
SAN FELIPE	Víctor Lafón	SCSF	AD 3.1-22
SANTO DOMINGO	Santo Domingo	SCSN	AD 3.1-22
VALPARAISO	Rodelillo	SCRD	AD 3.1-23
VIÑA DEL MAR	Viña del Mar	SCVM	AD 3.1-23
ZAPALLAR	Casas Viejas	SCZC	AD 3.1-24
ZAPALLAR	Catapilco	SCCP	AD 3.1-24
REGIÓN METROPOLITANA DE SANTIAGO			
COLINA	Chicureo	SCHC	AD 3.1-25
COLINA	Peldehue	SCPD	AD 3.1-25
COLINA	La Victoria de Chacabuco	SCVH	AD 3.1-25
CURACAVI	Curacaví	SCCV	AD 3.1-25
EL BOSQUE	El Bosque	SCBQ	AD 3.1-26
ISLA DE MAIPO	Las Pircas	SCTA	AD 3.1-26
LAMPA	La Hacienda	SCHL	AD 3.1-26
LAMPA	Lipangui	SCKL	AD 3.1-26
LA REINA	Eulogio Sánchez	SCTB	AD 3.1-27
MELIPILLA	Los Cuatro Diablos	SCME	AD 3.1-28
MELIPILLA	Melipilla	SCMP	AD 3.1-28
MELIPILLA	Santa Teresa del Almendral	SCTS	AD 3.1-28
MELIPILLA	El Alba	SCAB	AD 3.1-28
PIRQUE	El Principal	SCEP	AD 3.1-29
PIRQUE	Estero Seco	SCZE	AD 3.1-29
PUDAHUEL	Arturo Merino Benítez	SCEL	AD 2 SCEL-1
TALAGANTE	El Corte	SCEG	AD 3.1-29
TALAGANTE	Entre Ríos	SCOS	AD 3.1-29
TALAGANTE	Grupo Tamarena	SCAD	AD 3.1-30
TIL TIL	Rungue Dr. Carlos Barria B	SCSA	AD 3.1-30
VITACURA	Municipal de Vitacura	SCLC	AD 3.1-31

RELACION DE AERÓDROMOS PUBLICOS, PRIVADOS, MILITARES			
LUGAR	**AERODROMO**	**Indicador de Lugar**	**Pagina**
REGIÓN DEL LIBERTADOR GENERAL BERNARDO O'HIGGINS			
LA ESTRELLA	Don Aliro García	SCDG	AD 3.1-32
LA ESTRELLA	La Esperanza	SCMH	AD 3.1-32
LA ESTRELLA	Costa del Sol	SCSO	AD 3.1-32
LAS CABRAS	Marina de Rapel	SCMZ	AD 3.1-32
LAS CABRAS	Rapelhuapi	SCRP	AD 3.1-32
LITUECHE	Litueche	SCTU	AD 3.1-33
LITUECHE	Topocalma	SCLT	AD 3.1-33
LOLOL	Viña Santa Cruz	SCVZ	AD 3.1-33
MARCHIGUE	La Laguna	SCLU	AD 3.1-33
PAREDONES	Rucalonco	SCRW	AD 3.1-33
PERALILLO	Viñasutil	SCSV	AD 3.1-34
PEUMO	Peumo	SCPW	AD 3.1-34
PICHIDEGUA	Almahue	SCHG	AD 3.1-34
PICHILEMU	Panilonco	SCMU	AD 3.1-34
PICHILEMU	Monaco	SCMN	AD 3.1-34
PICHILEMU	Pichilemu	SCPM	AD 3.1-35
QUINTA TILCOCO	Los Paltos	SCPO	AD 3.1-35
RANCAGUA	La Independencia	SCRG	AD 3.1-35
RAPEL	La Estrella	SCRL	AD 3.1-35
RAPEL	Las Aguilas	SCGL	AD 3.1-36
RAPEL	Las Aguilas Oriente	SCMR	AD 3.1-36
SAN FERNANDO	San Fernando	SCSD	AD 3.1-36
SANTA CRUZ	Aerosanta Cruz	SCUZ	AD 3.1-36
SANTA CRUZ	El Boldal	SCBD	AD 3.1-36
SANTA CRUZ	La Puerta	SCPT	AD 3.1-36
REGIÓN DEL MAULE			
CAUQUENES	Alto Cauquenes	SCCN	AD 3.1-37
CAUQUENES	El Boldo	SCCA	AD 3.1-37
CONSTITUCION	Quivolgo	SCCT	AD 3.1-37
CUREPTO	Los Zorrillos de Tonlemu	SCZR	AD 3.1-37
CURICO	General Freire	SCIC	AD 3.1-38
CURICO	Los Lirios	SCKI	AD 3.1-38
CURICO	Alupenhue	SCXA	AD 3.1-38
LINARES	Achibueno	SCAV	AD 3.1-38
LINARES	Municipal de Linares	SCLN	AD 3.1-39
LONGAVI	Las Moras	SCMS	AD 3.1-39
MOLINA	Los Monos	SCMO	AD 3.1-39
PARRAL	El Salto	SCEO	AD 3.1-39
PARRAL	Villa Baviera	SCVB	AD 3.1-39
PELLUHUE	Piedra Negra	SCKE	AD 3.1-39
PENCAHUE	La Peña	SCUE	AD 3.1-40
RETIRO	Bureo	SCBU	AD 3.1-40
RETIRO	Copihue	SCHP	AD 3.1-40
RETIRO	Los Maitenes	SCYR	AD 3.1-40

RELACION DE AERÓDROMOS PUBLICOS, PRIVADOS, MILITARES			
LUGAR	**AERÓDROMO**	**Indicador de Lugar**	**PAGINA**
REGIÓN DEL MAULE (continuación)			
RETIRO	San Andrés	SCDS	AD 3.1-40
RETIRO	San Guillermo	SCGI	AD 3.1-40
RIO CLARO	La Obra	SCUM	AD 3.1-41
RIO CLARO	Bellavista	SCBV	AD 3.1-41
ROMERAL	Santa Bárbara	SCRO	AD 3.1-41
SAGRADA FAMILIA	Los Cedros	SCED	AD 3.1-41
SAN CLEMENTE	Colorado	SCSK	AD 3.1-41
SAN JAVIER	San Javier	SCSJ	AD 3.1-41
SAN JAVIER	Santa María de Mingre	SCMG	AD 3.1-42
TALCA	Panguilemo	SCTL	AD 3.1-42
VICHUQUEN	Torca	SCLI	AD 3.1-42
VICHUQUEN	Cuatro Pantanos	SCVQ	AD 3.1-42
VICHUQUEN	El Alamo	SCVK	AD 3.1-42
REGIÓN DEL ÑUBLE			
BULNES	El Litral	SCUL	AD 3.1-43
CHILLAN	Fundo El Carmen	SCFK	AD 3.1-43
CHILLAN	Gral. Bernardo O´Higgins	SCCH	AD 3.1-43
COBQUECURA	Los Morros	SCQR	AD 3.1-43
COIHUECO	Pullami	SCPI	AD 3.1-43
ÑIQUEN	José Abel Sepúlveda	SCJS	AD 3.1-44
ÑIQUEN	Santa Cecilia	SCIQ	AD 3.1-44
PINTO	Atacalco	SCAK	AD 3.1-44
SAN CARLOS	Santa Marta	SCKA	AD 3.1-44
SAN CARLOS	Ranchillo	SCHI	AD 3.1-44
SAN NICOLAS	Santa Eugenia	SCNI	AD 3.1-44
REGIÓN DEL BÍO BÍO			
ARAUCO	La Playa	SCLY	AD 3.1-45
CAÑETE	Las Misiones	SCNM	AD 3.1-45
CONCEPCION	Carriel Sur	SCIE	AD 2 SCIE-1
CONCEPCION	El Patagual	SCDK	AD 3.1-45
CORONEL	Puerto Sur	SCIS	AD 3.1-45
HUEPIL	Rucamanqui	SCHE	AD 3.1-45
LEBU	Isla Mocha	SCIM	AD 3.1-46
LEBU	Los Pehuenches	SCLB	AD 3.1-46
LOS ANGELES	Cholguahue	SCGH	AD 3.1-46
LOS ANGELES	María Dolores	SCGE	AD 3.1-47
NEGRETE	Del Bío Bío	SCBB	AD 3.1-47
SANTA BARBARA	San Lorenzo	SCDQ	AD 3.1-47
TIRUA	Lequecahue	SCQK	AD 3.1-48
TIRUA	Punta El Saco	SCHM	AD 3.1-48
YUMBEL	Trilahue	SCYB	AD 3.1-48
YUNGAY	Siberia	SCGS	AD 3.1-48

RELACION DE AERÓDROMOS PUBLICOS, PRIVADOS, MILITARES			
LUGAR	**AERODROMO**	**Indicador de Lugar**	**Pagina**
REGIÓN DE LA ARAUCANÍA			
ANGOL	Los Confines	SCGO	AD 3.1-49
COLLIPULLI	Agua Buena	SCKO	AD 3.1-49
COLLIPULLI	Mininco	SCIN	AD 3.1-49
CUNCO	Lago Colico	SCLK	AD 3.1-49
CUNCO	Los Guayes	SCGY	AD 3.1-49
CUNCO	Roberto Chávez	SCKC	AD 3.1-50
CUNCO	Llo-Lle norte	SCKB	AD 3.1-50
CURACAUTIN	Curacautín	SCAI	AD 3.1-50
FREIRE	Santa Lucía	SCSU	AD 3.1-50
FREIRE	La Araucanía	SCQP	AD 3.1-51
LAUTARO	Esperanza	SCLS	AD 3.1-52
LONQUIMAY	Icalma	SCMC	AD 3.1-52
LONQUIMAY	Lolco	SCCU	AD 3.1-52
LONQUIMAY	Villa Portales	SCQY	AD 3.1-52
MELIPEUCO	Melipeuco	SCML	AD 3.1-53
PADRE LAS CASAS	Maquehue	SCTC	AD 3.1-53
PUCON	Curimanque	SCKQ	AD 3.1-53
PUCON	Pucón	SCPC	AD 3.1-54
TRAIGUEN	La Colmena	SCQC	AD 3.1-54
TRAIGUÉN	Chufquén	SCHF	AD 3.1-54
TRAIGUEN	Traiguén	SCTR	AD 3.1-54
VICTORIA	María Ester	SCVO	AD 3.1-55
VICTORIA	Victoria	SCTO	AD 3.1-55
VILCÚN	Ainhoa	SCNH	AD 3.1-55
VILLARRICA	Malloco	SCMF	AD 3.1-55
VILLARRICA	Villarrica	SCVI	AD 3.1-55
REGIÓN DE LOS RÍOS			
FUTRONO	Golfo Azul	SCGF	AD 3.1-57
FUTRONO	Chollinco	SCIF	AD 3.1-57
LA UNION	Hueicolla	SCHK	AD 3.1-57
LA UNION	Los Maitenes de Villa Vieja	SCVV	AD 3.1-57
LA UNIÓN	Pozo Brujo	SCZB	AD 3.1-58
LAGO RANCO	Arquilhue	SCAQ	AD 3.1-58
LAGO RANCO	Calcurrupe	SCLF	AD 3.1-58
PAILLACO	Calpulli	SCPL	AD 3.1-58
PANGUIPULLI	Molco	SCCM	AD 3.1-59
PANGUIPULLI	Municipal de Panguipulli	SCPG	AD 3.1-59
PANGUIPULLI	Pirihueico	SCKN	AD 3.1-59
RIO BUENO	Cotreumo	SCBN	AD 3.1-59
RIO BUENO	Fundo Cuincahuin	SCUH	AD 3.1-59
RIO BUENO	El Cardal	SCKD	AD 3.1-60
RIO BUENO	Purrahuín	SCRR	AD 3.1-60
RIO BUENO	Licán	SCYL	AD 3.1-60
VALDIVIA	Las Marías	SCVL	AD 3.1-60
VALDIVIA	Pichoy	SCVD	AD 3.1-61

RELACION DE AERÓDROMOS PUBLICOS, PRIVADOS, MILITARES			
LUGAR	**AERODROMO**	**Indicador de Lugar**	**Pagina**
REGIÓN DE LOS LAGOS			
ANCUD	Pupelde	SCAC	AD 3.1-63
CASTRO	Gamboa	SCST	AD 3.1-63
CHAITEN	Ayacara	SCAY	AD 3.1-63
CHAITEN	Isla Talcán	SCIK	AD 3.1-63
CHAITEN	Pillán	SCPN	AD 3.1-63
CHAITEN	Poyo	SCYO	AD 3.1-64
CHAITEN	Pumalín	SCUI	AD 3.1-64
CHAITEN	Nuevo Chaitén	SCTN	AD 3.1-64
CHAITEN	Tic Toc	SCHT	AD 3.1-64
CHAITEN	Vodudahue	SCDH	AD 3.1-65
CHAITEN	Reñihúe	SCRH	AD 3.1-65
CHONCHI	Los Calafates	SCFS	AD 3.1-65
COCHAMO	Cochamó	SCKM	AD 3.1-65
COCHAMO	Rincón Bonito	SCBT	AD 3.1-65
COCHAMO	Llanada Grande	SCLD	AD 3.1-66
COCHAMO	Puelo Bajo	SCPB	AD 3.1-66
COCHAMO	Segundo Corral Alto	SCSR	AD 3.1-66
DALCAHUE	Mocopulli	SCPQ	AD 3.1-67
FRUTILLAR	El Avellano	SCEV	AD 3.1-67
FRUTILLAR	Frutillar	SCFR	AD 3.1-67
FUTALEUFU	Futaleufú	SCFT	AD 3.1-68
HUALAIHUE	Hualaihué	SCHW	AD 3.1-68
HUALAIHUE	Rio Negro	SCRN	AD 3.1-68
HUALAIHUE	Contao	SCCK	AD 3.1-68
ISLA APIAO	Isla Apiao	SCIA	AD 3.1-69
LOS LAGOS	El Vergel	SCVG	AD 3.1-69
LLANQUIHUE	Rio Frio	SCRI	AD 3.1-69
OSORNO	Cañal Bajo-Carlos Hott S.	SCJO	AD 3.1-70
OSORNO	Pilauco	SCOP	AD 3.1-71
PALENA	Alto Palena	SCAP	AD 3.1-71
PUERTO MONTT	El Tepual	SCTE	AD 2 SCTE-1
PUERTO MONTT	Marcel Marchant	SCPF	AD 3.1-72
PUERTO OCTAY	Las Araucarias	SCOC	AD 3.1-72
PUERTO OCTAY	Ñochaco	SCNO	AD 3.1-72
PUERTO OCTAY	Juan Kemp	SCJK	AD 3.1-73
PUERTO VARAS	El Arrayán	SCRY	AD 3.1-73
PUERTO VARAS	Don Dobri	SCDD	AD 3.1-73
PUERTO VARAS	El Mirador	SCPV	AD 3.1-73
PUERTO VARAS	Peulla	SCPU	AD 3.1-73
PURRANQUE	Corte Alto	SCPR	AD 3.1-74
QUEILEN	Queilén	SCQX	AD 3.1-74

RELACION DE AERÓDROMOS PUBLICOS, PRIVADOS, MILITARES			
LUGAR	**AERODROMO**	**Indicador de Lugar**	**Pagina**
REGIÓN DE LOS LAGOS (continuación)			
QUELLÓN	Inio	SCQU	AD 3.1-74
QUELLÓN	Quellón	SCON	AD 3.1-74
QUEMCHI	Quemchi	SCQW	AD 3.1-75
QUEMCHI	Butachauques	SCIB	AD 3.1-75
QUINCHAO	Tolquién	SCAH	AD 3.1-75
QUINCHAO	Quenac	SCQE	AD 3.1-75
REGIÓN DE AYSÉN DEL GENERAL CARLOS IBAÑEZ DEL CAMPO			
AYSÉN	Cabo 1° Juan Román	SCAS	AD 3.1-77
AYSÉN	Quitralco	SCQO	AD 3.1-77
AYSÉN	Río Exploradores	SCEX	AD 3.1-77
AYSÉN	Caleta Andrade	SCIH	AD 3.1-77
AYSÉN	Laguna San Rafael	SCRF	AD 3.1-77
AYSÉN	Melinka	SCMK	AD 3.1-78
BALMACEDA	Balmaceda	SCBA	AD 3.1-78
CHILE CHICO	Chile Chico	SCCC	AD 3.1-78
CHILE CHICO	Fachinal	SCFC	AD 3.1-79
CHILE CHICO	Leones	SCLO	AD 3.1-79
CHILE CHICO	Punta Baja	SCHH	AD 3.1-79
CISNES	La Junta	SCLJ	AD 3.1-79
CISNES	Melimoyu	SCOO	AD 3.1-79
CISNES	Puyuhuapi	SCPH	AD 3.1-79
CISNES	Puerto Cisnes	SCPK	AD 3.1-80
COCHRANE	Cochrane	SCHR	AD 3.1-80
COCHRANE	Entrada Baker	SCEB	AD 3.1-80
COYHAIQUE	Teniente Vidal	SCCY	AD 3.1-80
LAGO VERDE	Lago Verde	SCVE	AD 3.1-81
O'HIGGINS	Entrada Mayer	SCEY	AD 3.1-81
O'HIGGINS	Villa O'Higgins	SCOH	AD 3.1-81
PUERTO MARIN BALMACEDA	Puerto Marín Balmaceda	SCMA	AD 3.1-81
PUERTO SANCHEZ	Puerto Sánchez	SCSZ	AD 3.1-82
RIO CISNES	Estancia Río Cisnes	SCRE	AD 3.1-82
RIO CISNES	Villa Tapera	SCRC	AD 3.1-82
RIO IBAÑEZ	Río Murta	SCRU	AD 3.1-82
RIO IBAÑEZ	Puerto Ingeniero Ibañez	SCII	AD 3.1-83
RIO IBAÑEZ	Villa Cerro Castillo	SCNL	AD 3.1-83
TORTEL	Enrique Meyer Soto	SCCR	AD 3.1-83
TORTEL	Río Bravo	SCRB	AD 3.1-83
TORTEL	Río Pascua	SCTP	AD 3.1-84
VILLA O´HIGGINS	Laguna Redonda	SCIO	AD 3.1-84

RELACION DE AERÓDROMOS PUBLICOS, PRIVADOS, MILITARES			
LUGAR	**AERODROMO**	**Indicador de Lugar**	**Pagina**
REGIÓN DE MAGALLANES Y DE LA ANTÁRTICA CHILENA			
ANTARTICA	Patriot Hills	SCPZ	AD 3.1-85
ANTARTICA	Glaciar Union	SCGC	AD 3.1-85
ANTARTICA	Tte. Rodolfo Marsh Martin	SCRM	AD 3.1-85 / 86
BAHIA INUTIL	San Sebastián	SCSS	AD 3.1-87
CABO DE HORNOS	Yendegaia	SCNY	AD 3.1-87
NATALES	Tte. Julio Gallardo	SCNT	AD 3.1-87
PORVENIR	Capitán Fuentes Martínez	SCFM	AD 3.1-88
PRIMAVERA	Franco Bianco	SCSB	AD 3.1-88
PUERTO WILLIAMS	Guardiamarina Zañartu	SCGZ	AD 3.1-88
PUNTA ARENAS	Pdte.Carlos Ibañez del Campo	SCCI	AD 2 SCCI-1
PUNTA ARENAS	Marco Davison Bascur	SCID	AD 3.1-89
PUNTA ARENAS	Almirante Schroeders	SCDW	AD 3.1-89
SAN GREGORIO	Tres Chorrillos	SCTH	AD 3.1-89
SAN GREGORIO	Predio Militar Santa María	SCMI	AD 3.1-89
TIMAUKEL	Azopardo	SCAZ	AD 3.1-89
TIMAUKEL	Pampa Guanaco	SCBI	AD 3.1-89
TORRES DEL PAINE	Cerro Castillo	SCPY	AD 3.1-90
TORRES DEL PAINE	Cerro Guido/G.Pluschow	SCGD	AD 3.1-90

///

Región de Arica y Parinacota

AERODROMOS TERRESTRES/Land Aerodromes

CIUDAD/ AD	COORD Ubicación	ELEV M FT	LDGA							LGT				SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO RWY	ADM USO OBS
			RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	APCH	THR	RWY	OTHR			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
ARICA/ AP Chacalluta SCAR	Ver AD 2 SCAR-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	PCR 250 F/A/Y/T	NIL	RTHL	REDL	NIL	NIL	HJ	Ejército de Chile MIL TEL/FAX +56 226935952 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. Área toma de contacto helicópteros de 23 x 27 m superficie de concreto, resistencia 12.000 kg, borde iluminada.
  WDI SGL

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE
INTENTIONALLY LEFT BLANK

Región de Tarapaca

AERODROMOS TERRESTRES/Land Aerodromes

CIUDAD/ AD	COORD Ubicación	ELEV M FT	LDGA							LGT				SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO RWY	ADM USO OBS
			RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	APCH	THR	RWY	OTHR			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
IQUIQUE/ AP Diego Aracena SCDA	Ver AD 2 SCDA-1 aro.iquique@dgac.gob.cl															
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	**Zaydi Julia de la Vega.** PVT CLR uso vía TEL **Cel +56967662747** zsjulia@collahuasi.cl zaydi.julia@gmail.com Franja RWY 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 util al Vuelo, los que son proporcionados por la Administración del AD.

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE
INTENTIONALLY LEFT BLANK

Región de Antofagasta

AERODROMOS TERRESTRES/Land Aerodromes

CIUDAD/ AD	COORD Ubicación	ELEV M FT	LDGA RWY	LDGA LEN/WID (m)	LDGA SWY (m)	LDGA CWY (m)	LDGA RLS	LDGA SFC	LDGA RSTG	LGT APCH	LGT THR	LGT RWY	LGT OTHR	SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO RWY	ADM USO OBS
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 SCFA-1 aro.antofagasta@dgac.gob.cl															
ANTOFAGASTA/ AD La Escondida SCLE	24 17 28 S 69 07 47 W 9 km SW de Estación Zaldívar	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 +56 55 2203821 +56 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 vanessa.peidrocid@eso.org Franja RWY 1260 x 36 m
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	ALSF1 RWY 28	REIL RWY10 RTHL	REDL RENL	ABN ❖	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 aro.calama@dgac.gob.cl

CALAMA/AD El Loa

- ❖ **PAPI RWY 10, 2,5º, LEFT**, a 287m FM THR 10 TIL TDZ.
- ❖ **PAPI RWY 28, 3,5º, LEFT**, a 422m FM THR 28 TIL TDZ, Ensanchamiento AZIMUTAL restringido a 8º al lado sur del eje de RWY 28.
- ❖ 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 pude 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 Weste.
- Encendido ENG podrá efectuarse al este de APN COMM
- 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 limitada, permitido pernoctar máximo 72 Htrs. entre Martes y Viernes.
- 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.
- PRKG 1 al PRKG 6 limitado, todas las ACFT deben estacionarse con nariz al Norte, respetando señalización de eje de estacionamiento.
- Para ACFT B737 o superior por motivo de MAINT no programado por más de 3 HR u OVERHAUL deberán ser ubicadas en PRKG 5 o 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.
- Luces Borde de RWY 10/28 y Luces de TWY ALFA, BRAVO, CHARLIE, DELTA Y ECHO encendido 20 minutos antes del FCCV.

- JET A1 Empresa Nacional de Energía ENEX S.A. vuelos itinerantes H24 OTHR ACFT aviación general O/R 2 HR BFR CEL (+56)961497973 o al email alejandro.lillo@enex.cl (Supervisor) o 953717438 / 939429880 / 969067570, no disponible para operaciones nocturnas de aviación menor.
- JET A1 ESMAX distribución LTDA MON-SUN 0900-2359Z O/R habilitación fuera de horario contactar supervisor 2 hora BFR. Supervisor Aeroplanta CEL (+56) 952096341.
- 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
- Coordenadas de THR
  THR 10: 22°29'56,79" S 68°55'04,16"W
  THR 28: 22°30'04,05" S 68°53'18,05" W
- 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 GNDC 121.8 mhz.
-
- CTN, Mástil Estación MET 11 m HGT c/luz obstrucción a 300 m. FM THR 10 y a 100 m. al S RCL.
- CTN, Mástil Estación MET 11 m HGT c/luz obstrucción a 300 m. FM THR 28 y a 100 m. al S RCL.
- CTN, Mástil Estación MET respaldo 11 m. HGT c/luz obstrucción a 270 m. FM THR 28 y a 100 m. al S RCL.
- CTN, obstáculo 6 postes de iluminación de 5 m. HGT localizados a 11 m. al W de plataforma, con una separación de 20 m, bordeando plataforma de aviación menor.
- CTN AD, debido a deslumbramiento con puntero laser durante PROC APCH BTN GND-11500 FT.
- CTN RWY 10/28, señal eje RWY desgastado por caucho, entre Punto de Visada 28 y TWY ECHO.
- CTN RWY 10/28 por zanjas ambas de 2 M ancho x 1 M profundidad a 117 M al N RCL y a 150 M al S RCL.
- CTN, Área de movimiento por tapas de cámaras eléctricas que sobrepasan nivel de terreno en toda su extensión.
- CTN por señales de borde de franja de RWY localizadas a 100 M de RCL, demarcada por estacas de madera frangibles, separadas cada 70 M.
- CTN por diferencia de pendiente en TWY BRAVO INT TWY ALFA lado S.
- CTN Parque de Aerogeneradores de 500FT HGT con luz de obstáculo roja intermitente, ubicada en el Cono de Aproximación IFR a RWY 28 a 3.5 NM a la derecha en las siguientes Coordenadas Geográficas 222931S/0684934W 222938S/0684902W 222932S/0684846W 222849S/0684903W 22845S/0684936W SECT S OF CONE y 223059S/0684934W 223217S/0684933W 223215S/0684756W 223133S/0684714W 223114S 0684751W 223144S/0684716W.

Región de Antofagasta(continuacion)

AERODROMOS TERRESTRES/Land Aerodromes

CIUDAD/ AD	COORD Ubicación	ELEV M FT	LDGA RWY	LDGA LEN/WID (m)	LDGA SWY (m)	LDGA CWY (m)	LDGA RLS	LDGA SFC	LDGA RSTG	LGT APCH	LGT THR	LGT RWY	LGT OTHR	SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO RWY	ADM USO OBS
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 +56 224252006 CEL +56 999188339 Franja RWY 1780 x 36m
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 +56 55 2351246 CEL +56 982321772
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 40m
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 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	PCR 210 F/A/Y/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 - Toda ACFT que despegue del Ad. San Pedro de Atacama deberá contactar Antofagasta Aproximación frecuencia 134.10 Mhz, alternativa Calama Torre frecuencia 118.70 Mhz. - 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.																
SIERRA GORDA/ AD Algorta SCOR	23 07 06 S 69 52 40 W 67 km NE del AP Andrés Sabella - Antofagasta	1290 **4232**	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. +56 227833900 +56 552354300 +56 552354307 CEL +56 996306457 Franja RWY 1400 x 36m.
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.																
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 +56 552440304 / +56552892241/ +56552892245 Franja RWY 1628 x 36m
TALTAL/ AD Guanaco - 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																

Región de Antofagasta (continuacion)

AERODROMOS TERRESTRES/Land Aerodromes

CIUDAD/ AD	COORD Ubicación	ELEV M FT	LDGA							LGT				SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO RWY	ADM USO OBS
			RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	APCH	THR	RWY	OTHR			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
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.
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	**PCR 160/F/A/Y/T**	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	D.G.A.C. PUB Franja RWY 1754 x 60 m.

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE
INTENTIONALLY LEFT BLANK

Región de Atacama

AERODROMOS TERRESTRES/Land Aerodromes

CIUDAD/ AD	COORD Ubicación	ELEV M FT	LDGA							LGT				SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO RWY	ADM USO OBS
			RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	APCH	THR	RWY	OTHR			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
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	Tierra	5.700 Kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Ronald Kettles. PVT CLR vía TEL TEL +56 2 23402022 Franja RWY 930 x 36 m . CLR ACFT DHC-6 Twin Otter.
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

ALTO DEL CARMEN/ AD Tres Quebradas:
- CTN posible incursión de animales y/o personas. AD sin cerco perimetral.
- CTN por torre de medición eólica de 50m de altura emplazado en las COORD 290252S 704059W, sobre cerro las campanas a 53 km al NW del AD.

CALDERA/ AD Caldera
- 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.
- 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.
- CTN RWY grietas localizadas a 550M THR 29 a 1.5M ambos lados eje RWY, 50 M largo.
- CTN Franja RWY 11/29 zanja 2M DPT al N RWY a 600M THR 29.
- CTN depresión del terreno 1.6 m, ambos costados franja al Este THR 11.
- CTN RWY 11/29 por posible tránsito de personas y/o animales.
- Precaución WDI no frangible.
- Precaución Franja RWY 11/29 debido a desnivel en segundo tercio de RWY.
- Puesto de estacionamiento HEL:
  - Ubicación 270434S / 0704806W
  - Dimensiones: 30m x 30m.
  - Superficie: Doble Tratamiento Superficial (DTS).
  - Resistencia: 10000 kg.
  - Señalización: Demarcacion y WDI.
  - Uso exclusivo: Operaciones de emergencia, ACFT de estado, FF.AA., Carabineros y PDI.

Región de Atacama (continuacion)

AERODROMOS TERRESTRES/Land Aerodromes

CIUDAD/ AD	COORD Ubicación	ELEV M FT	LDGA							LGT				SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO RWY	ADM USO OBS
			RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	APCH	THR	RWY	OTHR			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
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 **PAPI 3° AMBOS LADOS. RWY 35 PAPI 3° LEFT** LGT APN ABN	SSEI CAT 7 AVSEC JP-1 100LL WDI	HJ	D.G.A.C. PUB TEL +56522523600 +56522523603 CEL JEFE AD +56975145595 CEL TWR +56978852348 ARO TEL +56 522523605 CEL ARO +56982271748 Franja RWY 2320 x 300 Cámaras de Aeródromos (www.dgac.gob.cl) aro.atacama@dgac.gob.cl ad.atacama@dgac.gob.cl

CALDERA/ AD Desierto de Atacama
- 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 MOVIMIENTO: 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.
- 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
- 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.

- Abastecimiento de combustible, Petrobras Aviación Chile – Air BP Copec, HR atención servicio surtidor: 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.
  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.
- CTN canal de drenaje de 2 m DPT a 74 m, costado E RCL.
- CTN STP RWY 17/35 debido a cámaras eléctricas ubicadas al E RWY, sobrepasan 15cm nivel sobre el terreno.
- CTN antena 46 m. HGT a 650 m. al E del AD.
- CTN antena 36 m. HGT en siguientes coordenadas geográficas: 271534S / 0704622W.

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 corralhermanos@gmail.com Franja RWY 615 x 36 m

CALETA CHAÑARAL DE ACEITUNO/ AD Punta Gaviota
- RWY tiene 100m anteriores THR 22, utilizables para el DEP. Se dispone de 655m para DEP y 55m para ARR.
- 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

- CTN RWY 04/22 sin señalización horizontal.
- CTN RWY 04/22 SFC no compactada, baches en primer tercio RWY 04 debido a circulación de vehículos.
- CTN 02 obstáculos de 40cm. HGT, localizados entre APRON y RWY.
- CTN RWY 04/22 debido a posible tránsito de personas y vehículos.
- CTN OBST 01 Torre de medición de viento de 154.5 m. HGT a 7 Km al NW del AD. señalizado diurno y nocturno.

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

CHAÑARAL/ AD Chañaral:
- CTN RWY posible tránsito personas o animales.
- Horario de apertura portones: VRNO MON-THU 1200-2100 UTC FRI 1200-2000 UTC IVNO MON-THU 1300-2200 UTC FRI 1300-2100 UTC.
- Puesto de estacionamiento HEL:
- Ubicación 261958.2S / 0703643.2W
- Dimensiones: 30m x 30m.
- Superficie: Hormigon.
- Resistencia: 10000 kg.
- Señalización: Demarcacion y WDI.
- Uso exclusivo: Operaciones de emergencia, ACFT de estado, FF.AA., Carabineros y PDI.

Región de Atacama (continuacion)

AERODROMOS TERRESTRES/Land Aerodromes

CIUDAD/ AD	COORD Ubicación	ELEV M FT	LDGA RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	LGT APCH	LGT THR	LGT RWY	LGT OTHR	SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO RWY	ADM USO OBS
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	PCR 250 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 - 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 122.8Mhz, consulta estado operativo LGT Club Aéreo Copiapó, Fono +56981561841									- CTN RWY 10/28 árboles en SFC de Aproximación y SFC de Transición. - CTN RWY posible tránsito de personas o animales. - 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.							
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	Cesar Kahler Ramirez PVT CLR uso vía TEL o CEL. TEL +5652 22472676 CEL +56990892880 ckahler@codelco.cl
DIEGO DE ALMAGRO / AD. Potrerillos - CTN por posible ingreso de personas, vehículos y/o animales.																
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	PCR 250 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 +56522472594 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. - Prohíbase 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.															
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 +56 512617554 CEL +56 93452764 Franja RWY 760 x 40 m.
FREIRINA/ AD Freirina: - CTN ARR RWY 12 DEP RWY 30 - CTN posible incursión animales o personas en RWY, AD sin cerco perimetral. - CTN tendido eléctrico 500 m al NW THR12, sin señalizar.									- CTN RWY 12/30 debido a demarcación deficiente. - CTN Franja RWY 12/30 debido a mal estado.							

Región de Atacama (continuacion)

AERODROMOS TERRESTRES/Land Aerodromes

CIUDAD/ AD	COORD Ubicación	ELEV M FT	LDGA							LGT				SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO RWY	ADM USO OBS
			RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	APCH	THR	RWY	OTHR			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
HUASCO/ AD Gran Cañon SCHU	28 05 55,72 S 71 08 43,59 W 1.5 km S de Carrizal Bajo	70 230	04 22	730 x 18	NIL	NIL	+0.9 RWY 04	Asfalto (Cape Seal)	10.000 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	WDI	HJ	Rodrigo Cortés de la Oceja PUB CEL +5694446977 rodrigocortes@imhuasco.cl Franja RWY 800 x 60 m

HUASCO/AD Gran Cañon
- 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.
- **Puesto de estacionamiento HEL:**
- **Ubicación 280550.66S / 0710843.89W**
- **Dimensiones: 30m x 30m.**
- **Superficie: Cape Seal.**
- **Resistencia: 10000 kg.**
- **Señalización: Demarcacion y WDI.**
- **Uso exclusivo: Operaciones de emergencia, ACFT de estado, FF.AA., Carabineros y PDI**.

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	PCR 250 F/A/X/T	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	D.G.A.C. PUB ARO CEL +56942884269 Cámaras de Aeródromo Franja RWY1557 x 150 m Margen RWY 7.5 m a cada lado borde RWY

VALLENAR / AD Vallenar
- AD OPR WO AUX PWR
- 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.
- CTN antena 42 m HGT a 5 Km NNE de Vallenar
- CTN Posible tránsito de personas y animales en RWY 10/28.

Región de Coquimbo

AERODROMOS TERRESTRES/Land Aerodromes

CIUDAD/ AD	COORD Ubicación	ELEV M FT	LDGA RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	LGT APCH	LGT THR	LGT RWY	LGT OTHR	SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO RWY	ADM USO OBS
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
COMBARBALÁ/ AD La Pelícana 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+56 2 22066661 CEL +56 989051277 Franja RWY 660 x 60 m
COMBARBALÁ/AD La Pelícana - **CTN OBST Estanque de agua de 5 m. HGT ubicado a 15 m. al SW de franja de RWY 10.**																
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 gabinete @combarbala.cl
COMBARBALA/ AD Pedro Villarroel C. - Todo vuelo de Emergencia al AD debe ser coordinado previamente con el Sr. Jaime Milla Aguilar a los TEL +56532741216 - +56532655500 CEL +56968483759. - 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.									- CTN por parque eólico de 15 aerogeneradores de 150M de altura centrado en la coordenada 31148.05S/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.						
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 +56 53 521248 FAX +56 53 521408 Franja RWY 1320 x 60m
ILLAPEL/AD Aucó - 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 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.									- CTN SFC RWY, TWY y APN gravilla suelta y CTN Franja RWY matorrales - 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 860 x 36m
ILLAPEL/AD Nueva Pintacura - CTN, THR 12 depresión de terreno de 6 m. DPT a 30 m. al NW THR.																

Región de Coquimbo (continuación)

AERODROMOS TERRESTRES/Land Aerodromes

CIUDAD/ AD	COORD Ubicación	ELEV M FT	LDGA RWY	LDGA LEN/WID (m)	LDGA SWY (m)	LDGA CWY (m)	LDGA RLS	LDGA SFC	LDGA RSTG	LGT APCH	LGT THR	LGT RWY	LGT OTHR	SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO RWY	ADM USO OBS
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
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 +56 2 22423397 +56 53 522279 CEL +56 9 90479761

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-oriente (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

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 +569 972124274 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 ver 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 3.000 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.
- **PRKG 1 y PRKG 2 ACFT tipo A320, A321 y superiores deberán ser tractadas, PRKG 3, PRKG 4 y PRKG 5 para salir las ACFT sobre 7000 KG deberán ser tractadas.**
- 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 limitada para ACFT menores de 5.700 kg, posterior carguío combustible dirigirse a APN aviación menor.
- Toda ACFT que requiera utilizar APN Comercial, Servicios de Plataforma y/o carguío de combustible, previo al inicio del vuelo debe coordinar PRKG y Servicios con Sociedad Concesionaria S.A. La Florida a los Fonos +56512270353 +56944018563 o Email informaciones.lsc@reddeaeropuertos.cl o supervisor.lsc@reddeaeropuertos.cl
- Plataforma Aviación menor PCR 260 F/A/Y/T.
- Turning Bay disponible en RWY 12/30. Rodaje en RAMP a mínima potencia.

- 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 Copec S.A. 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 / +56993281104**
- 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 inmediaciones del AD, intensificándose en período 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.
- 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.

- **Puesto de estacionamiento HEL:**
- **Ubicación 295507S / 0711154W**
- **Dimensiones: 25m x 25m.**
- **Superficie: Asfalto.**
- **Resistencia: 7000 kg.**
- **Señalización: Demarcacion y ayudas visuales luminosas.**
- **Uso exclusivo: Operaciones de emergencia, ACFT de estado, FF.AA., Carabineros y PDI**.

Región de Coquimbo (continuación)

AERODROMOS TERRESTRES/Land Aerodromes

CIUDAD/ AD	COORD Ubicación	ELEV M FT	LDGA RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	LGT APCH	LGT THR	LGT RWY	LGT OTHR	SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO RWY	ADM USO OBS
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
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 +569 78885582 Franja RWY 580 x 30 m

LOS VILOS/ AD La Viña
- CTN posible incursión en RWY de animales o personas.
- CTN RWY 17/35 posible circulación de vehículos.
- 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.
- CTN AD no cuenta con cierre perimetral.

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 AUTOSERVICIO H24**	HJ	DGAC PUB CEL +569 72124274 +569 42880173 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 a 26m RCL y a 30m THR 22.
- 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 frangibles operando en FCIA 122.800 Mhz, Intensidades: 3 PTT Baja, 5 PTT Media y 7 PTT Alta.
- Puesto de estacionamiento HEL:
  - Ubicación 303339S / 0711047W
  - Dimensiones: 25m x 25m.
  - Superficie: Asfalto.
  - Resistencia: 7000 kg.
  - Señalización: Demarcacion y ayudas visuales luminosas.
  - Uso exclusivo: Operaciones de emergencia, ACFT de estado, FF.AA., Carabineros y PDI.

OVALLE/ AD Estancia Los Loros SCOA	30 47 46 S 71 37 14 W A 5 km al W de la Ruta 5 Norte	250 820	17 35	600 x 18	NIL	NIL	0.2	Tierra	5.700 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	WDI	HJ	Rodrigo Parra Navarro PVT TEL +56974953548 rodrigoparra@phoenix.cl Franja RWY 660 x 36 m

OVALLE/AD Estancia Los Loros
- **OBST 45 Aerogeneradores de 120 m. HGT ubicados a 3.5 Km. al SE del AD SCOA, centrado en las siguientes GEO COORD.: 305102.9S/0713424.71W.**

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 +569 68456708 +569 94699358 gerencia@talinay.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.

Región de Coquimbo (continuación)

AERODROMOS TERRESTRES/Land Aerodromes

CIUDAD/ AD	COORD Ubicación	ELEV M FT	LDGA RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	LGT APCH	LGT THR	LGT RWY	LGT OTHR	SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO RWY	ADM USO OBS
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
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+56 2 24775540/5570 Cel +569 75197334 jvalenzuela@rnl.cl 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 ubicadas a 9 M. borde RWY ambos costados THR 25.						
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 +569 72124274 +569 42880173 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.									- Puesto de estacionamiento HEL: • Ubicación 320846S / 0713028W • Dimensiones: 25m x 25m. • Superficie: Asfalto. • Resistencia: 7000 kg. • Señalización: Demarcacion y ayudas visuales luminosas. • Uso exclusivo: Operaciones de emergencia, ACFT de estado, FF.AA., Carabineros y PDI.						
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 +56 964677641 CEL +56 985951137 Franja RWY 845 x 36 m
PUNITAQUI/AD Bellavista de Punitaqui - CTN Posible ingreso de animales a RWY 09/27.																
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 - 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.									- 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 debido a torre medición de viento 50 M HGT ubicada GEO COORD 29 02 52S, 70 40 59 W en cerro las campanas a 53 KM NW FM AD TRES QUEBRADAS (SCTQ)						

Región de Coquimbo (continuación)

AERODROMOS TERRESTRES/Land Aerodromes

CIUDAD/ AD	COORD Ubicación	ELEV M FT	LDGA RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	LGT APCH	LGT THR	LGT RWY	LGT OTHR	SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO RWY	ADM USO OBS
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
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 +56 53 2448573 CEL +569 75798242 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 posible incursión de animales en AD.
- 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 árboles de 15 m. HGT a 300 m. al E de THR 27.
- CTN zanja de drenaje de 20 a 30 cm de profundidad ubicada a 8 m. del borde RWY 09/27.

- **Puesto de estacionamiento HEL:**
- **Ubicación 314706S / 0710053W**
- **Dimensiones: 20m x 20m.**
- **Superficie: Doble Tratamiento Superficial (DTS). Resistencia: 5700 Kg.**
- **Dimensiones: 20m x 20m.**
- **Superficie: Asfalto. Resistencia: 5000 kg.**
- **Señalización: Demarcacion.**

Uso exclusivo: Operaciones de emergencia, ACFT de estado, FF.AA., Carabineros y PDI.

SALAMANCA/ 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

SALAMANCA / AD Los Pelambres
- CLR uso FREQ 132,25 Mhz email: mauricio.rivera@baltraybaltra.c.l; kaina.barraza@baltraybaltra.cl
- CTN debido a muralla de relave ubicada a 870 m. al N THR 20.

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 +56 51 241007 +56 51 242280 Franja RWY1300 x 70 m.

VICUÑA/ AD El Indio
- CTN posible incursión de animales o personas en RWY. AD sin cerco perimetral.

VICUÑA/ AD Huancara 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 +56 51 2412032 CEL +56 968397733 Franja RWY 846 x 36 m.

VICUÑA/ AD Huancara
- 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.

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE

INTENTIONALLY LEFT BLANK

Región de Vaparaíso

AERODROMOS TERRESTRES/Land Aerodromes

CIUDAD/ AD	COORD Ubicación	ELEV M FT	LDGA RWY	LDGA LEN/WID (m)	LDGA SWY (m)	LDGA CWY (m)	LDGA RLS	LDGA SFC	LDGA RSTG	LGT APCH	LGT THR	LGT RWY	LGT OTHR	SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO RWY	ADM USO OBS
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 +569 94418295 cristobalguzmanlyon@ gmail.com Franja RWY 510 x 30 m
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 considerar, que en caso de haber viento de frente, las carreras de DEP y ARR se acortarían 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.															
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 +56 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 11/29, 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	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	**500 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 560 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 (cumbrera 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 +56 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.																

Región de Valparaíso (continuación)

AERODROMOS TERRESTRES/Land Aerodromes

CIUDAD/ AD	COORD Ubicación	ELEV M FT	LDGA RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	LGT APCH	LGT THR	LGT RWY	LGT OTHR	SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO RWY	ADM USO OBS
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 +56 224930332 CEL +569 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.

ISLA DE PASCUA/ AP Mataveri SCIP	Ver AD 2 SCIP-1 aro.mataveri@dgac.gob.cl

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	RENL REIL	REDL	APAPI 3.2 ° RWY 14/32 TEDL	WDI	HJ	D.G.A.C. PUB ARO/AIS/COM/MET/AFIS TEL+56224363581 Terminal PAX TEL +56224363582 Cámaras de Aeródromos (www.dgac.gob.cl) Ver VAC/RET Franja RWY 1077 x 60 m

JUAN FERNANDEZ / AD Robinson Crusoe
- AD cuenta con refugio para pasajeros.
- Ver VAC Zona de Turbulencia.

- CTN RWY 14/32 acantilado en ambos extremos de franja de RWY.
- 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.

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 +56 33 2713251 OPS coordinación con Club Aéreo. Franja RWY 830 x 60 m

LA LIGUA/AD Diego Portales
- RWY operativa sólo para ACFT livianas monomotores.
- CTN torre de líneas de alta tensión, señalización deficiente a 800 m THR 08.
- CTN reblandecimiento RWY en períodos de lluvias.
- CTN RWY 08/26 árbol 20M HGT APRX a 300 M W THR 08 interfiere zona de APCH y TKOF
- CTN RWY 08/26 por posible ingreso de personas y animales.

Región de Vaparaíso (continuación)

AERODROMOS TERRESTRES/Land Aerodromes

CIUDAD/ AD	COORD Ubicación	ELEV M FT	LDGA RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	LGT APCH	LGT THR	LGT RWY	LGT OTHR	SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO RWY	ADM USO OBS
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
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 +56 34 2421810 CEL: +569 93098706 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 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							
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 CEL +569 51592540 directorio@capv.cl Franja RWY 560 x 30 m.
OLMUE/ AD Olmué - Autorización solo Planeadores y ACFT basadas en el AD. OTHR CDN AD al email info@capv.cl y operaciones@capv.cl - CTN arboles de 6 y 8 M HGT ubicado 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 ubicado a 1500 M al SW THR 05.									- CTN tendido electrico no SGL de 11 M ubicado a 300 M al SW de THR05, - CTN RWY 05/23, , incursion de animales - CTN poste de 11 M ubicado 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.							
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 +569 95421739 FAX +56 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 ubicado 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							
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+56 32 22976828 2671179 / 22687930 CEL +569 84095623 Franja RWY 560 x 40 m
QUILLOTA/ AD El Boco. - 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	SSEI 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 +56 32 2269444 TWR TEL +56 32 2269442 ARO TEL +56 32 223293319 MET OPS PPR IIª Brigada Aérea con 24 HR BFR vía TEL.
QUINTERO/AD Quintero: - 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).																

Región de Valparaíso (continuación)

AERODROMOS TERRESTRES/Land Aerodromes

CIUDAD/ AD	COORD Ubicación	ELEV M FT	LDGA RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	LGT APCH	LGT THR	LGT RWY	LGT OTHR	SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO RWY	ADM USO OBS
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
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

SAN FELIPE/AD Víctor Lafón
- 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.
- 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 Weste.
- 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 Weste 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 ubicado 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.

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	REDL RENL	TEDL APN	**NIL**	HJ	D.G.A.C. PUB TEL ARO +56 2 224363842 aro.stodomingo@dgac.gob.cl Cámaras de Aeródromos (www.dgac.gob.cl) Franja RWY 920 x 80 m.*

SANTO DOMINGO/ AD Santo Domingo
❖ VER VAC AIP VOL II
- Se establece TA 10.000FT 10NM RDO centrado AD.
- Visibilidad de TWR limitada por árboles hacia el SE trayectoria Final RWY 05 y hacia el N Base a RWY 23.
- * Franja RWY 05/23 reducida a 36 M por desniveles de terreno.

- Plataformas:
  APN ECHO: COORD GEO: LAT 33 39 18.83 S, LONG 71 36 51.63 W, REFERENCIA: 590 M AL NE DEL THR 05 Y 220 M AL WSW DEL THR 23, DIMENSIONES: 25 M X 25 M, MATERIAL: ASPH, RSTG: 12.700 KG
  APN GOLF: COORD GEO: LAT 33 39 19.64 S, LONG 71 36 54.31 W, REFERENCIA: 525 M AL NE DEL THR 05 Y 290 M AL WSW DEL THR 23, DIMENSIONES: 24 M X 37 M, MATERIAL: ASPH, RSTG: 5.700 KG
  APN WHISKEY: COORD GEO: LAT 33 39 21.67 S, LONG 71 36 57.75 W, REFERENCIA: 425 M AL NE DEL THR 05 Y 390 M AL WSW DEL THR 23, DIMENSIONES: 40 M X 40 M, MATERIAL: ASPH, RSTG: 12.700 KG
- Calles De Rodaje:
  TWY ALFA: COORD: LAT 33 39 21.25 S, LONG 71 36 55.21 W, REFERENCIA: A 43 M DEL EJE DE PISTA, ENTRE TWY B Y TWY C, DIMENSIONES: 76 M X 10 M, MATERIAL: ASPH, RSTG: 12.700 KG
  TWY BRAVO: COORD: LAT 33 39 20.83 S, LONG 71 36 53.57 W, REFERENCIA: 521 M AL NE DEL THR 05 Y 279 M AL WSW DEL THR 23, DIMENSIONES: 34 M X 10 M, MATERIAL: ASPH, RSTG: 5.700 KG
  TWY CHARLIE: COORD: LAT 33 39 22.63 S, LONG 71 36 56.14 W, REFERENCIA: 435 M AL NE DEL THR 05 Y 365 M AL WSW DEL THR 23, DIMENSIONES: 34 M X 10 M, MATERIAL: ASPH, RSTG: 12.700 KG

- 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.
- CTN Franja RWY 05/23 en toda su extensión por desniveles de terreno.
- CTN debido a posible ingreso de animales al AD.

Región de Vaparaíso (continuación)

AERODROMOS TERRESTRES/Land Aerodromes

CIUDAD/ AD	COORD Ubicación	ELEV M FT	LDGA							LGT				SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO RWY	ADM USO OBS
			RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	APCH	THR	RWY	OTHR			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
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 CEL +56 33 7820065 TEL AVGAS CEL +569 95440569 DGAC TEL +56 2 24363586 TWR AFIS/ARO CEL +569 42883086 COOR EXAMENES TEORICOS +56972123137 Franja RWY 970 x 80 m. aro.rodelillo@dgac.gob.cl

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.
- ACFT no COMM con intenciones de PRKG o pernoctar en AD deberán COOR 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 cercania Ruta 66 Agua Santa al E y Zanja al W.
- No se permiten FLT de instrucción, TRG, y/o entrenamiento 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.
- AFIS visibilidad limitada hacia tramo de aproximación final a RWY 01.
- 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 antena VHF a 190 m NE THR 19, afecta superficie de transición.

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	PCR 390 F/B/X/T	SSALF RWY 05	x	REDL	PAPI 3.2° RWY 05	SEI CAT 5 proporcionado por la Armada. AD no cuenta con AVGAS.	H24	Armada de Chile PUB **CEL ARO +569 77239671** TEL +56 2 24392746 aro.vina@dgac.gob.cl Ver VAC /RET

VIÑA DEL MAR/AD Viña del Mar

- **Se establecen siguientes puntos de notificación para ACFT que vuelen VFR hacia el AD Viña del Mar o crucen su ATZ, solicitar Instrucciones Viña del Mar Torre 118.9 MHz.**
  - **Norte: Cerro Mauco**
  - **Norweste: Mantagua**
  - **Noreste: Embalse Los Aromos**
  - **Este: Limache**
  - **Sur: Quilpue**
  - **Sureste: Jardín Botánico**
  - **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
- Capacidad MAX de PKRG 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.
- 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.
- Las Internacionalizaciones deberán ser realizadas en la plataforma comercial del aeródromo, operadores o FBO tendrán que coordinar los servicios PDI, SAG, ADUANAS. Coordinaciones adicionales relacionadas a la operación de internacionalización al contacto +56991442509 (SSEI ARMADA)
- 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

Región de Valparaíso (continuación)

AERODROMOS TERRESTRES/Land Aerodromes

CIUDAD/ AD	COORD Ubicación	ELEV M FT	LDGA							LGT				SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO RWY	ADM USO OBS
			RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	APCH	THR	RWY	OTHR			
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	Cristián Ruiz Tagle Cox. PVT TEL +569 92333419 cristian@cruiztagle.cl Franja RWY 510 x 30 m
ZAPALLAR/ AD Casas Viejas - CLR ACFT Tipo Cessna 182 e inferiores. - 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. - 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 W. - 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 W.															
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 +569 98224006 Franja RWY 660 x 36m

Región Metropolitana de Santiago

AERODROMOS TERRESTRES/Land Aerodromes

CIUDAD/ AD	COORD Ubicación	ELEV M FT	LDGA RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	LGT APCH	LGT THR	LGT RWY	LGT OTHR	SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO RWY	ADM USO OBS
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 +56 22184135 CEL +56 993375452 club@planeadores.cl adiez@planeadores.cl Franja RWY 921 x 60 m.

COLINA / AD Chicureo
- 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 transito 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.
- Dentro del recinto del AD se encuentra ubicado el HLP SHEO “RACC”

- 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 señalizar.
- CTN debido a posible ingreso de personas y/o animales al AD.

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	PCR 300 F/C/Y/T	NIL	REIL RTHL	REDL	TEDL ABN APAPI RWY14 3.0°	NIL	HJ	DGAC. PUB TEL ARO +56224363873 +56224363874 aro.peldehue@dgac.gob.cl 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.
- Toda ACFT que opere en zonas de instrucción A, B, C, D, E, F, G después de HR ATTN TWR, debe tener plan de vuelo validado.
- Toda ACFT que ingrese a zonas de instrucción A, B, C, D, E, F, G después de HR ATTN TWR, deberá contactar previamente con Santiago INFO FREQ 122.4 Mhz para autorización de ingreso.

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	Oscar Rojo Cordero PUB CEL +56979891912 orojo@cua.cl Franja RWY 1120 x 60 m

COLINA/ AD La Victoria de Chacabuco
- *** AVGAS 100LL AVBL Horario: VRNO MON-FRI 1200-1600 / 1700-2045 SAT 1200-1600, IVNO MON-FRI 1300-1700 / 1800-2145 SAT 1300-1500, VRNO-IVNO SUN/HOL WO ATTN.**
- OPS de ACFT en AD utilizar procedimiento TIBA Freq. 126.75 MHZ.
- 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 979891912.
- 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 señalizado de 12M HGT ubicado a 298M al WSW THR03 interfiere con SFC de transición.
- CTN THR 03 poste tendido eléctrico señalizado de 12M HGT ubicado a 127M al SE THR03 interfiere con SFC de transición.
- CTN THR 03 poste no señalizado 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.

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 presidente@clubaereocuracavi.cl Franja RWY 860 x 60 m ATTN FPL CTC TWR AFIS CEL +56976081736 solo SAT. Ver VAC / #

CURACAVI/ AD Curacaví
- 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.

Región Metropolitana de Santiago (continuación)

AERODROMOS TERRESTRES/Land Aerodromes

CIUDAD/ AD	COORD Ubicación	ELEV M FT	LDGA RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	LGT APCH	LGT THR	LGT RWY	LGT OTHR	SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO RWY	ADM USO OBS
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
EL BOSQUE/ 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	PCR 280 R/A/W/T	NIL	REIL RWY 21	REDL	PAPI 3.0° RWY21	SSEI ABN	IVNO VRNO	FACH MIL TEL TWR +56 229761162 TEL COA +56 229761164 FAX +56 229761165 ea.operbase@fach.mil.cl
El Bosque/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 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. - CTN peligro aviario moderado en el AD.							
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.
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	05 23	830 x 18	NIL	NIL	-1.93	Tierra	5.500 Kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Enrique Varas T. PVT CLR vía CEL TEL +56 22319145/ +56 22189972 CEL +5699491774 evaras@dmi.cl Franja RWY 830 x36 m.
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 información 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. - CTN uso RWY 05 para DEP, Cerro 120 m. HGT en prolongación RCL a 1332 m.							
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	Marco Figueroa Lucero. PVT CLR uso vía TEL +56992334539 figuero.marco@gmail.com condominioaereolipangui@gmail.com 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.									- OBST Antena 140 m. HGT localizada a 4.9 NM al S AD en Coord. Geo. 332420.12S / 705217.40W - CTN AD actividades de ultralivianos, radio 1. 5 NM 331952S 705100 W. GND/500 FT AGL - CTN tendido eléctrico THR 16							

Región Metropolitana de Santiago (continuación)

AERODROMOS TERRESTRES/Land Aerodromes

CIUDAD/ AD	COORD Ubicación	ELEV M FT	LDGA							LGT				SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO RWY	ADM USO OBS
			RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	APCH	THR	RWY	OTHR			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
LA REINA/ AD Eulogio Sánchez SCTB	33 27 25 S 70 32 50 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	**NIL**	REIL RWY 19	REDL	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.	Fernando Larraín Egusquiza PUB Club Aéreo Santiago TEL +56223530202 +56223530222 CEL +56979695466 +56992995927 gerencia@clubaereosantiago.cl operaciones@clubaereosantiago.cl DGAC ARO TEL +56224392151 +56224392640 +56972131105 Cámaras de Aeródromos (www.dgac.gob.cl) Franja RWY 1120 x 80 m Ver VAC/RET aro.tobalaba@dgac.gob.cl

SANTIAGO/AD Eulogio Sánchez E.
Propiedad Club Aéreo de Santiago / Club Aéreo del personal de Carabineros.

- Las ACFT que aterricen en el AD, solo podrán operar exclusivamente por las áreas públicas (**RWY 01/19**, TWY A, TWY B, TWY C, TWY D y TWY K, **no obstante, en TWY K solo se permiten OPS de ACFT HOSP, CONAF, POL, MIL**). 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.

DISPOSICIONES OPERACIONALES

- PROHIBICIONES, RESTRICCIONES Ver VAC AIP-CHILE VOL-II
- OPERACIÓN DE HELICOPTEROS Ver VAC AIP-CHILE VOL-II

ESTACIONAMIENTOS:

- 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.

OTRA INFORMACIÓN

- 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:

	TORA	TODA	ASDA	LDA	
RWY 01	**N/U**	**N/U**	**N/U**	**966M**	**(N/U: No utilizable debido a que no están permitidos los despegues desde pista 01).**
RWY 19	**1120M**	**1120M**	**1120M**	**966M**	

- Se prohíben ARR y DEP del HEL desde y hacia PRKG no autorizados por la autoridad aeronáutica.
- 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.
- TWR posee visibilidad limitada hacia TWY DELTA y S de ALFA
- Establece área de maniobras **RWY 01/19** 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 debido a árboles 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 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.
- CTN Mástil de 10 m. HGT al E TDZ RWY 19 a 57.6 m. borde RWY y a 30.86 m. de STP, centrado en COORD GEO. 332708,3S / 0703241,3W.
- CTN OBST Grúa de 23.47 m. HGT localizada a 840 m. al SW de THR 01.

Región Metropolitana de Santiago (continuación)

AERODROMOS TERRESTRES/Land Aerodromes

CIUDAD/ AD	COORD Ubicación	ELEV M FT	LDGA							LGT				SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO RWY	ADM USO OBS
			RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	APCH	THR	RWY	OTHR			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
MELIPILLA/ AD Los Cuatro Diablos SCME	33 40 38 S 71 06 37 W 7.7 km E de AD Melipilla. Sector Chiñihue Las Rosas	201 660	08 26	560 x 20	NIL	NIL	0.5	Tierra	5.500 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Julio Muñoz Osorio PVT CEL +56991295519 julio@skydiveandes.com 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 34,67 S 71 11 32.75 W** 2 km NE Plaza Armas Melipilla	172 564	08 26	517 x 20	NIL	NIL	+ 0.5	Tierra	5.700 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	AVGAS 100/130 previa COOR vía TEL /FAX WDI SGL	HJ	Jorge Terrisse Valero PVT TEL +56225854266/ +56998175710 Email jsterrisse@goldeneagle.cl AD PVT CLR uso vía TEL/FAX. Franja RWY 560 x 30m.
MELIPILLA/AD Melipilla: - 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 - CTN OBST Postes 11 m. HGT a 250 m. al W THR 08 y árbol 16 m. HGT a 300 m. al W THR 08. - Elevación THR 08 : 171 m. (561 FT), Elevación THR 26: 173 m. (567 FT). - 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									- **Elevación THR 08: 171 m. (561 FT) / THR 26: 173 m. (567 FT).** - 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 - 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							
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.																
MELIPILLA/ AD El Alba SCAB	33 39 32 S 71 17 21 W 1.5 km S de La Lumbrera	137 450	09 27	510 x 17	NIL	NIL	0.2	Pasto	1.650 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Juan Fabia Roman PVT CEL +56998264205 jlfabiaroman@gmail.com info@clubaereomelipilla.com Franja RWY 550 x 30 m
MELIPILLA/ AD El Alba - CTN tendido eléctrico 5 m HGT a 193 m THR 27, afectando trayectoria de aproximación																

Región Metropolitana de Santiago (continuación)

AERODROMOS TERRESTRES/Land Aerodromes

CIUDAD/ AD	COORD Ubicación	ELEV M FT	LDGA RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	LGT APCH	LGT THR	LGT RWY	LGT OTHR	SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO RWY	ADM USO OBS
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	WDI	HJ	Jorge Fontaine Cox PVT CEL +56993384757 . 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 +56 226981154. 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 Freq. Tobalaba TWR, al ingresar como al abandonar la zona. - CTN arboles (especies nativas) ambos costados RWY. Afectan superficie de transición.																
PUDAHUEL/ AP Arturo Merino Benítez SCEL	**Ver AD 2 SCEL-1** operaciones_amb@dgac.gob.cl															
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 +56 2 25571034 / 28154368 Fax 25388431 Franja RWY 560x36 m.
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	1.400 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	WDI	HJ	Armando Correa Y. PVT TEL +56 228173301 acorrea@agricolalostilos.com Franja RWY 560 x 36 m

TALAGANTE/AD Entre Ríos
- El aeródromo permite solo operaciones con aeronaves del tipo ultraliviano, experimental y aeronave Cessna 182Q.

Procedimientos de Operación

- **DESPEGUES:**

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.

ATERRIZAJES:
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 podrá 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.

Procedimiento de Operación común entre pista AD Entre Ríos (SCOS) y AD Grupo Tamarena (SCAD).

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.

Región Metropolitana de Santiago (continuación)

AERODROMOS TERRESTRES/Land Aerodromes

CIUDAD/ AD	COORD Ubicación	ELEV M FT	LDGA RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	LGT APCH	LGT THR	LGT RWY	LGT OTHR	SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO RWY	ADM USO OBS
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
TALAGANTE/ AD Grupo Tamarena SCAD	33 42 59,39S 70 58 34,35W A 225 m al N Río Maipo y 1430m al W 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

TALAGANTE / AD Grupo Tamarena

Procedimientos de Operación

DESPEGUES:

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.

ATERRIZAJES:

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.

Procedimiento de Operación común entre pista AD Grupo Tamarena (SCAD) y AD Entre Ríos (SCOS).

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.

TIL TIL/ AD Rungue Dr. Carlos Barría 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 Barría B. PVT CLR uso vía CEL ADM +5698223469 o Cuidador +56945770464 hernan.barria@inversionespa.cl Franja RWY 416 x 35 m

TIL TIL/ AD Rungue Dr. Carlos Barría B.

- 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 weste 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.

Región Metropolitana de Santiago (continuación)

AERODROMOS TERRESTRES/Land Aerodromes

CIUDAD/ AD	COORD Ubicación	ELEV M FT	LDGA							LGT				SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO RWY	ADM USO OBS
			RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	APCH	THR	RWY	OTHR			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	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 +56 222420836 CEL+56 993375452 FAX +56 2 2188171 email club@planeadores.cl Franja RWY810x36 m. AD PUB principalmente para actividades de vuelo a vela. Ver VAC / RET

Vitacura/AD Municipal de Vitacura

- Procedimiento TIBA FREQ 133.1 Mhz.

Restricciones Operacionales:
- 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 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.
- No podrán operar helicópteros con un peso máximo de despegue superior a 9500 libras, excepto helicópteros militares y policiales.
- SUN BTN 1300 LMT y 1400 LMT se prohíben despegues de aeronaves por Política de la Administración, se exceptúan los vuelos Militares, Policiales y Vuelos Sanitarios
- **Las ACFT que aterricen en el AD, podrán operar exclusivamente por las áreas públicas (RWY 08/26 y TWY al N de RWY activa). a las áreas PVT, solo podrán ingresar aquellas ACFT que sean propiedad del club de planeadores de Vitacura, escuadrilla de vuelo sin motor de la FACH y las ACFT de propiedad de socios del club de planeadores de Vitacura. cualquier otra ACFT que desee ingresar a los hangares, centro de mantenimiento de aeronaves o combustible, deberá efectuar una solicitud con 48 HR antes vía email a club@planeadores.cl y ser autorizado por el Administrador del AD.**
- **AD. Limitado, no están autorizadas las operaciones de HEL al W de THR 08, excepto ACFT Ambulancia, CONAF, Policiales, Militares y Socios del Club de Planeadores de Vitacura.**
- **Estacionamiento de uso público para HEL no disponible.**

- 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.

Región del Libertador Gral. Bernardo O´Higgins

AERODROMOS TERRESTRES/Land Aerodromes

CIUDAD/ AD	COORD Ubicación	ELEV M FT	LDGA RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	LGT APCH	LGT THR	LGT RWY	LGT OTHR	SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO RWY	ADM USO OBS
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
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 +569 92246122 Franja RWY 620 x 36m
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.																
LA ESTRELLA/ 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 vía TEL. TEL +56 2 25406284 FAX +56 2 26724097 CEL +569 94453911 Franja RWY 900 x 60 m
LA ESTRELLA/ AD La Esperanza. - CLR OPS solo ACFT CC-PKV.																
LA ESTRELLA/ 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 vía CEL. +56992332712 Enrique Osiac CEL +56992332711 Claudio Hornauer CEL +56997272313 Cuidador RWY Franja RWY 703x36 m
LA ESTRELLA/AD Costa del Sol - Se Prohíbe OPS TGL RWY 14/32, Prohibido OPS HEL, excepto EMERG/Incendios. - 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 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 - CTN zanja drenaje a 28 m. al NE borde RWY 14/32, WID 0.6 m. DPT 3.6 m. - CTN zanja LEN 31 m, WID 20 cm DPT 20 cm para evacuación aguas lluvias se extiende paralelamente THR 14 a 1m borde THR 14 costado izquierdo.							
LAS CABRAS/ 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 Wenborme L. PVT CEL+56 9 92329303 AD CLR uso vía CEL Franja RWY 560 x 30 m.
LAS CABRAS/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 debido a grúa de construcción 30M HGT A 350M SE THR03							
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 vía +56227566300 CEL +56998959801 juan.dieguez@hidrosan.cl Franja RWY 977x36m
LAS CABRAS/AD Rapelhuapi - CTN zanja a 10 m THR 16.																

Región del Libertador Gral. Bernardo O´Higgins (continuación)

AERODROMOS TERRESTRES/Land Aerodromes

CIUDAD/ AD	COORD Ubicación	ELEV M FT	LDGA RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	LGT APCH	LGT THR	LGT RWY	LGT OTHR	SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO RWY	ADM USO OBS
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
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 +56 72 22851091 Franja RWY 695 x 36 M
LITUECHE/ AD Litueche : - RWY solo AVBL DEP, ARR, APCH hacia RWY 21, debido a presencia de obstáculos en SFC APCH a THR 03 - CTN RWY posible ingreso de personas y animales. - 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.						
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 +56 222 185 187 CEL +569 97586812 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.						
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 PVT TEL +56999797721 emilio@vinasantacruz.cl
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 vía TEL TEL/FAX +56 72 22825417 CEL +569 97448000 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.																
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 +56 25406284 FAX +56 26724097. CEL +569 94453911 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.																

Región del Libertador Gral. Bernardo O´Higgins (continuación)

AERODROMOS TERRESTRES/Land Aerodromes

CIUDAD/ AD	COORD Ubicación	ELEV M FT	LDGA RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	LGT APCH	LGT THR	LGT RWY	LGT OTHR	SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO RWY	ADM USO OBS
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
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 +56 2 23631929 FAX +56 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																
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 +56 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.																
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 vía TEL TEL+56 2 6231961 FAX +56 2 6239739. Franja RWY 660 x 30 m.
PICHIDEGUA / AD Almahue - CTN arboleda 20 m HGT localizada al SW.																
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 vía TEL. TEL +56 2 5406284 FAX +56 2 6724097 CEL +569 94453911 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 ACFT CC-PKV.																
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 vía TEL TEL +569 93376618 Franja RWY 540x30m
-																

Región del Libertador Gral. Bernardo O´Higgins (continuación)

AERODROMOS TERRESTRES/Land Aerodromes

CIUDAD/ AD	COORD Ubicación	ELEV M FT	LDGA RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	LGT APCH	LGT THR	LGT RWY	LGT OTHR	SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO RWY	ADM USO OBS
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
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 +56995090683 +56988365652 nelsonleivaahumada@gmail.com Franja RWY 651 x 60 m

PICHILEMU/AD Pichilemu

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

- 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.

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: +56 2 26950102 Franja RWY 560 x 30 m.

QUINTA DE TILCOCO / AD Los Paltos:
- 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.

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	REIL RWY 21	REDL	ABN PAPI RWY 21	AVGAS 100/130/ JET A1 Previa COOR Club Aéreo	❖ HJ	DGAC PUB TEL +56224363133 Franja RWY 1723x80 m

RANCAGUA/AD La Independencia:

❖ No se permite OPS de ACFT Civiles fuera del SKED ATTN, se exceptúan ACFT Ambulancia, con fines humanitarios, en misión SAR y CONAF - BFR COOR y autorizadas por DGAC al fono +56224363133.
- Para PRGK y pernocte de ACFT Coordinar BFR con Club Aéreo de Rancagua. Cel +56987718117.
- Plataforma CONAF limitada solo uso CONAF ubicada al costado W THR 21de 109 x 24 m., con acceso S a RWY de 42 m. largo por 8 m. ancho y resistencia de 7300 Kg.
- TWR con anemómetro no disponible, solo información de viento estimado.
- TWY paralela a RWY 03/21 de 820 x 12 m, resistencia 5700 Kg, SFC Asfalto, ubicada desde los 605 m al N de THR 03 costado E, conectada a plataforma estacionamiento ACFT.

- 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 CLR uso vía TEL. CEL +568 993099177 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.

Región del Libertador Gral. Bernardo O´Higgins (continuación)

AERODROMOS TERRESTRES/Land Aerodromes

CIUDAD/ AD	COORD Ubicación	ELEV M FT	LDGA RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	LGT APCH	LGT THR	LGT RWY	LGT OTHR	SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO RWY	ADM USO OBS
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
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 +56 72 2203153 - 2203152.
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 +56 72 203100
RAPEL/AD Las Aguilas Oriente - CTN vehículos, personas y animales en las inmediaciones del AD. - CTN camino costado oriente a 19 m RCL, sin cerco.																
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 100LL JP1/ Bencina 95 WDI	HJ	Raúl Hayden C. PVT CLR uso vía TEL. TEL +56 72 2714455 Franja RWY 1010 x 36 m Ver VAC / #
SAN FERNANDO/AD San Fernando - 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 Weste RCL y antena 19 m HGT a 61 m Weste RCL, ambos costados THR 02. - CTN antena 41 m HGT a 232 m THR 20.									- CTN Torre/Antena 9 m HGT a 15 m Weste 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.							
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	Víctor González H. PVT TEL +56 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 CLR uso vía TEL CEL +56999797721 TEL +56 2 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 +56 72 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.							

Región del Maule

AERODROMOS TERRESTRES/Land Aerodromes

CIUDAD/ AD	COORD Ubicación	ELEV M FT	LDGA RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	LGT APCH	LGT THR	LGT RWY	LGT OTHR	SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO RWY	ADM USO OBS
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
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 Rodriguez P. PVT CLR uso vía TEL TEL +56 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 14 S 72 13 30 W 8 km E de Cauquenes	158 518 158 518	01 19 10 28	1199 x 23 800 x 23	NIL NIL	NIL NIL	RWY 01 +0.6 RWY 19 -0.6 RWY 10 +0.15 RWY 28 -0.15	ASPH ASPH	10.000 kg masa en RAMP 5.700 kg masa en RAMP	NIL NIL	REIL NIL	REDL NIL	TEDL NIL	WDI	HJ	Raul Faúndez Quiñones PUB TEL +56229625281 CEL +56976194902 emergencia@cauquenes.cl RWY 01/19 Franja 1319 x 80 m RWY 10/28 Franja 860 x 60 m
CAUQUENES/ AD El Boldo: - Franja extremo **THR 19** no disponible. - CTN Árboles BTN 8 m. y 15 m. HGT en APCH a THR 19 y a 200 m. hacia el N THR 19. - CTN Postes tendido eléctrico señalizados y balizados a 200 m. al N THR 19. - CTN Luminaria 11 m. HGT a 200 m. al NW THR 19 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.																
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@arauco.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. -																
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 +56 9 98701015 fernandomedinav@vtr.net Franja RWY 660 x 30 m
CUREPTO/ AD Los Zorrillos de Tonlemu - OBST naturales (Cerros) al NE AD APRX 2 km THR 16, es recomendable que las aproximaciones se realicen THR 34 y los Despegue desde THR 16.																

Región del Maule(continuación)

AERODROMOS TERRESTRES/Land Aerodromes

CIUDAD/ AD	COORD Ubicación	ELEV M FT	LDGA RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	LGT APCH	LGT THR	LGT RWY	LGT OTHR	SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO RWY	ADM USO OBS
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 ARO +56224392564 email aro.curico@dgac.gob.cl Cámaras de Aeródromo (www.dgac.gob.cl). Ver VAC/#

CURICO/AD General Freire
- 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:
  - 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
- Puesto de estacionamiento HEL:
  - Ubicación 345747.62S / 0711257.479W
  - Dimensiones: 38m x 38m.
  - Superficie: Asfalto.
  - Señalización: Demarcacion.
  - Uso exclusivo: Operaciones de emergencia, ACFT de estado, FF.AA., Carabineros y PDI.

- CTN árboles costado Weste borde franja THR 01.
- CTN antena sobre Cerro Condell DIST 1500 M al SW del AD SGL.
- CTN 20 m W THR 19. SFC ASPH 15 x 15 m, sin señalizar.
- CTN camino acceso a plataforma – estacionamiento ACFT – señalizado por una barrera.
- CTN cerco perimetral de 2.53 m HGT a 108 m al N del THR 19 interrumpe SFC de APCH/TKOF
- CTN línea de postes eléctricos 270M al N THR 19 HGT 12 m.
- CTN árboles de 20 m. HGT a 250 m. de THR 01 hacia el SW, afecta SAPCH.
- CTN 03 árboles 20 m HGT a 250 m de THR 01 hacia el SE, afecta SAPCH.

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 CLR uso vía TEL TEL +56 75 2380074 CEL +56 9 97892734 Franja RWY 660 x 36 m .

CURICO/ AD Los Lirios
- 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 ubicados a 82.4 M al SW THR 03 con HGT 11.7 M
- CTN dos postes tendido eléctrico WO señalización ni balizados ubicados a 62 M y 52 M W RWY HGT 11.7 M
- CTN canal regadío 160 M NE THR21

CURICO/ 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+56 2 24637600 CEL +569 91955483 Franja RWY 600 x 36 m

CURICO/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.

.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 +56 222423929 Franja RWY 800 x 36 m

Región del Maule (continuación)

AERODROMOS TERRESTRES/Land Aerodromes

CIUDAD/ AD	COORD Ubicación	ELEV M FT	LDGA RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	LGT APCH	LGT THR	LGT RWY	LGT OTHR	SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO RWY	ADM USO OBS
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
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 PÚB TEL +56732564601 **CEL +56963349139** mariomeza@corporacionlinares.cl juliasepulveda@corporacionlinares.cl Franja RWY 925 x 80 m
LINARES/ AD Municipal de Linares 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. - 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 señalizar. - CTN árboles 19 m HGT a 115 m de RCL hacia el W, afecta superficie de transición. -							
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	**Víctor Szecowka Latrach.** PVT CLR uso vía CEL. **CEL +56 9 78092103** **Email victors@lasmoras.cl** 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																
MOLINA/ AD Los Monos SCMO	35 11 25 S 71 25 07 W 15 km SW de Molina	175 574	04 22	720 x18	NIL	NIL	1.1	Tierra	5.700 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Nibaldo Sepúlveda M. PVT CLR uso vía TEL TEL +56 2 25406284 Franja RWY 780 x 30 m.
MOLINA/ AD Los Monos - CTN árboles en SFC APCH RWY 04.																
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 +56 73 1972718 CEL +569 93202066 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@yaohoo.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 +56 73 2556018 TEL/FAX +56 73 2556025 CEL +569 93690958 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.																

Región del Maule (continuación)

AERODROMOS TERRESTRES/Land Aerodromes

CIUDAD/ AD	COORD Ubicación	ELEV M FT	LDGA RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	LGT APCH	LGT THR	LGT RWY	LGT OTHR	SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO RWY	ADM USO OBS
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.
PENCAHUE/AD La Peña - Primeros 200 m. al W de Franja de RWY 19 reducida 25 m. debido a montículo de tierra de 1 m HGT. - CTN OBST Hangar 4.58 m. HGT ubicado a 262 m. al SW THR 19, afecta la rasante lateral, sobrepasando la altura permitida en 2.45 m.																
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 +56 2 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+56 73 462846 Parral FAX +56 73 461783 Franja RWY 1045x36 m
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 CLR uso vía TEL CE +56 9 92243700 Franja RWY 760 x 22 m
RETIRO/ AD Los Maitenes - CTN franja seguridad obstruida por manzanos pequeños, a ambos costados RWY. - CTN árboles ambos costados de RWY 03/21, 2 m. HGT a 0.7 m. del borde de RWY, afectan SFC de transición. - CTN zanja de drenaje ambos costados de RWY 03/21 a 4 m. borde 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 moralesehijoltda@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. - CTN 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 cjmc@nevasa.cl cjmc2@me.com Franja RWY 760 x 36 m

Región del Maule (continuación)

AERODROMOS TERRESTRES/Land Aerodromes

CIUDAD/ AD	COORD Ubicación	ELEV M FT	LDGA RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	LGT APCH	LGT THR	LGT RWY	LGT OTHR	SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO RWY	ADM USO OBS
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
RÍO CLARO AD La Obra SCUM	35 18 02 S 71 19 49 W 6 km SW de Cumpeo	236 774 THR 21	03 21	600 x 18	NIL	NIL	-0.4 RWY 21 +0.4 RWY 03	Pasto	1.400 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	José Scagliotti R. PVT TEL +56232243408 +569788885582 jpscagliotti@e-i.cl Franja RWY 660 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 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 RWY710 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.							
ROMERAL/ AD Santa Bárbara SCRO	34 57 32 S 71 01 58 W 7 km E de Romeral	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 +56 75 2431296 Franja RWY660 x 36 m
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 +56 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.																
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 RWY800 x 40 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 / #
SAN JAVIER/ AD San Javier - 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 señalizado 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.																

Región del Maule (continuación)

AERODROMOS TERRESTRES/Land Aerodromes

CIUDAD/ AD	COORD Ubicación	ELEV M FT	LDGA							LGT				SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO RWY	ADM USO OBS
			RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	APCH	THR	RWY	OTHR			
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 +56 2 2512244 FAX +56 2 2469707 Franja RWY 875 x 35m
SAN JAVIER/AD Santa María de Mingre - CTN OBST Torre medición de viento de 143.6 m. HGT a6.3 Km. Al NW del AD, en GEO COORD 353038S/0720016W, señalización diurna y nocturna.																
TALCA/ AD Panguilemo SCTL	**35 22 39.8 S** **71 36 05.2 W** 7 km N de Talca	**113.2** **371**	03 21	**1124x23**	NIL	NIL	- 0.2	ASPH	12.227 kg	NIL	NIL	REDL	NIL	AVGAS 100 LL JP1	HJ	**Nathan Darío El Moro Hendriksen.** **PUB** **TEL +56 956470641** **+569 98874410** **nelmoro@nathanelmoro.cl** **administracion@clubaereodetalca.cl** Franja RWY 1210 x 80 m.
☞ TALCA/ AD Panguilemo - **Elevación THR 03: 111.888 m. (367 FT). Elevación THR 21: 114.521 m. (375 FT).** - ACFT que arriben al AD. Deberán registrase 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 ubicados costado E STRIP a la altura de THR 03 y a 42 m. del borde de RWY en dirección E.							
VICHUQUEN/ 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 +56992343393 Franja RWY 815 x 36 m.
VICHUQUEN / AD Torca - Se prohíbe OPS TGL RWY 02/20 - CTN Franja RWY 20 primeros 80 m. al E reducida a 30 m. de ancho, debido a pozo de 1.5 m. de profundidad. - 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.							
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 +56 2 2208625 TEL + 56 2 2196128 Oficina FAX +56 2 2190664 Franja RWY 660 m sin ancho
VICHUQUEN/AD Cuatro Pantanos - 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.
VICHUQUEN/ AD El Alamo - 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.																

Región de Ñuble

AERODROMOS TERRESTRES/Land Aerodromes

CIUDAD/ AD	COORD Ubicación	ELEV M FT	LDGA RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	LGT APCH	LGT THR	LGT RWY	LGT OTHR	SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO RWY	ADM USO OBS
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
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 10m. rodeada por franja terreno natural compactado	8.000 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Forestal Arauco. ADM Ramón Figueroa L. PVT CEL. +56953712051 ramon.figueroa.l@arauco.com Franja RWY 977 x 40 m
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	PCR 370 F/B/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 Jefe Ad CEL +56997900520 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 que sobrepasan la pendiente de aproximación y despegue de RWY 04, en más de 10 m., ubicados entre los 199 m. y 217 m. al SW de THR 04. - CTN árboles que sobrepasan la pendiente de despegue de RWY 04 en más de 6 m. ubicados entre los 295 m. y 710 m. al NW de THR 04. - CTN construcción 5 m HGT a 288 m THR 04, sin señalizar. - CTN con zanja de drenaje a 8 m. costado N de APN COMM de 80 cm WID, 1 m DPT no señalizado. - CTN con zanja de drenaje de aguas lluvias WID 1 m. DPT 0.7 m. a 8 m. borde S de APN general. - CTN en área de movimiento, zanjas profundas a 80 m costado RCL RWY 04/22.							
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.																
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 +56 42 853660 CEL +569 94407516 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.																

Región de Ñuble (continuación)

AERODROMOS TERRESTRES/Land Aerodromes

CIUDAD/ AD	COORD Ubicación	ELEV M FT	LDGA							LGT				SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO RWY	ADM USO OBS
			RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	APCH	THR	RWY	OTHR			
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 +56 73 463188 CEL +56 9 94407525 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
PINTO/ 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 +56 995432784, Sigurd Braun PVT Franja RWY 710x40 m
SAN CARLOS/ AD Santa Marta SCKA	36 29 35 S 7153 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 +56 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.																
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 cristobal.huidobro@andeslogistics.cl Franja RWY 660 x 36 m.
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+56 2 6336318 +56 6330466 +56 6333966 Franja RWY 710x36 m

Región del Bío Bío

AERODROMOS TERRESTRES/Land Aerodromes

CIUDAD/ AD	COORD Ubicación	ELEV M FT	LDGA							LGT				SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO RWY	ADM USO OBS
			RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	APCH	THR	RWY	OTHR			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
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 CLR uso vía TEL TEL +56 41 2509100 FAX +56 41 2509110 Franja RWY 1018 x 36 m
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 +56 413835034/ 413835054/413835056-413835075 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.																
CONCEPCION/ AP ALTN Carriel Sur SCIE	Ver AD 2 SCIE-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 +56 41 2737373 CEL +56 9 99991111 Franja RWY 560 x30 m
CORONEL/ 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
CORONEL / 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 terreo en desnivel, en toda su extensión. Ambos costados RWY. - CTN torre MET señalizada (100M HGT) ubicada a 2500M al WSW RWY 02 GEO COORD 3702 21S / 733216 W.																
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

Región del Bío Bío (continuación)

AERODROMOS TERRESTRES/Land Aerodromes

CIUDAD/ AD	COORD Ubicación	ELEV M FT	LDGA RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	LGT APCH	LGT THR	LGT RWY	LGT OTHR	SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO RWY	ADM USO OBS
LEBU/ 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.
LEBU/ AD Isla Mocha - 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, señalizaciones bordes. - Procedimiento TIBA 118.2 MHz. - 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.									- 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.							
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	ASPH	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.							
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 +56 42 211047 FAX +56 42 224679 Franja RWY 800 x 40 m.
LOS ANGELES/ AD Cholguahue - CTN árbol a 50 m lado sur RWY, afecta superficie de transición.																

Región del Bío Bío (continuación)

AERODROMOS TERRESTRES/Land Aerodromes

CIUDAD/ AD	COORD Ubicación	ELEV M FT	LDGA RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	LGT APCH	LGT THR	LGT RWY	LGT OTHR	SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO RWY	ADM USO OBS
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
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	PCR 440 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 +56 9 98480388 Franja RWY 1920 x 150 m 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.
- ACFT AUW superior a 10.000 kg giro 180° sólo THR.
- 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 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:

372640.13S/722826.1W-372632.17S/722842.52W -372614.36S/722912.86W -372610.46S/722901.64W -372609.48S/722849.46W 372556.19S/722923.42W-372543.46S/722928.94W 372535.18S/722908.80W-372449.54S/722957.54W 372454.32S/723015.16W 372455.51S/723031.31W- 372422.80S/723103.79W-372403.77S/722924.50W 372410.46S/722935.22W 372419.54S/722950.53W 372413.57S/723013.58W.

- 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 árboles a 250 m aproximadamente RWY 36, en superficie aproximación, pendiente promedio 4 por ciento.
- 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

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 uso vía TEL +56 43 551437 CEL +56 9 92376073 Franja RWY 714 x 36 m

NEGRETE/ AD Del Bío Bío
Restricciones Operacionales:
- 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.

SANTA BARBARA/ 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.

Región del Bío Bío (continuación)

AERODROMOS TERRESTRES/Land Aerodromes

CIUDAD/ AD	COORD Ubicación	ELEV M FT	LDGA RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	LGT APCH	LGT THR	LGT RWY	LGT OTHR	SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO RWY	ADM USO OBS
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 - 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 - 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 debido a circulación de camiones en camino perpendicular al THR - CTN RWY 18/36 resbaladiza en condiciones de lluvia o mojada							
TIRUA/ 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
YUMBEL/ AD Trilahue 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	**PCR 70 F/B/Z/T** 7.500 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	WDI	HJ	Cristóbal Palazuelos Leiva PVT TEL +56 43 2637470 CEL+569 95996907 cristobal.palazuelos@cmpc.cl Franja RWY 870 x 60
YUMBEL/AD Trilahue - 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. - **Puesto de estacionamiento HEL:** • **Coord. Geo: 370819.01S / 0722449.03W** • **Ubicación: a 180 m. al SE de RWY 36** • **Dimensiones: 15 m diametro.** • **Elevación: 132 m. 433 Ft.** • **Superficie: Concreto.** • **Resistencia: 5000 kg.** • **Condiciones de Operación:** **a) Permite la operación de helicópteros, en un nivel aceptable, no importando su Categoría o Clase de Performance, siempre y cuando estos se efectúen entre los 315º y 000º y los 185º y 220º en sentido horario.** **b) Por la cercanía a la pista, todas las operaciones deben ser efectuadas reportando su posición e intenciones, como asimismo manteniendo escucha en todo momento, en frecuencia TIBA (118.2 Mhz), de acuerdo a los procedimientos establecidos a ese respecto**															
YUNGAY/ 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
YUNGAY/ 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.																

Región de la Araucanía

AERODROMOS TERRESTRES/Land Aerodromes

CIUDAD/ AD	COORD Ubicación	ELEV M FT	LDGA RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	LGT APCH	LGT THR	LGT RWY	LGT OTHR	SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO RWY	ADM USO OBS
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	**850x18**	NIL	NIL	0.82	ASPH	PCR 140/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 +56 45 2554926 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 Celia 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 1218M TORA 1218M ASDA 1218M LDA 1068M** **RWY 36 TODA 1218M TORA 1218M ASDA 1218M LDA 1000M** - **THR 18 desplazado 150 m. THR 36 desplazado 218 m.** - **CTN OBST árboles a 437 m. al SE de THR 36.**							
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	-0,5	Tierra Pasto	5.500 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	WDI	HJ	Pedro Nichelsen K. PVT TEL +56 9 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 +569 95996907 Franja RWY 740 x 36 m
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	WDI	HJ	Julio Bouchón S. PVT CLR uso vía TEL TEL +56 2 2469778 FAX +56 2 2469707 Franja RWY 820 x 36 m.
CUNCO/AD Lago Colico - CTN OBST árboles 20 m HGT a lo largo 250 m y 35 m costado SE RWY 11.																
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	WDI	HJ	Fernando García H. PVT CLR OPS sólo ACFT Cessna 210 e inferiores. TEL +56 2 2325830/2461199 Franja RWY 639 x 30 m.

Región de la Araucanía (continuación)

AERODROMOS TERRESTRES/Land Aerodromes

CIUDAD/ AD	COORD Ubicación	ELEV M FT	LDGA							LGT				SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO RWY	ADM USO OBS
			RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	APCH	THR	RWY	OTHR			
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 +56 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.																
CUNCO/ AD Llo-Lle 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 +56 2 23344050 TEL+56 2 22310702 Franja RWY 560 x 40m
CUNCO/AD Llo-Lle norte - CTN franja ubicada al weste THR 07 disponible en promedio 23 m, posterior corte de terreno. - CTN arboles ubicados 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.						
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 +56 9 9970660 clubaereodecuracautin@gmail.com Franja RWY850 x36 m
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
FREIRE/ AD Santa Lucía: - Franja RWY 660 x 36 m. - AD Limitado, solo operativo para aeronaves CC-ATL, CC-DEQ, CC-DFE, CC-ARH, C-ARI. - CTN OBST árboles de 10 m. a 17 m. HGT localizados a 10 m. costado SE de franja RWY. - CTN tendido eléctrico de 6 m HGT que cruza perpendicular a RCL, a 120 m THR 26, señalizado con balizas. - CTN arboles ubicados costado NW STRIP a 10 M distancia y con HGT BTN 10 a 17 M																

Región de la Araucanía (continuación)

AERODROMOS TERRESTRES/Land Aerodromes

CIUDAD/ AD	COORD Ubicación	ELEV M FT	LDGA							LGT				SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO RWY	ADM USO OBS
			RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	APCH	THR	RWY	OTHR			
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	PCR 820 F/D/X/T	NIL	REIL RWY 19	REDL RCLL RENL RTZL	RWY 01 ALSF-2 TWY D LGT BORDE ❖	SSEI CAT 7 WDI	HJ	D.G.A.C. PUB ARO +56 45 2554926 MET +56 45 2554927 AVSEC +56 45 2554931 Cámaras de Aeródromos (www.dgac.gob.cl) Casilla 393 Franja RWY 2560 x 300 m

FREIRE/AD La Araucanía

- AVSEC HR: VRNO BTN 1130-2359 - IVNO BTN 1230-2359 / 0000-0100
- SSEI CAT 7 VRNO BTN 1140-2359 - IVNO BTN 1240-2359 / 0000-0100

❖ **PAPI RWY 01, 3.0°, LEFT.**
❖ **PAPI RWY 19, 3.0°, LEFT.**

- Restricción Temporal de Procedimientos de Aproximación – Salida por Ceremonias de Pueblos Originarios en inmediaciones AD., informados por NTM.
- AD Restringido máximo 2 OPS aéreas de transporte Público Itinerante simultaneas o en períodos inferiores a 30 minutos, debido a limitaciones de capacidad de Edificio Terminal, podría ocasionar demora.

- Abastecimiento Combustible COPEC S.A. en APN comercial JET A1 y APN Aviación General JET A1 AVGAS 100LL deberá coordinar 01 Hr. antes del vuelo al TEL +56961532209, horario de ATTN IVNO BTN 1230-0100 VRNO BTN 1130-2359. Fuera de horario establecido, solo atención vuelos de emergencia, coordinar al TEL +56990813877.
- APN aviación general con capacidad limitada, ACFT que pernocten deberán verificar disponibilidad con ARO La Araucanía 01 Hr. Previo al vuelo email aro.temuco@dgac.gob.cl 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.
- PRKG 4, ACFT que requiera carguío de JET A1 deberán coordinar 2 Hrs. antes del vuelo con empresa COPEC S.A. al TEL +569915322209
- APN aviación general cuenta con torres LGT y luces de borde en el sector Weste.
- Para optimizar tiempo de ocupación de RWY, las ACFT deberán encontrase listas al DEP una vez alcanzado THR en su rodaje por RWY para la salida. Se exceptúan salidas durante LVP.

- RESA RWY01 AVBL 220M -
- RESA RWY19 AVBL 240M

- CTN peligro aviar moderado inmediaciones RWY 01/19
- CTN por LGT de punteros laser durante Aproximación a RWY 19 en horas nocturnas.
- CTN grupo árboles ubicados a 240 m. borde RWY 01/19 costado W, sobrepasa en 4 m la HGT SFC de Transición.
- CTN grupo de árboles ubicados a 200 m. borde RWY 01/19 costa W, sobrepasan en 3.5 m. la HGT SFC de Transición.
- CTN grupo árboles sobrepasa en 3 m la HGT SFC Transición en RWY al SE THR 01 a 550 m del borde de franja.
- CTN RWY 01/19 vehículo en inspección de mitigación peligro aviar OPS BFR del SER CTL AD, irradiar intenciones 118.4Mhz.

Región de la Araucanía (continuación)

AERODROMOS TERRESTRES/Land Aerodromes

CIUDAD/ AD	COORD Ubicación	ELEV M FT	LDGA							LGT				SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO RWY	ADM USO OBS
			RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	APCH	THR	RWY	OTHR			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
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 +56 45 2241967 Casilla 239 Lautaro Franja RWY 630 x 32 m
LAUTARO/AD Esperanza - CTN cerco perimetral ubicados ambos costados RWY, su HGT sobrepasa SFC transición.																
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 +56 45 2402000 CEL +56 9 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 +56 2 22465335 FAX +56 2 22465336 Franja RWY 960 x 36 m.
LONQUIMAY/AD Lolco - CTN hilera arboles 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 OPS CDN vía TEL. TEL +56 45 2554926 Franja RWY 1000 x 60 m.

LONQUIMAY/ AD Villa Portales

- Distancias declaradas: RWY 09 940M 940M 940M 705M RWY 27 705M 705M 705M 940M
- THR 09 desplazado 235 m. debido a árboles, antena y postación eléctrica, afecta SFC APCH/DEP y Transición.
- 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. Cecia 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.
- Puesto de estacionamiento HEL:
  - Ubicación 382653.27S / 0712134.98W
  - Dimensiones: 36m x 36m.
  - Superficie: Asfalto.
  - Resistencia: 27000 kg.
  - Señalización: Demarcacion y WDI.
  - Uso exclusivo: Operaciones de emergencia, ACFT de estado, FF.AA., Carabineros y PDI.

- 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.
- 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 Weste THR 09, altura sobrepasa APC/DEP.
- CTN postes alumbrado público 4M HGT ubicados a 75M al W THR 09, afecta SFC APCH/TKOF.
-

Región de la Araucanía (continuación)

AERODROMOS TERRESTRES/Land Aerodromes

CIUDAD/ AD	COORD Ubicación	ELEV M FT	LDGA							LGT				SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO RWY	ADM USO OBS
			RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	APCH	THR	RWY	OTHR			
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 Llaima 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	**Mario García García.** PVT CLR uso vía TEL. **TEL +569 94569086** **Email maogarciag@gmail.com** 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.																
PADRE LAS CASAS/ AD Maquehue SCTC	38 46 01 S 72 38 14 W 5 km SW de la Ciudad de Temuco	93 304	06 24	1700 x 45	150 m sin Luces RWY 24	NIL	0.4	ASPH	PCN 35 F/A/X/T	NIL	RTHL REIL RWY 24	REDL RENL	PAPI 3.4° RWY 06 PAPI 3.0° RWY 24 TEDL TWY B-C	SSEI CAT 5 ABN WDI	HJ	FACH MIL Tel TWR +56 65 2580955 +56 979571481 Franja RWY 1820m x 150m
		92 301	06R 24L	600 x 18	NIL	NIL	0.3	Pasto	2000 Kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL		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 OPS solo ACFT FACH y pertenecientes al Club Aéreo Temuco, otras ACFT requieren autorización previa coordinación con el Comando de Operaciones Aéreas III Brigada Aérea fono 652580051 - 652580052- - TWR con visibilidad restringida hacia el sur, debido a presencia de árboles de gran altura, que no permiten mantener a la vista el tránsito en circuito izquierdo hacia RWY 24. - Coordenadas THR 06 384611,47S / 0723846,25W THR 24 384550,16S / 0723741,27W															
- CTN TWY ECO y DELTA sin luces de borde de calle de rodaje. - CTN Salida y llegadas de HEL sector las Quilas COOR GEO 344507S/723624W, 1.4 NM al NE de THR 24 - CTN superficie de aproximación no disponible por Cerros entre 4 y 2 NM al E THR 24 y SW de THR 06, sobrepasa pendiente de APCH y DEP - CTN árboles 1200 m. SW THR 06, sobrepasa pendiente de APCH y DEP. - CTN por eventual actividad parapente días SAT/SUN/HOL a 4 NM norte del AD, en sector NW Cerro Ñielol y Cerro María Luisa 384258S 72353W. GND/1000FT. Instrucciones Maquehue TWR. - CTN THR 24 OBST Cerro Coñunhueno. - CTN RWY 06/24 e inmediaciones peligro aviario moderado															
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.																

Región de la Araucanía (continuación)

AERODROMOS TERRESTRES/Land Aerodromes

CIUDAD/ AD	COORD Ubicación	ELEV M FT	LDGA RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	LGT APCH	LGT THR	LGT RWY	LGT OTHR	SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO RWY	ADM USO OBS
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
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	PCR 350 F/A/X/T	NIL	NIL	NIL	NIL	WDI	HJ	D.G.A.C. PUB Ver VAC / RET Franja RWY 1820 x 150 m

PUCON/AD Pucón:
- TWY/RAMP SFC ASPH
- 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 árboles 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. Cecia 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

- CTN concentración de aves (tipo queltehue) en área de movimiento.
- CTN postes tendido eléctrico 9 m HGT a 100 m costado S RCL y en toda su extensión, sobrepasa superficie de transición, WO SGL.
- CTN hilera arboles promedio 25 m HGT a 105 m costado S RCL y en toda la extensión de la RWY, que afecta SFC transición.
- CTN arboles de 8 a 9 M HGT ubicado a 150 M THR 10
- CTN OBST estanque de combustible JET A1 de 7.2M WID x 3.6M LEN y 3.4M HGT ubicado a 30 M al W TWY ALFA y a 4.5 M al S de la APN.
- CTN hilera árboles 10 m. HGT a 110 m. al W THR 10, afecta SFC aproximación.
- CTN grupo de árboles 26 m. HGT a 500 m. al E THR 28, afecta SFC aproximación.
- CTN grupo de árboles 27 m. HGT a 700 m. al E THR 28, afecta SFC aproximación.
- CTN grupo de árboles 24 m. HGT a 450 m. al E THR 28, afecta SFC aproximación.
- CTN hilera de árboles 16 m. HGT al NE franja RWY, afecta SFC transición.
- CTN postación 10.5 m. HGT costado S Ruta 199, afecta SFC transición.
- CTN hilera de árboles 10 m. HGT costado S Ruta 199, afecta SFC transición.

TRAIGUÉN/ 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 +56 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 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 uso vía TEL/CEL TEL +56 45 861940 CEL +56 9 85022096 Franja RWY 760 x 36 m
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	PCR 70 F/A/Z/T	NIL	NIL	NIL	NIL	WDI	HJ	DGAC PUB Franja RWY 840 x 36 m.

TRAIGUEN/ AD Traiguén
- 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. Cecia 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.
- 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.

Región de la Araucanía (continuación)

AERODROMOS TERRESTRES/Land Aerodromes

CIUDAD/ AD	COORD Ubicación	ELEV M FT	LDGA RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	LGT APCH	LGT THR	LGT RWY	LGT OTHR	SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO RWY	ADM USO OBS
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
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 +56 45 2841071 CEL +56 9 94432690 Casilla 243 Franja RWY 730 x 40 m
VICTORIA/ AD María Ester - CTN OBST hilera de árboles 20 M HGT a 270 M al N del THR06																
VICTORIA/ AD Victoria SCTO	38 14 44 S 72 20 55 W Costado SW de Victoria	350 1148	01 19	**1360 x 23**	**NIL**	NIL	0.5	**ASPH 1200 m** Concreto 160 m	PCR 70 F/C/Z/T	NIL	NIL	NIL	NIL	AVOIL 100 sin detergente	HJ	D.G.A.C. PUB Franja RWY 1180 x 60 m.
VICTORIA/ AD Victoria - RAMP 170 m largo 35 m ancho concreto. - TWY 18 m de ancho. **- TWY paralela a RWY 01/19, LEN 1360 m. WID 10.5 m. con conexión a ambos THR.** - 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. - **Puesto de estacionamiento HEL:** • **Ubicación 381441.24S / 0722045.30W** • **Dimensiones: 61m x 61m.** • **Superficie: Hormigón.** • **Resistencia: 23000 kg.** • **Señalización: Demarcacion y WDI.** • **Uso exclusivo: Operaciones de emergencia, ACFT de estado, FF.AA., Carabineros y PDI**.																**- Distancias Declaradas:** **RWY TORA TODA ASDA LDA** **01 1360 1360 1360 1360 m.** **19 1360 1360 1360 1360 m.** - 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. - **CTN OBST árbol a 308 m. al S de THR 01 sobrepasa la SFC de APCH en 5 m.**
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 +56 2 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.																
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 +56 45 411918 Franja RWY 880 x 40 m.
VILLARRICA/AD Malloco - CTN debido a franja con pendiente negativa hacia el N desde los 58M THR 24 TIL THR06. - CTN debido a arboles ubicados 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	Pedro Sandoval Ramirez PVT CEL +56977177968 elias.psr@gmail.com Casilla 122 Franja RWY 1060 x 36 m.
VILLARRICA/ AD Villarrica - AD OPS sólo ACFT Clubes Aéreos y Militares. Otras ACFT coordinar CLR antes de operar. - 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																

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE
INTENTIONALLY LEFT BLANK

Región de los Ríos

AERODROMOS TERRESTRES/Land Aerodromes

CIUDAD/ AD	COORD Ubicación	ELEV M FT	LDGA RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	LGT APCH	LGT THR	LGT RWY	LGT OTHR	SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO RWY	ADM USO OBS
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
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.																
FUTRONO/ 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 Z. PVT **TEL +566321971979 +56988163256 mpz.052@gmail.com** Franja RWY 686 x 40
FUTRONO/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.							
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	Osvaldo Quiroz. PVT TEL +56 64 2322244 Franja RWY 800 x 36m
LA UNION/ AD Hueicolla - ARR RWY 17, DEP RWY 35 - CTN zanja de drenaje 2.5 m. al W borde de RWY, en toda su extensión. - 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, ubicado 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 ubicado a 5M costado derecho RWY 17, interfiriendo SFC de transición, en toda su extensión. - CTN arboles 10M HGT ubicado 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 x18	NIL	NIL	-0.5 RWY 01 -0.5 RWY 19	Gravilla compactada con riego asfáltico	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 - ACFT particulares con intenciones de pernoctar en el AD deben COOR BRF con Club Aéreo de Río Bueno/La Unión, PRKG sujeto a cobro, TEL 642341891 CEL 998294034 clubaereolaunion@gmail.com. - 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 intensidad baja, 5 PTT intensidad media, 7 PTT intensidad 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 tendido eléctrico 30 m HGT, interfiere superficie aproximación. RWY 19. - 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. CTN OBST LGT de emergencia a 3 m borde RWY 01/19, frangibles.							

Región de los Ríos (continuación)

AERODROMOS TERRESTRES/Land Aerodromes

CIUDAD/ AD	COORD Ubicación	ELEV M FT	LDGA RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	LGT APCH	LGT THR	LGT RWY	LGT OTHR	SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO RWY	ADM USO OBS
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
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 +56 9 78503902 TEL +56 63 2481634 juliolezaerta@surnet.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 franja 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 franja 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 RANCO/ AD Arquilhue SCAQ	40 11 54 S 72 01 45 W 500 m E de Arquilhue	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 Arquilhue - 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.							
LAGO RANCO/ 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 +56 32 2212503 Franja RWY 660 x 36 m
LAGO RANCO/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.							
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 +56 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.							

Región de los Ríos (continuación)

AERODROMOS TERRESTRES/Land Aerodromes

CIUDAD/ AD	COORD Ubicación	ELEV M FT	LDGA RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	LGT APCH	LGT THR	LGT RWY	LGT OTHR	SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO RWY	ADM USO OBS
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
PANGUIPULLI/ 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 uso vía TEL TEL +56 2 23345721 Franja RWY 900 x 40 m
PANGUIPULLI/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 arboles 23 m HGT SECT S a 40 m RCL - 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.															
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	Gravilla compactada con riego asfáltico	5.500 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	WDI	HJ	Alejandro Figueroa Bittner Club Aéreo de Panguipulli PUB CEL. +56998863260 afigueroab8@hotmail.com Franja RWY 730 x 30 m.
PANGUIPULLI/ AD Municipal de Panguipulli - CTN tendido costado W RWY, señalizado. - 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 weste THR 20 a 60 m THR 20, interfiriendo superficie de aproximación. - CTN árboles 20 m HGT al Weste, primeros 100 m THR 02 a 70 m RCL, interfiriendo superficie de transición. - CTN OBST árboles de 20 a 40 m HGT a 100 m costado E THR 02 interfiriendo SFC de Transición. - CTN OBST árboles 4 m HGT ambos costados RWY a 10 m de Franja 02/20 interfiriendo SFC de Transición. - CTN OBST LGT EMERG frangibles a 3 M borde RWY 02/20 - Luces solares con activación tierra o aire FREQ 122.8 MHZ: 3 PTT Intensidad Baja, 5 PTT Intensidad Media, 7 PTT Intensidad Alta. Previa operación contactar Club Aéreo de Panguipulli con Sr. Alejandro Figueroa al TEL +56998863260 o Sr. Miguel Gavilán al TEL +56994280004.															
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.																
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	Martín Weil K. PVT TEL+56 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 Fundo Cuincahuin SCUH	40 24 48 S 72 45 35 W 18 km SE de Río Bueno	115 377	06 24	875x18m ARR 1000x18m DEP	NIL	NIL	0.6	12 m centrales asfalto 6m tierra pasto	5.700 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	José Urrutia R. PVT CLR uso vía TEL TEL +56 2 24995909 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.																

Región de los Ríos (continuación)

AERODROMOS TERRESTRES/Land Aerodromes

CIUDAD/ AD	COORD Ubicación	ELEV M FT	LDGA RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	LGT APCH	LGT THR	LGT RWY	LGT OTHR	SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO RWY	ADM USO OBS
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
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 Contacto: Víctor Valencia o Valeska Vergara. Cel +56939402269 vvalencia@agrocardal.cl vvergara@agrocardal.cl 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 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 uso vía TEL TEL +56 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 BUENO/ 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.
RIO BUENO/ 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.																
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 asfalto	24.000 kg	NIL	NIL	**	**	WDI AVGAS 100/130	HJ	Patricio Hormazabal N. (Club Aéreo de Valdivia) PUB TEL +56 63 2216273 Franja RWY 1400 x 150 m. Ver VAC / RET
VALDIVIA/ AD Las Marías ** 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 - 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. - **Toda ACFT que requiera PRKG y/o pernocten en AD, deberán coordinar antes con Club Aéreo de Valdivia, CEL +56949497045, PRKG sujeto a cobro para ACFT particulares y comerciales, prioridad de PRKG para ACFT en OPS de Emergencia, HOSP, EVACAM, HUM y POL.** - APN E de estanque combustible Ejercito, 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. - 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. - 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.							

Región de los Ríos (continuación)

AERODROMOS TERRESTRES/Land Aerodromes

CIUDAD/ AD	COORD Ubicación	ELEV M FT	LDGA							LGT				SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO RWY	ADM USO OBS
			RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	APCH	THR	RWY	OTHR			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
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	Asfalto	PCR 620 F/C/X/T	ALSF-1 RWY 35	REIL RWY 17	REDL TEDL	PAPI 3.0° RWY 17/35 TWY PRKG ABN	✪ SSEI CAT 7 ✶ AVSEC ⓕ JET A1 WDI	HJ	D.G.A.C. PUB Casilla 830 TEL +56 63 2314302 Anexos ARO: 4306/4307 FAX +56 63 2314316 Cámaras de Aeródromos (www.dgac.gob.cl) aro.pichoy@dgac.gob.cl Franja RWY 2220 x 150 m.

VALDIVIA/ AD Pichoy

- 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:
  - Tronadores a gas con emplazamiento periódicos y variables.
  - Espantapájaros Eólico.
  - Vehículo SSEI, que cuenta con lo siguiente:
    - ❖ 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:
  - SFC : ASPH
  - LEN/WID : 120 x 23 m
  - Franja : 7 m.

- Con operaciones simultaneas en Estacionamiento 1 y 2, se autoriza carguío de combustible únicamente en:
  - ✓ Estacionamiento 1.
  - ✓ Estacionamiento 2 prohibido para ACFT tipo B737.
- Estacionamiento 3, COORD GEO 333901S / 0730455.8W, AVBL para ACFT Bimotores o menores, no AVBL para HEL, salida tractada para aeronave B737 o superior, Aviación General con capacidad limitada COOR 24 Hrs. antes con ARO Tel. +56632314306 Cel. +56942883662.
- APN limitada: ACFT B737 o superior encendido de motores solo sector SW de APN, capacidad limitada COOR 24 Hrs. antes con ARO Tel. +56632314306 Cel. +56942883662.
- 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.

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE
INTENTIONALLY LEFT BLANK

Región de los Lagos

AERODROMOS TERRESTRES/Land Aerodromes

CIUDAD/ AD	COORD Ubicación	ELEV M FT	LDGA RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	LGT APCH	LGT THR	LGT RWY	LGT OTHR	SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO RWY	ADM USO OBS
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
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 - AD cuenta con LGT emergencia fijas frangibles AVBL solo para Medevac o catástrofes naturales decretadas por el gobierno. Activación tierra o aire Freq 127.0 Mhz. 5 PTT encendido, 2 PTT apagado, sin control de luminosidad.																
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 Arturo Pacheco Artus** PUB **TEL +56652632264** **CEL +56999780840** clubaereocastro@gmail.com Franja RWY 860 x 36 m
CASTRO/AD Gamboa - AVGAS 100/130 atención MON-SAT 1200-2300. - Prohíbase 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.							
CHAITEN/ 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
CHAITEN/ 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							
CHAITEN/ 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 +56 222427302 CEL +56973882220 Franja RWY 815 x 36 m
CHAITEN AD Isla Talcán - Coordinaciones para operar, deben realizarse con 72 HR BFR FONO CTC +56 222427302 ó +569 73882220 - CTN antena 18 m HGT sobre montículo de 6 M HGT y emplazada a 75 M Este THR 35.																
CHAITEN/ AD Pillán SCPN	42 32 48.59 S 72 29 41.41 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	Sebastián D'Angelo Quezada PVT CEL. +56962517546 sebadangelo@gmail.com Franja RWY 420 x 30 m
CHAITEN / AD Pillán - CLR sólo se autoriza la operación de aeronave Airbus helicopter H125, matrícula CC-AOM. Cualquier otra aeronave que pretenda operar en este Aeródromo deberá contar con autorización previa de la administración. - 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.																

Región de los Lagos (continuación)

AERODROMOS TERRESTRES/Land Aerodromes

CIUDAD/ AD	COORD Ubicación	ELEV M FT	LDGA RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	LGT APCH	LGT THR	LGT RWY	LGT OTHR	SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO RWY	ADM USO OBS
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
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. - ARR solo de Norte a Sur. DEP solo de Sur a Norte									- CTN AD debido a 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	ASPH	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	PCR 130 F/B/Y/T	NIL	RTHL	REDL	PAPI 3° RWY01 ABN TEDL RENL RWY 01/19	WDI	HJ	DGAC PUB TEL AFIS +56 652486393 CEL ARO/AFIS +56 942882853 Encargado AD +56 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. - OPS que requieran apertura de portones coordinar 2 Hrs. antes del término del horario de servicio del. AD a los TEL +56942882847 o +56942882853 y al email ad.nuevochaiten@dgac.gob.cl. - Todas las ACFT que requieran extensión de servicio por vuelos MEDEVAC, STATE y HUM, deben coordinar3 Hrs. Antes del ETD con Jefe Zonal Sur al CEL. +56961736057. - **Puesto de estacionamiento HEL:** • **Ubicación 424656S / 0724951W** • **Dimensiones: 33m x 34m.** • **Superficie: Hormigón.** • **Resistencia: 9000 kg.** • **Señalización: Demarcacion.**									- CTN RWY 01/19 debido a concentración de aves de tamaño medio. - CTN Árboles entre 10 y 15 m. HGT localizados a 150 m. costado W Franja RWY 01/19. - CTN Árboles de 20 m. HGT localizados a 180 m. al SSW del THR 01.							
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).																

Región de los Lagos (continuación)

AERODROMOS TERRESTRES/Land Aerodromes

CIUDAD/ AD	COORD Ubicación	ELEV M FT	LDGA RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	LGT APCH	LGT THR	LGT RWY	LGT OTHR	SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO RWY	ADM USO OBS
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
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	WDI	HJ	Sebastian D'angelo Quezada PVT CEL: +56962517546 sebadangelo@gmail.com Franja RWY 1000 x 36 m
CHAITEN/AD Vodudahue - Se establece que, en este aeródromo, sólo se autoriza la operación de aeronaves: Cessna Skyhawk 172, matrícula CC-AJJ, Cessna Grand Caravan C208, matrícula CC-AOL y Airbus Helicopter H125, matrícula CC-AOM. Cualquier otra aeronave que pretenda operar en el aeródromo, deberá contar con autorización previa de la administración.									- 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.							
CHAITEN/ 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 uso vía TEL TEL +56996345280 +56979462470 jcarlos_1@hotmail.es Franja RWY 630x30 m
CHAITEN/ 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.							
CHONCHI/ AD Los Calafates SCFS	42 40 44 S 73 53 48 W 500 m S de Huillinco	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 +56 9 92245400 Franja RWY 620 x 30 m
CHONCHI/AD Los Calafates - CTN debido a 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																
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	ASPH	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 BFRTHR 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 debido a WDI ubicado 200M AL N THR 35, costado IZQ A 16M borde RWY, afecta SFC transición WDI ubicado 200M AL S THR 17, costado IZQ A 16M borde RWY, afecta SFC transición - CTN costado W RWY 17/35 debido a zanja drenaje, A 16M borde RWY. - CTN árboles 20 m HGT localizados a 160 m BFR THR 35, afecta SFC APCH.							
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 claverjo@hotmail.com Franja RWY 463x30 m
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 Nº 356 Puerto Montt. - CTN 35 m antes THR 25, debido a depresión del terreno. - CTN superficie transición debido a bosque nativo																

Región de los Lagos (continuación)

AERODROMOS TERRESTRES/Land Aerodromes

CIUDAD/ AD	COORD Ubicación	ELEV M FT	LDGA RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	LGT APCH	LGT THR	LGT RWY	LGT OTHR	SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO RWY	ADM USO OBS
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
COCHAMO/ 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	PCR 40 F/D/Y/T	NIL	NIL	NIL	NIL	WDI	HJ	D.G.A.C. PUB Franja RWY 1170 x 50 m

COCHAMO/ AD Llanada Grande
- 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 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.

- 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 debido a árboles 10M HGT ubicados 70M AL NW THR 14 afecta SAPCH.
- CTN arboles 18M HGT, ubicados a 79M al NW de THR 14.
- CTN debido a conjunto de árboles al costado NE y a 81M del borde de RWY, HGT AVG de 35M afecta SFC de transición
- CTN debido a conjunto de árboles de 22 M de HGT AVG ubicados a 85 M al NW del THR 14, afecta SAPCH.
- CTN con árbol de 5.6 M de HGT ubicados a 81 M al NW zona anterior al THR 14.

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 debido a EQPT EMA, INSTL A 2M del borde de APN, 1,8M HGT costado NE.
- CTN debido a WDI ubicado 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 debido a pasamanos metálico ubicado a 160M SE THR23 16M borde RWY.
- CTN 245M AFT THR 23 costado R, a 25M borde RWY debido a casa 6M HGT, AFECTA SFC transición

COCHAMO/ 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.

COCHAMO/AD Segundo Corral Alto
- CTN RWY ripio 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.

Región de los Lagos (continuación)

AERODROMOS TERRESTRES/Land Aerodromes

CIUDAD/ AD	COORD Ubicación	ELEV M FT	LDGA RWY	LDGA LEN/WID (m)	LDGA SWY (m)	LDGA CWY (m)	LDGA RLS	LDGA SFC	LDGA RSTG	LGT APCH	LGT THR	LGT RWY	LGT OTHR	SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO RWY	ADM USO OBS
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	**RTHL**	**RWY 17 REDL REIL RWY 35 REDL**	TEDL ABN **RWY 17 PAPI 3.0° LEFT RWY 35 PAPI 3.0° LEFT**	SSEI CAT 7 AVSEC WDI	HJ	DGAC PUB TEL +56 65 2772770 TEL ARO +56 652772773 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 debido a arboles 25M HGT APROX afecta circuito transito derecho a RWY 17.
- Tránsito desde y hacia los AD Quemchi, AD Tolquién 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 119.5 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 árbol 500M THR 35 AND 85M FM prolongación RCL hacia W sobrepasa pendiente del 2 por ciento en 6M HGT
- CTN árbol 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.

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 +56 65 330031 carsten@sumet.cl Franja RWY 580 x 36 m.

FRUTILLAR/ AD El Avellano:
- CTN posible ingreso de animales.
- CTN 55 m BFRTHR 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.

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 +56 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 OBST montículo de tierra 5 m. HGT a 60 m. NW THR 18, obstruye SFC aproximación.

- 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.

Región de los Lagos (continuación)

AERODROMOS TERRESTRES/Land Aerodromes

CIUDAD/ AD	COORD Ubicación	ELEV M FT	LDGA RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	LGT APCH	LGT THR	LGT RWY	LGT OTHR	SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO RWY	ADM USO OBS
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
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	PCR 270 F/D/Y/T	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	D.G.A.C. PUB TEL +56652486288 CEL +56975365077 aro.futaleufu@dgac.gob.cl Cámaras de Aeródromos Franja RWY 1028 x 60 m

FUTALEUFU / AD. Futaleufú
- Lugar prueba de motores THR 09/27.
- **Toda ACFT que pernocte debe coordinar su PRKG llamando al número de teléfono del AD dentro Horario de Servicio.**
- AD con accesos cerrados fuera HR SER. COOR apertura portones y terminal previamente durante HR SER del AD.

- 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 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 árboles HGT promedio 14,3M a 39M al S 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.
- CTN Mástil WDI SGL 3.5 m. HGT a 40 m. al S RCL y a 100 m. THR27, con baliza nocturna, afecta SFC Transición.
- CTN Mástil WDI SGL 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 número de teléfono del AD. Mandatorio contar con extensión de servicio autorizada.**
- OBST árboles afectan SFC de transición. CTN: árbol 18M HGT, LOC a 45M N THR 09, árboles 20M HGT AVG, LOC a 100M NNW THR 09, árboles 18M HGT AVG, LOC a 100M ENE THR 09, árbol 15M HGT, LOC a 120M ENE THR 09, arboles 18M HGT AVG, LOC a 220M WNW THR 27, árboles 10M HGT AVG, LOC a 150M WNW THR 27, árbol 17M HGT, LOC a 230M WSW THR 27, árboles 18M HGT AVG, LOC a 245M WSW THR 27.
- **AD cuenta con área de salida RWY de 26 x 24 m, que puede ser usada como PRKG temporal de ACFT, instrucciones Futaleufú Información, o contactar al número de fono del AD dentro del horario de servicio.**

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	ASPH	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

HUALAIHUE/ AD Hualaihué
- CTN postes rendido 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

HUALAIHUE /AD Río Negro
- 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, señalizado, afecta superficie de aproximación.
- CTN AD SECT NE debido a concentración de aves

- CTN debido a mástil 6 m HGT a 2 m borde APN costado SSW.
- CTN debido a equipamiento EMA instalada en borde APN costado SSW, 2 m HGT.
- CTN construcción de 2.5 x 2.5 x 2.5 m a 45 m. de franja RWY 02/20, sector SW de Plataforma.
- 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.

HUALAIHUE/ 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	ASPH	5.500 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	**WDI** No Frangible	HJ	D.G.A.C. PUB Franja RWY 660 x 35

HUALAIHUE/ 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 RWY, 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.
- CTN OBST 10 postes 6 m. HGT y Letrero ambos ubicados a 60 m. THR 06, obstruye SFC Aproximación, no señalizados.

- CTN poste y letreros sobresalen 2 m. a 25 m. al SW de THR 06
- CTN postes tendido eléctrico 10 ,5 m HGT costado derecho THR 06, a 29 m RCL, señalizado, afecta SFC 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 +56652765605 CEL +56981885437, email reten.contao@carabineros.cl.

Región de los Lagos (continuación)

AERODROMOS TERRESTRES/Land Aerodromes

CIUDAD/ AD	COORD Ubicación	ELEV M FT	LDGA							LGT				SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO RWY	ADM USO OBS
			RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	APCH	THR	RWY	OTHR			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
ISLA APIAO/ AD Isla Apiao SCIA	42 36 17 S 73 12 34 W 3 km S de la Isla Apiao	76 250	16 34	600 x 18	NIL	NIL	2,3	Adocretos	13.500 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	D.G.A.C. PUB Franja RWY 613 x 24 m
ISLA APIAO/AD Isla Apiao - AD cuenta con LGT emergencia fijas frangibles AVBL solo para Medevac o catástrofes naturales decretadas por el gobierno. Activacion tierra o aire Freq 127.0 Mhz. 5 PTT encendido, 2 PTT apagado, sin control de luminosidad. - 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 debido a 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 desde THR 16 hasta los primeros 150 m RWY costado SW, a 75 m RWY.						
LOS LAGOS/ 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 +56 2 2189515 FAX +56 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.						
LLANQUIHUE/ 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
LLANQUIHUE/ 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, arboles 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.						

Región de los Lagos (continuación)

AERODROMOS TERRESTRES/Land Aerodromes

CIUDAD/ AD	COORD Ubicación	ELEV M FT	LDGA RWY	LDGA LEN/WID (m)	LDGA SWY (m)	LDGA CWY (m)	LDGA RLS	LDGA SFC	LDGA RSTG	LGT APCH	LGT THR	LGT RWY	LGT OTHR	SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO RWY	ADM USO OBS
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 *AVSEC WDI	HJ	D.G.A.C. PUB TEL Central +56642240540 ARO +56652486378 ARO CEL +56942880430 Casilla 817 Osorno Cámara WEB aro.osorno@dgac.gob.cl Franja RWY 2070 x 150 m.
OSORNO/ AD Cañal Bajo Carlos Hott Siebert SCJO (PISTA DE PASTO)	40 36 35.14 S 73 03 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	WDI		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)

* 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

- **CTN TWY A y TWY B 18 m. ancho, sin márgenes.**
- 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.
- AD Limitado, se establece un intervalo mínimo de 60 minutos entre arribos de aeronaves de transporte público tipo A320, A321 o similares, correspondientes a vuelos comerciales de PAX, regulares y no regulares.
- 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 +56991398693.
- 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.
- 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.

- 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 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.

OSORNO/AD Cañal Bajo - Carlos Hott Siebert (RWY DE PASTO)

RESTRICCIONES OPERACIONALES RWY DE PASTO

a) 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.
b) La pista de pasto será denominada PISTA 15 PASTO y PISTA 33 PASTO.
c) La operación en la pista de pasto deberá realizarse en horario diurno y bajo las reglas de vuelo visual (VFR).
d) 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.
e) 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.
f) 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.
g) 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.
h) 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.
i) Se prohíbe el estacionamiento (PRKG) a todo tipo de aeronave en el acceso al Club Aéreo de Osorno.
j) 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.
k) 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.

Región de los Lagos (continuación)

AERODROMOS TERRESTRES/Land Aerodromes

CIUDAD/ AD	COORD Ubicación	ELEV M FT	LDGA RWY	LDGA LEN/WID (m)	LDGA SWY (m)	LDGA CWY (m)	LDGA RLS	LDGA SFC	LDGA RSTG	LGT APCH	LGT THR	LGT RWY	LGT OTHR	SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO RWY	ADM USO OBS
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
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 Franja RWY 660 x 36

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

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	PCR 90 F/C/Y/T	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	D.G.A.C. PUB WDI TEL+56 65 2486284 +56 65 2486286 Cámaras de Aeródromos (www.dgac.gob.cl) ad.palena@dgac.gob.cl Franja RWY 956 x 41 m

PALENA / AD Alto Palena
- AD cuenta con LGT EMERG, disponibles para MEDEVAC o catástrofes naturales decretadas por el Gobierno, sistema operado por personal DGAC. Se requiere COOR previa al CEL +56942878871. Mandatorio contar con Extensión de Servicio autorizada.
- Extensión de servicio o apertura de portones coordinar 4 hr antes al CEL +56942878871 o TEL 652486285, 652486286.
- CTN Cerro en superficie de aproximación THR 25.
- CTN aves RWY 07/25.
- CTN Mástiles de Antenas HF a 60 m al S de eje RWY, HGT 18 m SGL.

- CTN LGT de EMERG, fijas, frangibles de 0.6 m HGT ubicadas en borde de RWY 07/25, en toda su extensión, constituyen obstáculos.
- CTN conjunto de árboles 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 árboles 20 m. HGT a 50 m. S del punto medio de RWY, afecta SFC transición.
- CTN 20 m. W THR 07, árboles de 10 m HGT nivel de RWY, afecta SFC APCH.

PUERTO MONTT/ AP EL Tepual SCTE	Ver AD 2 SCTE-1 aro.eltepual@dgac.gob.cl

Región de los Lagos (continuación)

AERODROMOS TERRESTRES/Land Aerodromes

CIUDAD/ AD	COORD Ubicación	ELEV M FT	LDGA							LGT				SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO RWY	ADM USO OBS
			RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	APCH	THR	RWY	OTHR			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
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	RWY 02 -0.04 RWY 20 +0.04	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 5.700 Kg costados de Ripio.	NIL	NIL	NIL	NIL	AVGAS 100 LL JET A1 WDI	HJ	Club Aéreo de Puerto Montt **Héctor Alvarado Navarrete** **+56 991595532** +56 652252182 presidente@capm.cl Of. Operaciones CAPM +56 962183493 PUB DGAC TEL +56652486296 CEL +56942881474 Ver VAC/RET aro.lapaloma@dgac.gob.cl Cámara web de apoyo Meteorológico 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 La Paloma Información **en la Frecuencia publicada**, y en otros horarios aplicar procedimiento TIBA.
- RWY 02/20 y TWY ALFA, BRAVO, CHARLIE y DELTA.
- 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.
- 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 Combustible 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 vía RWY 02/20 a Pit de Combustible.
- 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 Información BFR de rodar a TWY, PRKG y PIT de combustible
- Se prohíbe en AD prácticas de autorrotación de HEL.
- HEL procederán para ARR o DEP directo a Punto de Posada de Helicópteros ubicados al NW de TWR.
- Se prohíben las pruebas de motores entre los siguientes horarios: VRNO 23:30-10:30 IVNO 00:30-11:30.
- ACFT no basadas en el AD para carguío de combustible deberán mantener espera en punto HOTEL o APN hasta que personal de tierra lo indique, los tiempos de demora deben ser consultados al TEL +56962185765.

- 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 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.

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 x18	NIL	NIL	0.04	Pasto	5.700 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	WDI	HJ	Jorge Recondo B. PVT CLR uso vía TEL TEL +56 6522523798 CEL +56 994195020 Franja RWY 660 x 36 m.
PUERTO OCTAY/ 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

PUERTO OCTAY/AD Ñochaco
- CTN arboles 37 M HGT a 250 M aproximadamente franja RWY 13.

Región de los Lagos (continuación)

AERODROMOS TERRESTRES/Land Aerodromes

CIUDAD/ AD	COORD Ubicación	ELEV M FT	LDGA RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	LGT APCH	LGT THR	LGT RWY	LGT OTHR	SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO RWY	ADM USO OBS
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
PUERTO OCTAY/ 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 Gilbert Dibar. PVT CLR uso vía TEL TEL +56 992525444 f.gilabert@hotmail.com Franja RWY 560x60m
PUERTO OCTAY/ 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 debido a animales en RWY - CTN debito a cerco Agrícola 1.20M HGT, a 18M THR 24 afecta SAPCH. - CTN debido a árbol 18M HGT, ubicados al costado Sur RWY 06/24 afecta SAPCH.							
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 +56 65 2267242 CEL +56 9 96435117 Franja RWY 1260 x 36 m
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 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 Frecuencia. 122.1Mhz. Para uso de procedimiento TIBA de aeronaves en un RDO de 1.5 NM centrado en AD, GND-2000FT AMSL. - WDI a 660 m THR 19 y a 145 m RCL y a 30 m W plataforma iluminado. - 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 RWWY, 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. - CTN excavación profunda 15 m DPT costado RWY 33, se prolonga longitudinalmente desde los 70 m hasta los 430m, 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.							
PUERTO VARAS/ 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	ASPH	6.600 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	D.G.A.C. PUB Franja RWY 660 x 54 m.
PUERTO VARAS/ 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 debido a 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.																

Región de los Lagos (continuación)

AERODROMOS TERRESTRES/Land Aerodromes

CIUDAD/ AD	COORD Ubicación	ELEV M FT	LDGA RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	LGT APCH	LGT THR	LGT RWY	LGT OTHR	SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO RWY	ADM USO OBS
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
PURRANQUE/ AD Corte Alto SCPR	40 56 30 S 73 10 08 W 3.35 km S de Plaza Armas Purranque	126 415.6	18 36	600 x 26	NIL	NIL	+0.6 RWY 18	Pasto	5.700 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	WDI	HJ	Club Aéreo de Purranque Carsten Weber Scherrer PUB CEL +56999290156 cawe1966@gmail.com Franja RWY 660x36m
PURRANQUE/ AD Corte Alto: - CTN Cerco 1 M. HGT al E THR 01 y a 25 M. borde RWY.																
QUEILEN/ AD Queilén SCQX	42 53 38 S 73 28 26 W 500 M SE Queilén	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 Queilén - 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. - AD cuenta con LGT emergencia fijas frangibles AVBL solo para Medevac o catástrofes naturales decretadas por el gobierno. Activacion tierra o aire Freq 127.0 Mhz. 5 PTT encendido, 2 PTT apagado, sin control de luminosidad.							
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 +56 65 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	PCR 90 F/B/Y/T	NIL	RTHL	REDL	TEDL	WDI	HJ	D.G.A.C. PUB TEL +56652486293 **CEL +56977239886** Cámaras de Aeródromos (www.dgac.gob.cl) Franja RWY 1320 x 80 m.
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 a120 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 ubicados a 25M del borde de RWY 22 y a 150M del THR 22 - CTN OBST arboles 17 M HGT ubicados a 83 M W del borde de RWY. - CTN OBST arboles 21 M HGT ubicados a 103 M E del borde de RWY							

Región de los Lagos (continuación)

AERODROMOS TERRESTRES/Land Aerodromes

CIUDAD/ AD	COORD Ubicación	ELEV M FT	LDGA RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	LGT APCH	LGT THR	LGT RWY	LGT OTHR	SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO RWY	ADM USO OBS
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	ASPH	1.400 kg monomotores, excepto ACFT STOL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	D.G.A.C. PUB Franja RWY 630 x 36 m.
QUEMCHI / AD Quemchi - Tránsito, arribo y despegue contactar con Chiloé TWR FREQ 118.4 MHz dentro del HR SER AD SCPQ y contactar con Puerto Montt ACC FREQ 121.3 MHz ó 128.3 MHz fuera HR SER AD SCPQ. - Características de Plataforma: 40 x 25 m. Superficie Asfalto. - 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. - CTN RWY debido a árboles que penetran la superficie de aproximación. APCH solo de S a N. DEP solo de N a S. - CTN árboles 30 M HGT a 50 m anterior al THR 18, afecta superficie de Aproximación. - CTN árboles de 30 m. HGT al E RWY 18/36, a 32 m. borde de RWY, afecta superficie de transición. - AD cuenta con LGT emergencia fijas frangibles AVBL solo para Medevac o catástrofes naturales decretadas por el gobierno. Activacion tierra o aire Freq 127.0 Mhz. 5 PTT encendido, 2 PTT apagado, sin control de luminosidad.							
QUEMCHI/ 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
QUEMCHI/AD Butachauques - Dimensiones APN LEN 44 m. WID 10 m. SFC ASPH. - AD LTD a máximo 2 FLT simultáneos debido a seguridad operacional - 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.							
QUINCHAO/ 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 +56 65 2486202 Franja RWY 860 x 36 m
QUINCHAO / AD Tolquién - APN nuevas dimensiones 55M x 16M SFC adocretos. - AD cuenta con LGT emergencia fijas frangibles AVBL solo para Medevac o catástrofes naturales decretadas por el gobierno. Activacion tierra o aire Freq 127.0 Mhz. 5 PTT encendido, 2 PTT apagado, sin control de luminosidad. - 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. - **Coordinar apertura de portones 3 Hr. Antes con Carabineros de Chile Retén Curaco de Velez al CEL +56981885484 o TEL +56652765635.**									- 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. - CTN Cerco perimetral de 2.5 m. HGT y poste de iluminación de 5 m. HGT a 50 m. borde RWY 35, afecta SFCAPCH RWY 35. - CTN SFC APCH THR 35 (a 85 m del término STRIP THR), cables tendido eléctrico 14 m HGT, balizados. - CTN a 100 m del término de STRIP THR 35, árboles 10 m HGT.							
QUINCHAO/ 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
QUINCHAO/ AD Quenac - Dimensiones APN LEN 38 m. WID 20 m. SFC ASPH - 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.							

DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO
INTENTIONALLY LEFT BLANK

Región de Aysén del Gral. Carlos Ibañez del Campo

AERODROMOS TERRESTRES/Land Aerodromes

CIUDAD/ AD	COORD Ubicación	ELEV M FT	LDGA RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	LGT APCH	LGT THR	LGT RWY	LGT OTHR	SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO RWY	ADM USO OBS
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
AYSEN/ 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	PCR 40 F/A/Y/T	NIL	x	x	ABN REDL RENL TEDL REIL RWY 25	WDI	HJ	D.G.A.C. PUB TEL +56 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
AYSEN/ AD Cabo 1º Juan Román - 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 arboles 25M HGT ubicado a 150M al SW THR07, afecta SAPCH/TKOF y SFC de transición. - CTN zanja drenaje 1000M LEN, 0.5M DPT ubicado 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, debido a acumulación de agua en períodos de alta pluviosidad. - CTN TWY debido a zanjas y obras de arte recolección de aguas lluvias a 5m borde TWY.						
AYSÉN/ AD Quitralco SCQO	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 +56 22233916 Franja RWY 657 x 36m
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 RWY755 x 36m
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.																
AYSEN/ 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 Franja RWY 740 x 60 m Cámaras de Aeródromos
AYSÉN/ AD Caleta Andrade - SWY RWY 12/30 30 x 18 m - RAMP 20 x 40 m - Antes del Vuelo es mandatorio coordinar apertura portones 2 hrs. antes al CEL +56971084196. - 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 autorización y coordinación previa al CEL +56942883960.									- CTN zanjas costados RWY. - CTN franja de seguridad no disponible. - CTN postación eléctrica WO señalizar de 11.5M HGT ubicado a 40M costado SW THR 30, afecta SFC de transición. - CTN APN PRKG de ACFT debido a cerco y caseta MET ubicado 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, ubicado a 45M SW del THR 30 de 11.5M HGT. afecta SFC de APCH Y DEP. - CTN con OBS naturales cerros, árboles y antenas ubicado a 21M borde RWY 5M HGT, ambos lados. - CTN tendido eléctrico						
AYSÉN/ AD Laguna San Rafael SCRF	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 debido a árboles y arbustos 3M HGT, ubicado 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 debido a árboles y arbustos 2M HGT, ubicado a 30M de THR 19 afecta SAPCH																

TEL:
+56 224392000 Ax. 4677
+56 224392000 Ax. 4678
+56 224392000 Ax. 4680

AFS: SCSCYOYX

aischile@dgac.gob.cl
aismap@dgac.gob.cl
www.dgac.gob.cl
www.aipchile.dgac.gob.cl

CHILE

SUPLEMENTO AIP-CHILE
SUPPLEMENT AIP-CHILE

AIRAC SUP AIP-CHILE

AFECTA/IT AFFECTS
VOL I - II

S02/2026

FECHA PUBLICACIÓN
19 JAN 2026

FECHA DE EFECTIVIDAD WEF 19 FEB 2026
EFFECTIVE DATE WEF 19 FEB 2026

ESTABLECE DESPLAZAMIENTO TEMPORAL DE THR 27 Y PROCEDIMIENTOS ASOCIADOS EN AERÓDROMO BALMACEDA (SCBA)

ESTABLISHES TEMPORARY DISPLACEMENT OF THR 27 AND ASSOCIATED PROCEDURES AT BALMACEDA AERODROME (SCBA)

I. PROPÓSITO

El presente SUP AIP establece el desplazamiento temporal del THR 27 así como procedimientos asociados para el aeródromo de Balmaceda.

II. MATERIA

a.- El THR 27 será desplazado en 320 m hacia el W. El nuevo THR se designará como THR **28** y sus coord geo son:

45°55'02,73" S / 71°40'39,25" W
ELEV 1667 FT

b.- Distancias declaradas RWY 09/28

I. PURPOSE

This AIP SUP establishes the temporary displacement of THR 27 as well as associated procedures for Balmaceda aerodrome.

II. . SUBJECT

a.- THR 27 will be moved 320 m to the west. The new THR will be designated THR 28 and its geo-coordinates are:

45°55'02.73" S / 71°40'39.25" W
ELEV 1667 FT

b.- Declared distances RWY 09/28

RWY	TORA	TODA	ASDA	LDA
09	**2181 m**	**2181 m**	**2181 m**	**2181 m**
28	**2181 m**	**2181 m**	**2181 m**	**2181 m**

c.- Los procedimientos de aproximación temporales al THR 28, se basan en los procedimientos a RWY 27, adaptándolos en su segmento final.

d.- Los actuales procedimientos de aproximación a RWY 27 estarán temporalmente suspendidos.

e.- Los procedimientos de llegada (STAR), no sufren cambios.

f.- Los procedimientos de salida (SID) desde RWY 27, serán válidos desde RWY 28.

c.- Temporary approach procedures to THR 28 are based on the procedures for RWY 27, adapted in the final segment.

d.- Current approach procedures to RWY 27 will be temporarily suspended.

e.- Arrival procedures (STAR) remain unchanged.

f.- Departure procedures (SID) from RWY 27 will be valid from RWY 28.

III. VIGENCIA

El presente SUP AIP entrará en vigencia el 19 FEB 2026, por un lapso estimado de 1 año. Cualquier retraso en la fecha de inicio o cambio de la fecha de finalización, será informado mediante NOTAM.

III. VALIDITY

This SUP AIP will take effect on 19 FEB 2026, for an estimated period of 1 year. Any delay in the start date or change in the end date, will be communicated via NOTAM.

///

Región de Aysén del Gral. Carlos Ibañez del Campo (continuación)

AERODROMOS TERRESTRES/Land Aerodromes

CIUDAD/ AD	COORD Ubicación	ELEV M FT	LDGA RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	LGT APCH	LGT THR	LGT RWY	LGT OTHR	SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO RWY	ADM USO OBS
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
AYSEN/ 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 +56 224392790 +56 67-2431515 CEL ARO/AFIS +56942882005 Cámaras de Aeródromos (www.dgac.gob.cl). aro.melinka@dgac.gob.cl Franja RWY 840 x 36 m

AYSEN/ AD Melinka.
- 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.
- CTN primeros 200 m RWY 18 sin visibilidad desde 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 Franja, ubicada a 19 M al N del THR 18, afecta la franja de pista.
- 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, ubicada a 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.

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	SSALR RWY 27	REIL RWY 09	REDL	ABN PAPI 2.8° RWY 27	◈SSEI CAT 7 WDI AVGAS 100LL/ JET A1	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

◈ HR SER SSEI MON-SUN 1200-2100.
- SER SSEI no posee capacidad para retirar Aeronaves inutilizadas.

- HR SER AVSEC MON-SUN 1130-2100.

- 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
- 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 abandoner zona.
- PRKG 1 limitado a salida tractada de ACFT, mientras permanezca ocupado PRKG 2.
- AVGAS 100LL carguío en PRKG 3 disponible sujeto a uso de puente de embarque, instrucciones Balmaceda GNDC.
- Abastecimiento combustible Esmax. MON-SUN BTN 1200-2100, fuera de horario, contactar a supervisor 2 horas antes. TEL +56672272145, Supervisor Aeroplanta +56940210174

- CTN RWY 27 no cuenta con zona de seguridad de fin de RWY (RESA).
- CTN ladera cerro 14 m. HGT a 310 m. antes THR 27 y lateral 80 m. prolongación RCL
- CTN RWY debido a desnivel a 1100 m. THR 27 y a 200 m. INT TWY ALFA.
- CTN costado SW THR 09, en franja, por cerco 1,8 m. HGT, además un tramo de cerco tipo acmafor de 1,3 m. HGT más brazo de seguridad de 35 cms. HGT, no frangible y debidamente señalizado.
- CTN RWY 09/27 zanja de drenaje ubicada a 56 m. al costado N, paralela a RWY dimensiones: WID 9 m. y DPT 2.2 m.
- **CTN Dentro de lo límites del TMA Balmaceda, debido a operaciones RPAS, excepto en el área de aproximación despegue del AD, desde GND hasta 400 FT AGL.**

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 +56 67 2411284 **CEL +56 942888439** 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.
- Fuera HR SER COOR apertura portones 2 HR BFR al **CEL +56942888439** +56979764235.
- CTN zanjas drenaje a 17 m costado RWY, de 1 m de ancho y 35 cm de profundidad.
- 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 1Hr. antes al **CEL +56942888439**, mandatorio contar con extensión de servicio autorizada.

Región de Aysén del Gral. Carlos Ibañez del Campo (continuación)

AERODROMOS TERRESTRES/Land Aerodromes

CIUDAD/ AD	COORD Ubicación	ELEV M FT	LDGA RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	LGT APCH	LGT THR	LGT RWY	LGT OTHR	SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO RWY	ADM USO OBS
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
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 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 RWY14 +0.1 RWY32	Ripio compactado	5.700 kg	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	HJ	Enrique Meyer Diaz PVT CLR uso vía TEL CEL +56982881550 enrique-meyer@hotmail.com Franja RWY 660 x 24 m
CHILE CHICO/ AD Leones - CTN THR 14 tendido eléctrico no balizado. - CTN OBST árboles 14 m HGT ambos costados THR 14 afectan SFC de Transición.																
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 CLR uso vía TEL TEL +56981882189 Fcristi1@gmail.com Franja RWY 791 x 36 m
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 ubicado a 114m S THR 36, afecta SFC de APCH/DEP. - CTN arboles de 14m HGT ubicado a 72m N THR 18, afecta SFC de APCH/DEP.						
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	WDI	HJ	DGAC PUB Franja RWY 730 x 36m
CISNES/ AD Melimoyu - CTN RWY 12/30 reblandecida - CTN RWY 12/30 debido a presencia de animales									-							
CISNES/ 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
CISNES/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, ubicado a 90m SE THR 36, afecta SFC de APCH/DEP. - CTN arboles de 16m HGT, ubicado a 90m SW THR 36, afecta SFC de APCH/DEP - CTN arboles de 12m HGT, ubicado a 84m BFR THR 36, afecta SFC de APCH/DEP - CTN arboles de 14m HGT, ubicado 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						

Región de Aysén del Gral. Carlos Ibañez del Campo (continuación)

AERODROMOS TERRESTRES/Land Aerodromes

CIUDAD/ AD	COORD Ubicación	ELEV M FT	LDGA RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	LGT APCH	LGT THR	LGT RWY	LGT OTHR	SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO RWY	ADM USO OBS
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.
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 +56 67522121 aro.cochrane@dgac.gob..cl Cámaras de AD www.dgac.gob.cl Ver VAC / # Franja RWY 1170x50 m
COCHRANE/ 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
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	PCR 290 F/B/X/T	NIL	REIL RWY 21	REDL	ABN TWY	WDI AVGAS 100LL JP1	HJ	D.G.A.C. PUB **TEL+56 672235003** **Para presentación FPL.** TEL +56 672231292 CEL TWR AFIS +56942884840 Cámaras de Aeródromo. www.dgac.gob.cl Franja RWY 1666 x 100 m afis.ttevidal@dgac.gob.cl

COCHRANE/ AD Cochrane
- Coordinación apertura portones 3 hrs. antes con Carabineros +56672567205 CEL +56981885375 u Hospital +56672261765
- 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

COCHRANE/AD Cochrane
- AD cuenta con LGT emergencia fijas no 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. Mandatorio contar con extensión de servicio autorizada.
- Fuera HR SER coordinar apertura de portones 2 HR BFR al CEL +56942879363 jefe 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, fijas no frangibles a 3m. borde RWY, constituyen obstáculo.
- CTN THR 25 montículos tierra 0.6 m HGT por 100 largo, costado RWY a 18 m del borde RWY.

COCHRANE/ AD Entrada Baker
- Ayudas visuales no luminosas: Señales en forma triangular de madera, ubicadas cada 100 m. en ambos bordes de RWY 13/31 y borde APN.
- CTN presencia de animales

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 AD debido a presencia de aves en área de movimiento e inmediaciones.
- CTN márgenes de RWY reblandecida por aguas lluvias, durante el invierno.
- CTN sector Alto Baguales, 7 km aproximadamente al Norte AD Teniente Vidal, por 4 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 THR 03, interfiera zona APCH y DEP.
- CTN mástil EMA de10M HGT con luz de obstrucción incorporada ubicado a 300M THR 21 y a 70M al W RCL

Región de Aysén del Gral. Carlos Ibañez del Campo (continuación)

AERODROMOS TERRESTRES/Land Aerodromes

CIUDAD/ AD	COORD Ubicación	ELEV M FT	LDGA							LGT				SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO RWY	ADM USO OBS
			RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	APCH	THR	RWY	OTHR			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
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.																
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 señalizado, ubicado 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	ASPH	PCR 150 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.							
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.																

Región de Aysén del Gral. Carlos Ibañez del Campo (continuación)

AERODROMOS TERRESTRES/Land Aerodromes

CIUDAD/ AD	COORD Ubicación	ELEV M FT	LDGA RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	LGT APCH	LGT THR	LGT RWY	LGT OTHR	SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO RWY	ADM USO OBS
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.																
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																
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.																

Región de Aysén del Gral. Carlos Ibañez del Campo (continuación)

AERODROMOS TERRESTRES/Land Aerodromes

CIUDAD/ AD	COORD Ubicación	ELEV M FT	LDGA RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	LGT APCH	LGT THR	LGT RWY	LGT OTHR	SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO RWY	ADM USO OBS
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
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 Compactado	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.																
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
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. - CTN APN por presencia de vehículos terrestres - CTN con hilera arboles 17.5M HGT ubicado a ambos costados a 21M borde de RWY y en toda su extensión. - CTN RWY 04/22 por posible presencia de animales y personas - CTN árboles 13 m HGT ambos costados de franja RWY y a 23 m borde RWY.									-							
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.																

Región de Aysén del Gral. Carlos Ibañez del Campo (continuación)

AERODROMOS TERRESTRES/Land Aerodromes

CIUDAD/ AD	COORD Ubicación	ELEV M FT	LDGA							LGT				SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO RWY	ADM USO OBS
			RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	APCH	THR	RWY	OTHR			
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.
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.

Región de Magallanes y de la Antartica Chilena

AERODROMOS TERRESTRES/Land Aerodromes

CIUDAD/ AD	COORD Ubicación	ELEV M FT	LDGA							LGT				SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO RWY	ADM USO OBS
			RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	APCH	THR	RWY	OTHR			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
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.
- Pendientes 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 6122745421 Franja RWY 3120 x 150 m

ANTARTICA/ AD Glaciar Unión
- AD a 70 km NW AD Patriot Hill.
- LEN RWY medidos FM THR 18.

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	⌂PAPI APN LGT color azul ABN	❖ SSEI 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 **Jefatura +56224392901 ad.antartica@dgac.gob.cl ARO +56224392912 +56224392913 aro.antartica@dgac.gob.cl MET +56224392920 +56224392922 meteofrei@dgac.gob.cl** Cámaras de Aeródromos (www.dgac.gob.cl) Franja RWY 1292 x 75 m

ANTARTICA/AD Teniente Marsh Martin

⌂ PAPI 3° RWY 11 MEHT 10.5 m (33 FT). ⌂ PAPI 3.0 ° RWY 29. ⌂ REIL REDL RWY 11/29

♣ **VRNO SFC estabilizado, otras temporadas SFC hielo, nieve o escarcha.**

❖ **CAT SSEI 5 : MON-THU 1100-2000 FRI 1100-1900. SAT/SUN/HOL realizar requerimiento con 72 Hrs. de anticipación dentro del horario de servicio.**
SSEI restringido al área de maniobras, otros lugares sujetos 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.mil.cl
- **Los FPL con destino al continente Antártico desde cualquier aeródromo del país, deberán presentarse a las dependencias de los Servicios de Tránsito Aéreo correspondientes, con una antelación de setenta y dos horas (72 horas) a su estimada de despegue. Así también, se deberá enviar la solicitud de extensión de servicios correspondiente con la misma antelación.**

➢ Ver Plano de Obstáculos de Aeródromo en el reverso

- 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, disponibilidad de acuerdo a itinerarios y otros vuelos planificados.**
- 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.

PLANO DE OBSTACULOS DE AERODROMO - OACI / AERODROME OBSTRUCTION CHART - ICAO

DIMENSIONES Y ELEVACIONES EN METROS
Dimensions and elevations in meters

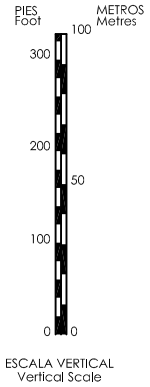
ANTÁRTICA / TTE. RODOLFO MARSH

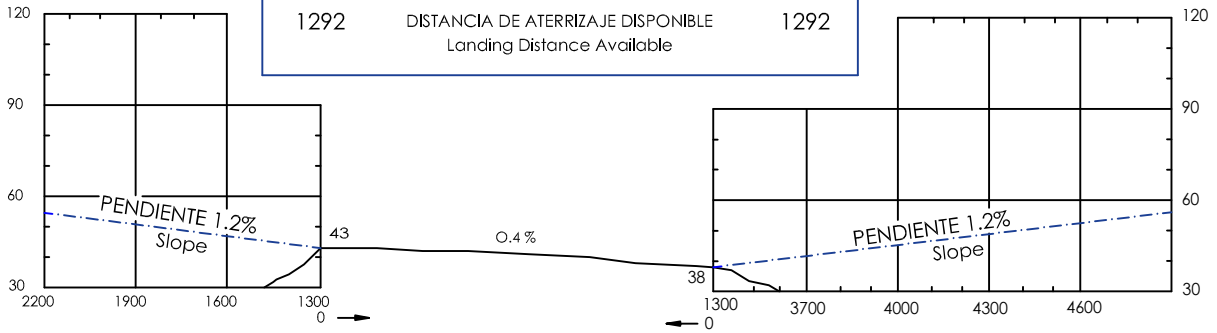
DECLINACION MAGNETICA 10.5° E 2024
Magnetic Variation

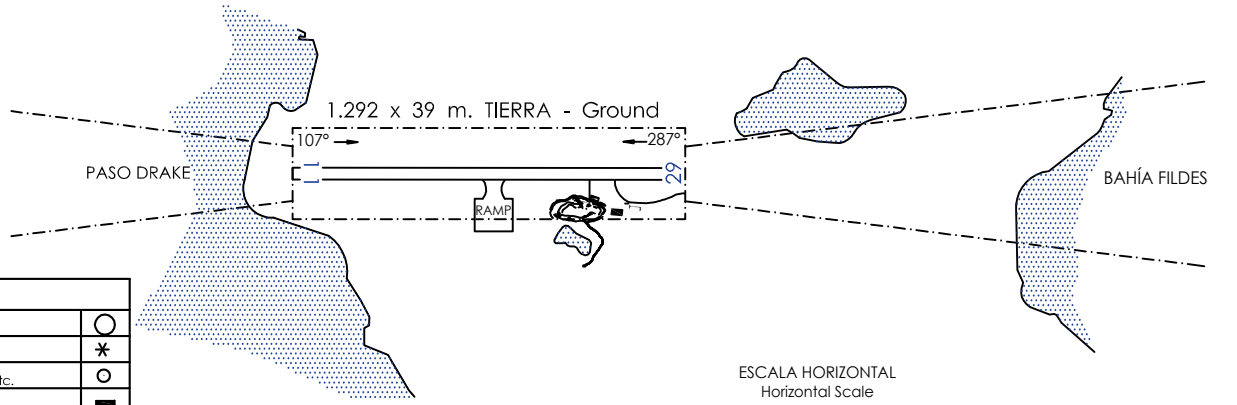
Nmag

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 Acelerate 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-T-
TERRENO QUE PENETRA PLANO OBSTACULO-Terrain penetrating obstruction plane	

SECC. CERTIF. Y FISCALIZ. DE AERÓDROMOS

Región de Magallanes y de la Antartica Chilena (continuación)

AERODROMOS TERRESTRES/Land Aerodromes

CIUDAD/ AD	COORD Ubicación	ELEV M FT	LDGA RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	LGT APCH	LGT THR	LGT RWY	LGT OTHR	SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO RWY	ADM USO OBS
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
BAHIA INUTIL/ 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
BAHIA INUTIL/ AD San Sebastián - CTN debido a posible ingreso de animales.																
CABO DE HORNOS/ AD Yendegaia SCNY	54 49 51.07 S 68 50 04.95 W 10 km NW cruce Canal Beagle con Río 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 +56 65 250079 Anexo 101 Franja RWY 690 x 36 m.
CABO DE HORNOS/ AD Yendegaia - AD limitación operacional para aeronaves livianas y del tipo Stol.																
NATALES/ AD Teniente Julio Gallardo SCNT	51 40 15 S 72 31 43 W 7 km NW de Puerto Natales	66 218	10 28	**2000 x 45**	200 NIL	NIL	+0.16 - 0.16	ASPH	PCR 660 F/D/X/T	**NIL**	**REIL RWY28**	REDL RENL	**TEDL ABN** **PAPI RWY 28 3.2°**	WDI ❖ **SSEI** ➢ **AVSEC** JP1 100LL	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

NATALES/AD Teniente Julio Gallardo

- ➢ **AVSEC Horario de servicio 10:45-22:45 otros HR O/R.**
- ❖ **SSEI CAT 5 en horario de servicio: 10:45-22:45, otros HR O/R.**
- SSEI sin capacidad de retiro de aeronaves inutilizadas.

- 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 .
- PRKG 1 disponible solo para ACFT comerciales regulares, señal de identificación indicada en guía de TWY hacia APN y en PRKG.
- PRKG 2 disponible para ACFT comerciales regulares, señal de identificación indicada en guía de TWY hacia APN y en PRKG. Vuelos no regulares requieren coordinación con ARO Natales 48 Hrs. antes al email aro.natales@dgac.gob.cl
- Área de Seguridad de Extremo de Pista (RESA) RWY 10 AVBL de dimensiones 90 x 90 m., superficie tierra compactada.
- Área de Seguridad de Extremo de Pista (RESA) RWY 28 AVBL de dimensiones 90 x 90 m., superficie tierra compactada.
- 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.
- 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 .
- AVBL AVGAS 100LL ACFT Aviación menor O/R COOR empresa Transpetrol 24hr BFR ARR TEL +56941747326 / +56995412041 / +56935985721 o a los correos aviacion@transpetrol.cl, erincon@transpetrol.cl, contacto@transpetrol.cl, operaciones.pnt@transpetrol.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.

- 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 cm.
- 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.

Región de Magallanes y de la Antartica Chilena (continuación)

AERODROMOS TERRESTRES/Land Aerodromes

CIUDAD/ AD	COORD Ubicación	ELEV M FT	LDGA RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	LGT APCH	LGT THR	LGT RWY	LGT OTHR	SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO RWY	ADM USO OBS
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	PCR 100 F/C/Y/T 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 +56 61 2745500 +56 61 2745501 (TWR) Jefatura +56 61 2745502/2745504 CEL ARO +56942886303 Casilla 65 ad.porvenir@dgac.gob.cl 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 - Área prueba de motores máxima potencia: THR 27 (zona de viraje). - 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																
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 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: ▪ Plataforma: 50 m x 100 m) ▪ Calle de Rodaje (Salida Rápida) RWY 08/26: 325 m x 18 m ▪ 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 localizado a 67 m. al E de THR 26, no señalizado, interfiere superficie de aproximación / despegue.							
PUERTO WILLIAMS/ AD Guardiamarina Zañartu SCGZ	54 55 52 S 67 37 34 W	27 88	08 26	1440x 30	NIL	NIL	0.97	ASPH	PCR 220 F/A/Y/T	NIL	x	REDL	❖	♣ SSEI CAT 5 ABN WDI	➢ HR SER	D.G.A.C. PUB TEL jefe +56612745508 ARO +56612745514 TWR +56612745512 aro.williams.@dgac.gob.cl Franja RWY1469 x 80 m. Cámara de Aeródromo (www.dgac.cl) Ver VAC/RET
PUERTO WILLIAMS/AD Guardiamarina Zañartu ♣ SSEI CAT 5 O/R con 10 días antelación BFR dentro HR AD ➢ HR SER MON-THU1130-2030 UTC, FRI 1130-1930 UTC, SAT 1130-1600 UTC, SAT/SUN/HOL requiere autorización en HR SER EXC MEDEVAC. ❖ APAPI doble 2.8° RWY 26 TCH 13 m. TWY luces de borde. /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. - Prohíbase toque y despegue en RWY ACFT reactores, excepto previa coordinación. - Rodaje en RAMP a mínima potencia - CTN hondonada THR 08 a 940 m lado - APN AVBL 4 puestos PRKG. En caso de ACFT estela turbulenta CAT M tipo RJ1H/RJ85/BA46 solo AVBL 3 puestos PRKG en simultaneo. En caso de ACFT estela turbulenta CAT M tipo E190 solo 1 puesto PRKG AVBL y 1 ACFT estela turbulenta CAT M tipo RJ1H/RJ85/BA46 en simultaneo. Todas las ACFT estela turbulenta CAT M deberán coordinar PRKG 78 HRS BFR ETA con ARO Williams vía fono 612745514 o email aro.williams@dgac.gob.cl - APN OPS LTD para ACFT CAT M según siguiente detalle: 1. ACFT TIPO E190 o superior deberán ser tractadas para ingreso y salida de APN. 2. Primera ACFT tipo RJ85/RJ1H/BA46 en secuencia podrá ingresar autopropulsada a mínima potencia, siguientes ACFT de estos tipos deberán ser tractadas para ingreso. 3. Salidas de todas las ACFT desde APN será según indicaciones supervisor área de movimiento. 4. Excepto ACFT MEDEVAC HOSP Y STS.									- 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. - Área prueba de motores: THR 08 y THR 26, sujeto a condiciones de tráfico aéreo. - CTN cortantes de viento en APP a RWY 26 sobre bahía de Puerto Williams. - CTN área de movimiento y proximidades del AD debido a presencia de aves. - CTN antena 41 m (135 Ft) HGT, color blanco, con señalización diurna/nocturna a 0,3 NM al SE THR 26. - CTN PERM debido a POSS embarcaciones con mástiles WO LGT en FNA THR 26. - CTN OBST mástiles MET frangibles 10 m. HGT, localizados a: 1) 38 m. N RCL RWY 26 y 123 m. THR 26. 2) 60 m. al N RCL RWY 08 y 217 m. THR 08 - **CTN embarcaciones con mástiles hasta 65 m. HGT permanentemente no señalizados, ubicados a 400 m. al E THR 26 en Aproximación Final.**							

Región de Magallanes y de la Antartica Chilena (continuación)

AERODROMOS TERRESTRES/Land Aerodromes

CIUDAD/ AD	COORD Ubicación	ELEV M FT	LDGA RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	LGT APCH	LGT THR	LGT RWY	LGT OTHR	SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO RWY	ADM USO OBS
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
PUNTA ARENAS/ AP Pdte. Carlos Ibáñez del Campo SCCI	**Ver AD 2 SCCI-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 +56 96404541 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.																
PUNTA ARENAS/ 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
PUNTA ARENAS/AD. Almirante Schroeders - CTN Sin señalización de marcas RWY 04/22 y 12/30.																
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 CLR uso vía TEL TEL +56 61 2226416 FAX +56 61 2211332 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 650 x 30 m.
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..
TIMAUKEL/ 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
TIMAUKEL/ 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 ubicado a 67M antes del THR.																

Región de Magallanes y de la Antartica Chilena (continuación)

AERODROMOS TERRESTRES/Land Aerodromes

CIUDAD/ AD	COORD Ubicación	ELEV M FT	LDGA							LGT				SER	HORARIO FUNCIONAMIENTO RWY	ADM USO OBS
			RWY	LEN/WID (m)	SWY (m)	CWY (m)	RLS	SFC	RSTG	APCH	THR	RWY	OTHR			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
TORRES DEL PAINE/ 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 vía TEL/FAX TEL +56 61 2223340 FAX +56 61 2221693 Franja RWY 960 x 60 m
TORRES DEL PAINE/AD Cerro Castillo: - CTN tendido eléctrico 7 m HGT a 300 m THR 07.																
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	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.																

RELACION DE HELIPUERTOS PUBLICOS, PRIVADOS, MILITARES			
COMUNA	**HELIPUERTO**	**INDICADOR**	**PAGINA**
REGIÓN DE ARICA Y PARINACOTA			
ARICA	Juan Noé Crevani	SHJN	AD 3.2-1
ARICA	Naval	SHHV	AD 3.2-1
REGIÓN DE TARAPACÁ			
ALTO HOSPICIO	Hospital Alto Hospicio	SHTO	AD 3.2-3
IQUIQUE	Cuartel General VI División Ejército	SHIQ	AD 3.2-3
REGIÓN DE ANTOFAGASTA			
ANTOFAGASTA	Cuartel General I División Ejército	SHEJ	AD 3.2-5
ANTOFAGASTA	Hospital de Antofagasta	SHHA	AD 3.2-5
CALAMA	Hospital Carlos Cisternas	SHCF	AD 3.2-5
TALTAL	Paranal	SHPA	AD 3.2-5
REGIÓN DE ATACAMA			
COPIAPÓ	Holvoet	SHHO	AD 3.2-7
COPIAPÓ	Hospital San José del Carmen	SHSN	AD 3.2-7
REGIÓN DE COQUIMBO			
LA SERENA	Publi-G	SHPG	AD 3.2-9
OVALLE	Hospital de Ovalle	SHAO	AD 3.2-9
REGIÓN DE VALPARAÍSO			
CACHAGUA	Cachagua	SHCG	AD 3.2-11
CASABLANCA	Lo Ovalle	SHOV	AD 3.2-11
LOS ANDES	Portillo	SHPT	AD 3.2-11
OLMUÉ	Santa Laura	SHOL	AD 3.2-11
PUCHUNCAVI	Aguas Blancas	SHAB	AD 3.2-12
QUILLOTA	Hosp. Biprovincial Quillota-Petorca	SHBI	AD 3.2-12
SAN ANTONIO	Hospital Claudio Vicuña	SHCV	AD 3.2-12
VILLA ALEMANA	Hospital Provincial Marga Marga	SHMM	AD 3.2-12
VIÑA DEL MAR	Hospital Gustavo Fricke	SHGF	AD 3.2-13
VIÑA DEL MAR	Hospital Naval Almirante Nef	SHHN	AD 3.2-13
VIÑA DEL MAR	Reitz Dos	SHRZ	AD 3.2-13
ZAPALLAR	Alta Vista	SHAV	AD 3.2-13
ZAPALLAR	San Cristóbal	SHCI	AD 3.2-13
REGIÓN METROPOLITANA DE SANTIAGO			
COLINA	Agroforestal	SHCH	AD 3.2-15
COLINA	Centro Médico Clínica Alemana de Chicureo	SHNA	AD 3.2-15
COLINA	CLC- Chicureo	SHLI	AD 3.2-15
COLINA	Eagle Copters	SHBH	AD 3.2-15
COLINA	RAC	SHEO	AD 3.2-16
COLINA	Santa Maria De Liray	SHSA	AD 3.2-16
CERRO NAVIA	Hospital Felix Bulnes	SHFB	AD 3.2-16
ESTACIÓN CENTRAL	Escuela de Investigaciones Policiales	SHEI	AD 3.2-16
ESTACIÓN CENTRAL	Gertrudis Echeñique	SHGE	AD 3.2-17
ESTACIÓN CENTRAL	Hospital Clínico Mutual de Seguridad	SHMS	AD 3.2-17
HUECHURABA	Santiago SPA	SHSH	AD 3.2-17
INDEPENDENCIA	Hospital San José	SHJO	AD 3.2-17
ISLA DE MAIPO	Los Paltos	SHAL	AD 3.2-18
LA REINA	Prefectura Aeropolicial de Carabineros	SHCA	AD 3.2-18
LAS CONDES	Clínica Las Condes	SHCC	AD 3.2-18
LAS CONDES	Clínica Las Condes – Edificio Verde A	SHEV	AD 3.2-18
LAS CONDES	Clínica San Carlos de Apoquindo	SHUC	AD 3.2-19
LAS CONDES	Edificio CorpGroup	SHGR	AD 3.2-19
LAS CONDES	Edifico Itaú	SHEC	AD 2.3-19
LAS CONDES	Edificio Huidobro	SHEH	AD 3.2-20

COMUNA	HELIPUERTO	INDICADOR	PAGINA
REGIÓN METROPOLITANA DE SANTIAGO (CONTINUACIÓN)			
LAS CONDES	Hospital DIPRECA	SHHI	AD 3.2-20
LAS CONDES	Hospital FACH	SHHF	AD 3.2-20
LAS CONDES	Isidora 3000	SHIS	AD 3.2-20
LAS CONDES	Isidora El Bosque	SHOR	AD 3.2-21
LAS CONDES	Titanium	SHPD	AD 3.2-21
LO BARNECHEA	Alto Trapenses	SHTS	AD 3.2-21
LO BARNECHEA	Base Central	SHLB	AD 3.2-22
LO BARNECHEA	Base Olimpo	SHBO	AD 3.2-22
LO BARNECHEA	ETXEA	SHXE	AD 3.2-22
LO BARNECHEA	Los Portones	SHLP	AD 3.2-22
LO BARNECHEA	Valle Escondido	SHVE	AD 3.2-22
LO BARNECHEA	Valle Nevado	SHDO	AD 3.2-23
LOS CERRILLOS	Los Cerrillos	SHFA	AD 3.2-23
MAIPÚ	Clínica Indisa Maipú	SHIM	AD 3.2-23
MELIPILLA	Hospital San José de Melipilla	SHHM	AD 3.2-23
ÑUÑOA	General Humberto Arriagada V.	SHGA	AD 3.2-23
PADRE HURTADO	Santa Teresa	SHPH	AD 3.2-24
PEÑALOLEN	Clínica Las Condes-Peñalolen	SHCL	AD 3.2-24
PEÑALOLEN	Hospital Santiago Oriente	SHSO	AD 3.2-24
PIRQUE	Sumaya	SHYA	AD 3.2-24
PROVIDENCIA	Clínica Indisa	SHIN	AD 3.2-25
PROVIDENCIA	Clínica Santa María	SHMA	AD 3.2-25
PROVIDENCIA	Edificio Corporativo CTC	SHTC	AD 3.2-25
PROVIDENCIA	Edificio Torre San Ramón	SHSR	AD 3.2-25
PROVIDENCIA	Nueva de Lyon	SHNL	AD 3.2-25
PUDAHUEL	Aerosentrans	SHAS	AD 3.2-26
QUILICURA	Kipreos	SHKI	AD 3.2-26
SAN BERNARDO	**Wellford**	**SHWE**	**AD 3.2-26**
SAN MIGUEL	Hospital Ramón Barros Luco	SHBL	**AD 3.2-27**
SAN PEDRO	La Cabaña	SHME	AD 3.2-27
SANTIAGO	Asistencia Pública Dr. Alejandro del Río	SHAP	AD 3.2-27
SANTIAGO	Banco Santander	SHBS	AD 3.2-27
SANTIAGO	Corporativo Mutual	SHCM	AD 3.2-28
SANTIAGO	Edificio Exterior	SHBE	AD 3.2-28
SANTIAGO	Ejército Bicentenario	SHEB	AD 3.2-28
SANTIAGO	José Miguel Carrera	SHRE	AD 3.2-28
SANTIAGO	Las Américas	SHLA	AD 3.2-28
SANTIAGO	Ministerio de Defensa Nacional	SHMD	AD 3.2-29
SANTIAGO	Moneda Bicentenario	SHSP	AD 3.2-29
SANTIAGO	Sonda	SHSD	AD 3.2-29
TALAGANTE	Hospital Provincial de Talagante	SHTA	AD 3.2-30
VITACURA	Clínica Alemana Santiago	SHCD	AD 3.2-30
VITACURA	El Mercurio	SHEM	AD 3.2-30
VITACURA	Gildemeister	SHRA	AD 3.2-30
REGIÓN DEL LIBERTADOR GENERAL BERNARDO O'HIGGINS			
COLTAUCO	Santa Rosa	SHAU	AD 3.2-31
LAS CABRAS	Rapel	SHRP	AD 3.2-31
MACHALI	Helicopters	SHHE	AD 3.2-31
NAVIDAD	Matanzas	SHAD	AD 3.2-31
PEUMO	La Rosa Peumo	SHRO	AD 3.2-31
RANCAGUA	La Gonzalina	SHLG	AD 3.2-32
REQUINOA	Los Lirios	SHGO	AD 3.2-32

COMUNA	HELIPUERTO	INDICADOR	PAGINA
REGIÓN DEL MAULE			
CURICÓ	Hospital Provincial de Curicó	SHIC	**AD 3.2-33**
TALCA	Aerofly	SHFY	**AD 3.2-33**
TALCA	Hospital Regional de Talca	SHHT	**AD 3.2-33**
TENO	Santa Graciela	SHTE	**AD 3.2-33**
VICHUQUEN	Los Junquillos	SHLJ	**AD 3.2-34**
VICHUQUEN	Santa Carolina	SHAF	**AD 3.2-34**
YERBAS BUENAS	Esmeralda	SHEE	**AD 3.2-34**
YERBAS BUENAS	San Esteban	SHET	**AD 3.2-34**
REGIÓN DEL ÑUBLE			
CHILLAN	Helipuerto Regional de Ñuble	SHNB	**AD 3.2-35**
QUIRIHUE	El Guanaco	SHGU	**AD 3.2-35**
REGIÓN DEL BÍO BÍO			
CONCEPCIÓN	Hospital Clínico Regional de Concepción	SHHC	**AD 3.2-37**
CONCEPCIÓN	Torre Ligure	SHTL	**AD 3.2-37**
LOS ÁNGELES	Edificio Corporativo CMPC	SHPC	**AD 3.2-37**
LOS ÁNGELES	Hospital de los Ángeles, Dr. Victor Ríos Ruiz	SHLN	**AD 3.2-37**
REGIÓN DE LA ARAUCANÍA			
TEMUCO	Del Pacífico	SHDP	**AD 3.2-39**
TEMUCO	Hospital Regional de Temuco	SHSS	**AD 3.2-39**
VILLARRICA	Villarrica Park Lake	SHVI	**AD 3.2-39**
REGIÓN DE LOS LAGOS			
☞ **ANCUD**	**Hospital San Carlos de Ancud**	**SHSC**	**AD 3.2-41**
OSORNO	Hospital San José	SHSJ	**AD 3.2-41**
PUERTO MONTT	Hospital de Puerto Montt	SHLL	**AD 3.2-41**
PUERTO MONTT	Pelluco	SHPE	**AD 3.2-41**
REGIÓN DE AYSEN DEL GENERAL CARLOS IBÁÑEZ DEL CAMPO			
CHILE CHICO	Terra Luna	SHLU	**AD 3.2-43**
COYHAIQUE	Hospital de Coyhaique	SHCY	**AD 3.2-43**
COYHAIQUE	Lago La Paloma	SHPM	**AD 3.2-43**
REGIÓN DE MAGALLANES Y DE LA ANTÁRTICA CHILENA			
PRIMAVERA	Ánguila 1	SHAG	**AD 3.2-45**
PRIMAVERA	Catalina Norte 1	SHNC	**AD 3.2-45**
PRIMAVERA	Catalina Norte 2	SHNO	**AD 3.2-45**
PRIMAVERA	Cerro Sombrero	SHSB	**AD 3.2-45**
PRIMAVERA	Punta Catalina	SHPU	**AD 3.2-45**
PRIMAVERA	Skua 1	SHSK	**AD 3.2-45**
PRIMAVERA	Skua 4	SHSU	**AD 3.2-45**
PUERTO NATALES	Hospital Puerto Natales	SHNT	**AD 3.2-45**
PUNTA ARENAS	Carabineros de Chile	SHHR	**AD 3.2-46**
PUNTA ARENAS	DAP Helicópteros S.A.	SHDH	**AD 3.2-46**
PUNTA ARENAS	Hospital Clínico Punta Arenas	SHHP	**AD 3.2-46**
SAN GREGORIO	Batería Dúngenes 1	SHDG	**AD 3.2-46**
SAN GREGORIO	Daniel 1	SHDN	**AD 3.2-46**
SAN GREGORIO	Posesión	SHSE	**AD 3.2-46**
SAN GREGORIO	Posesión 5	SHSI	**AD 3.2-47**
SAN GREGORIO	San Gregorio	SHSG	**AD 3.2-47**
HELIPLATAFORMA	Atmosphere	SHAT	**AD 3.2-49**
HELIPLATAFORMA	Betanzos	SHBB	**AD 3.2-49**

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE
INTENTIONALLY LEFT BLANK

Región de Arica y Parinacota

HELIPUERTOS

CIUDAD HLP	COORD UBICACIÓN	ELEV M FT	LDGA				SER	HORARIO Funcionamiento	ADM USO OBS
			TLOF Punto Toma Contacto	TIPO HLP SFC	RSTG	LGT			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
ARICA Helipuerto Juan Noé C. SHJN	18 28 58 S 70 18 47 W 1 km SE de la Plaza Colón	57 187	Cuadrado 18 x 18 m Cuadrado 10 x 10 m	Elevado Hormigón	11.000 Kg	YES	WDI LGT	H24	Magdalena Gardilcic F. PUB Con fines asistenciales TEL +56 58 2204159
ARICA/Helipuerto Juan Noé Crevani - Orientación magnética, despejado de obstáculos, arco entre los 080° a 260 °. Pendiente longitudinal 1 por ciento. - HLP 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	Hormigón	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

INTENTIONALLY LEFT BLANK

Región de Tarapacá

HELIPUERTOS

CIUDAD HLP	COORD UBICACIÓN	ELEV M FT	LDGA TLOF Punto Toma Contacto	LDGA TIPO HLP SFC	LDGA RSTG	LDGA LGT	SER	HORARIO Funcionamiento	ADM USO OBS
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
ALTO HOSPICIO Helipuerto Hospital Alto Hospicio SHTO	20 17 45.7 S 70 05 51.5 W	526 1726	Cuadrado 20 x 20 m Cuadrado 10 x 10 m	Elevado Hormigón	5.000 Kg	- Luces de Obstrucción en esquina plataforma; - Reflectores instalados en plataforma; - Luces de perímetro color verde	WDI Equipo Mínimo SEI	H24	Francisco Carpio Arias PUB Con fines asistenciales TEL +56 572539135 CEL +56 995962495 francisco.carpio@hah.gob.cl
ALTO HOSPICIO/Helipuerto Hospital Alto Hospicio - Orientación Magnética 090° / 270° (09/27).									
IQUIQUE Helipuerto Cuartel Gral. VI División de Ejercito SHIQ	20 13 48 S 70 08 42 W SECT Playa Cavancha	8 26	Cuadrado 50 x 50 m	Pasto	5.000 Kg	NIL	NIL	HJ	Ejercito de Chile HLP uso exclusivo MIL CLR OPS TEL +56 57 2400800 FAX +56 57 421178

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE
INTENTIONALLY LEFT BLANK

Región de Antofagasta

HELIPUERTOS

CIUDAD HLP	COORD UBICACIÓN	ELEV M FT	LDGA				SER	HORARIO Funcionamiento	ADM USO OBS
			TLOF Punto Toma Contacto	TIPO HLP SFC	RSTG	LGT			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
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	Círculo 8 m diámetro	Elevado Hormigón	50 por ciento dinámico	NIL	NIL	NIL	Comandante I División Ejército HLP uso exclusivo MIL CLR OPS vía TEL +56 55 2200100 con Ayudantía Comandancia
ANTOFAGASTA Helipuerto Hospital de Antofagasta SHHA	23 37 0.60 S 70 23 10 W	72 235	Cuadrado 18 x 18 m Círculo 8 m diámetro	Elevado Hormigón	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.									
CALAMA Helipuerto Hospital Carlos Cisternas SHCF	22 26 40 S 68 55 00 W 6.5 KM al NW Ad. El Lóa	2282 7486	Cuadrado 16 x 16 m Cuadrado 9 x 9 m	Elevado Hormigón	2.000 Kg	APN iluminada con LGT perimetrales	WDI Equipo mínimo SEI	H24	Milton Olave Escobar PUB Con Fines Asistenciales TEL +56552599586 / +56963065629 director.calama@redsalud.gob.cl
CALAMA/Helipuerto Hospital Carlos Cisternas - Orientación Magnética 020° - 200°. - 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 futbol. 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. - 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. - 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.									
TALTAL Helipuerto Paranal SHPA	24 38 30 S 70 22 57 W 2.6 KM al SE Observatorio Cerro Paranal	2397 7864	Cuadrado 20 x 20 m Círculo 6 m diámetro	Superficie Asfalto	7.000 Kg	NIL	WDI	HJ	Vanessa Peidro Cid PVT TEL +56552435119 CEL +56934336557 vanessa.peidrocid@eso.org
TALTAL/Helipuerto Paranal - Orientación Magnética 162º - 342º.									

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE
INTENTIONALLY LEFT BLANK

Región de Atacama

HELIPUERTOS

CIUDAD HLP	COORD UBICACIÓN	ELEV M FT	LDGA				SER	HORARIO Funcionamiento	ADM USO OBS
			TLOF Punto Toma Contacto	TIPO HLP SFC	RSTG	LGT			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
COPIAPÓ Helipuerto Holvoet SHHO	27 23 50 S 70 15 43 W Km 6 Ruta CH 31 sector Paipote	473 1153	Círculo 20 m diametro Círculo 8 m diámetro	Superficie Hormigón	9.000 Kg	Area de toma de contacto y punto de toma de contacto	WDI LGT	H24	Edwin Holvoet T. PVT CEL +56 995422514
COPIAPÓ/Helipuerto Holvoet - Orientación Magnetica 06-24.									
COPIAPÓ 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	Círculo 22 m diámetro Cuadrado 12 x 12 m	Elevado Hormigón	7.000 Kg	YES	Equipo mínimo SEI	H24	Bernardo Villablanca Llanos. PUB Con fines asistenciales TEL +5652467005 / +56522467396 directorhrc@redsalud.gov.cl
COPIAPÓ/Helipuerto Hospital San José del Carmen - APCH/DEP entre 060° y 240° en el 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.									

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE
INTENTIONALLY LEFT BLANK

Región de Coquimbo

HELIPUERTOS

CIUDAD HLP	COORD UBICACIÓN	ELEV M FT	LDGA				SER	HORARIO Funcionamiento	ADM USO OBS
			TLOF Punto Toma Contacto	TIPO HLP SFC	RSTG	LGT			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
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	36,75 x 28,50 m Círculo 10 m diàmetro	Superficie Asfalto	5.000 Kg	NIL	WDI	HJ	Pedro Godoy A. PVT TEL +56 51 254333 CEL +56 9 6995974
LA SERENA/Helipuerto Publi-G - Orientación Magnética 270 grados. - Los usuarios deberán establecer comunicación y coordinación aeronáutica con la Serena TWR y/o modalidad TIBA desde otras ubicaciones.									
OVALLE Helipuerto Hospital de Ovalle SHAO	30 34 42,71 S 71 11 30,27 W 2700 m al N Centro Ovalle	317 1032	Cuadrado 20 x 20 m Cuadrado 10 x 10 m	Elevado Hormigón	10.000 Kg	YES	WDI	H24	Juan Pablo Figueroa M. PUB Con Fines Asistenciales TEL +56 532663363 juanpablo.figueroa@redsalud.gov.cl
OVALLE/Helipuerto Hospital de Ovalle. - Orientación Magnética: APCH 040° DEP 220°. - Servicios terrestres: Equipo mínimo de Salvamento y Extinción de Incendios.									

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE
INTENTIONALLY LEFT BLANK

Región de Valparaíso

HELIPUERTOS

CIUDAD HLP	COORD UBICACIÓN	ELEV M FT	LDGA				SER	HORARIO Funcionamiento	ADM USO OBS
			TLOF Punto Toma Contacto	TIPO HLP SFC	RSTG	LGT			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
CACHAGUA Helipuerto Cachagua SHCG	32 34 46 S 71 27 17.6 W Al poniente de Cachagua	28 92	Pentágono 8.4 x 11.3 x 6.2 x 5.0 x 9.4 m círculo 6 m diámetro	Elevado Hormigón	3.000 Kg	NIL	NIL	HJ	Ricardo Real Ibar PVT CLR uso vía TEL TEL +56223777455 CEL +56998430028 ricardo.real@aerocardal.com .

CACHAGUA/Helipuerto Cachagua
- Orientación Magnética 220° -300°.
- Aproximaciones y despegues 220º-300º. Prohibese sobrevuelo areas 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 vira hacia la derecha en un angulo de 45° a 50°, lo que permite quedar totalmente libre de obstáculos.
- El HLP se ubica en un entorno hostil congestionado, pero se definio un eje de aproximacion y un eje de despegue que permitira una operacion especifica en un entorno hostil, pero en eje no congestionado. Conforme a lo anterior los HEL en categoria B solo podran operar en dicho HLP para actividades privadas. Para operaciones aéreas comerciales, solamente podran operar HEL categoria 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 obstaculos, algunos de ellos inamovibles, es necesario mantener la orientacion del eje de aproximacion 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 aproximacion 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.

CASABLANCA Helipuerto Lo Ovalle SHOV	33 15 03 S 71 22 06 W 8 km NE de Casablanca	280 919	Cuadrado 18 x 18 m Cìrculo 8 m diámetro	Superficie Hormigón	4.000 Kg	NIL	WDI	HJ	Patricio Matamala S. PVT TEL +56 32 2671594

CASABLANCA/Helipuerto Lo Ovalle
- HLP Se ubica dentro de Zona Restringida SC-R67 de entrenamiento de ACFT de la Armada de Chile.
- Operaciones desde y hacia HLP deberan 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.

LOS ANDES Helipuerto Portillo SHPT	32 50 14.24 S 70 07 53.42 W 100 m SW del Hotel Portillo	2880 9449	Cuadrado 18 x 18 m Círculo 6 m diámetro	Superficie Hormigón	5.000 Kg	NIL	WDI	HJ De Junio a Octubre	Michael Purcell PVT CLR uso vía TEL TEL +56 223617000 CEL +5699184410 mpurcell@skiportillo.com

LOS ANDES/Helipuerto Portillo
- Orientación magnética 180/360 grados
- 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.

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	Círculo 25 m diámetro Círculo 12.5 m diámetro	Superficie Pasto	6.500 Kg	NIL	WDI Equipo mínimo SEI	HJ	Carlos Barrie Orellana PVT TEL +56996804371 cbarrie@helicopterosdelpacifico.com

OLMUE/Helipuerto Santa Laura.
- Orientación Magnética 360° -221° (36-22)

Restricciones Operacionales:

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 010º y 200º , 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.

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.

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.

Región de Valparaíso (continuación)

HELIPUERTOS

CIUDAD HLP	COORD UBICACIÓN	ELEV M FT	LDGA				SER	HORARIO Funcionamiento	ADM USO OBS
			TLOF Punto Toma Contacto	TIPO HLP SFC	RSTG	LGT			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
PUCHUNCAVI Helipuerto Aguas Blancas SHAB	32 39 56 S 71 26 25 W 350 m S de Maitencillo	31 102	Rectángulo 12 x 12 m Círculo 6 m diámetro	Elevado Madera	2.000 Kg	NIL	NIL	ⓘ	Roberto Santamaría K PVT CLR USO vía TEL. TEL +56 2 22310111 CEL +56 98294706
PUCHUNCAVI/Helipuerto Aguas Blancas ⓘ 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.									
QUILLOTA Helipuerto Hospital Biprovincial Quillota-Petorca SHBI	32 54 06,40 S 71 15 10,50 W 700 m. al SW de Mall Shopping Center Quillota	139 456	Cuadrado 27 x 27 m Círculo de 13 m diámetro	Elevado Hormigón	5.000 Kg	Luces de Obstrucción en esquina plataforma; Reflectores instalados en plataforma; luces perímetro color verde.	WDI	H24	Harold Enrique Faúndez PUB Con Fines Asistenciales TEL +56332298028 +56989211148 haroldo.faundezr@redsalud.gob.cl secretaria.hquillota@redsalud.gob.cl
QUILLOTA/Helipuerto Hospital Biprovincial Quillota-Petorca Restricciones Operacionales: a) El emplazamiento del Helipuerto Biprovincial Quillota-Petorca es considerado actualmente como “Entorno No Hostil”, debido a la ubicación de zonas despejadas a su alrededor, en los ejes de aproximación y despegues, que no implicaría riesgos para terceros, por lo que puede ser utilizado por Helicópteros certificados como Categoría A y B. b) El Helipuerto podrá ser utilizado para aeronaves que realizan vuelos asistenciales en operaciones diurnas y nocturnas y excepcionalmente para transporte aéreo no regular de pasajeros. c) En consideración al viento predominante sobre la plataforma del Helipuerto, se estima que el eje de aproximación y despegue más apropiado se encuentra comprendido entre los rumbos 180º y 270º. e) 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.									
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	Cuadrado 20 x 20 m Cuadrado 10 x 10 m	Elevado Concreto	5.000 Kg	Plataforma Iluminada con luces perimetrales.	Equipo mínimo SEI	H24	Serv. Salud Valparaíso San Antonio PUB Con fines asistenciales Enrique Jiménez Mira TEL +56352206162 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.									
VILLA ALEMANA Helipuerto Hospital Provincial Marga Marga SHMM	33 04 02.1 S 71 22 28.0 W 2.6 Km al S Plaza de Armas de Villa Alemana	210 689	Cuadrado de 20 x 20 m Cuadrado de 11 x 11 m	Elevado Hormigón	6.000 Kg	NIL	WDI Equipo mínimo SEI	H24	Jimmy Walker Vergara PUB Con Fines Asistenciales CEL +56966792632 Jimmy.walker.v@redsalud.gob.cl
VIILLA ALEMANA/Helipuerto Hospital Provincial Marga Marga - Orientación Magnética: Aproximación Despegue 260°-030°. Restricciones Operacionales: a) El helipuerto se ubica en entorno no hostil, siempre y cuando se respeten los rumbos 260° - 030°. Según esto, pueden operar aeronaves Categorías A y B, clases performance 1, 2 y 3. b) Se prohíbe el sobrevuelo de las zonas residenciales para helicópteros categoría B, clase performance 3. Sin embargo, se debe priorizar en todo momento las maniobras de aproximación y despegues en zonas despejadas ubicadas en el sector sur y suroeste. c) Mangueras del sistema de extinción de incendios automático ubicadas al Este (80°) y Noreste (297°).									

Región de Valparaíso (continuación)

HELIPUERTOS

CIUDAD HLP	COORD UBICACIÓN	ELEV M FT	LDGA TLOF Punto Toma Contacto	LDGA TIPO HLP SFC	LDGA RSTG	LDGA LGT	SER	HORARIO Funcionamiento	ADM USO OBS
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
VIÑA DEL MAR Hospital Gustavo Fricke SHGF	33 01 45 S 71 32 34,7 W	74 243	Cuadrado 20.25 x 20.25 m Cuadrado 10 x 10 m	Elevado Hormigón	5.000 Kg	NIL	WDI	H24	Leonardo Reyes Villagra PUB Con Fines Asistenciales TEL+56 322577602 / 32257603 +56999197772 Leonardo.reyes@redsalud.gob.cl
VIÑA DEL MAR/Hospital Gustavo Fricke - Orientación Magnética ARR 170°/240° DEP 350°/060° - 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 amplazamiento se encuentra rodeado de edificios vias angostas de alto transito 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. - Consecuente con lo anterior, el helipuerto puede ser utilizado solo por helicopteros multimotores , clase perfomance 1 Categoria A: operaciones con una perfomance tal que, en caso de falla del motor critico, permite al helicoptero continuar el vuelo en condiciones de seguridad hasta un area de aterrizaje apropiada, a menos que la falla ocurra antes de alcanzar el punto de decision para el DEP (top) o despues de pasar el punto de decisión para el aterrizaje (ldp), casos en que el helicoptero debe poder aterrizar dentro del area de despegue interrumpido o de aterrizaje, respetando los ejes de aproximacion y DEP definidos y que operen dentro de las limitaciones operacionales de la aeronave segun el Manual de vuelo y su tripulacion entrenada y capacitada para) operar en HLP elevados en condiciones visuales sea de dia o de noche.									
VIÑA DEL MAR Hospital Naval Almirante Nef SHHN	32 59 48 S 71 32 09 W	61 200	Cuadrado 26 x 26 m	Superficie Hormigón	16.000 Kg	YES	Equipo mínimo SEI	H24	Armada de Chile MIL TEL +56 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	Cuadrado 20 x 20 m Círculo 9 m diámetro	Elevado Hormigón	5.000 Kg	YES	WDI Equipo mínimo SEI	HJ	Felipe Reitz Lobo PVT TEL +56322631053 CEL +56995325184 felipe@mudau.cl
ZAPALLAR Helipuerto Alta Vista SHAV	32 37 18,45 S 71 23 58 W	134 440	Cuadrado 18 x 18 m Círculo 8 m diámetro	Asfalto / Gravilla	2.500 Kg	NIL	WDI	HJ	Martin Galdames PVT
ZAPALLAR/Helipuerto Alta Vista - Orientación Magnetica 060º - 240º - CTN OBST tendido electrico señalizado de 2 M HGTperpendicular 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	Rectángulo 8 x 7 m Círculo 6 m diámetro	Estructura de madera	5.000 Kg	NIL	WDI SGL	HJ	Christoph Kauffmann B. PVT CLR uso vía TEL TEL +56 2 22206191
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 solamenete por el sector Weste entre 250 gradoas y los 310 grados.									

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE
INTENTIONALLY LEFT BLANK

Región Metropolitana de Santiago

HELIPUERTOS

CIUDAD HLP	COORD UBICACIÓN	ELEV M FT	LDGA				SER	HORARIO Funcionamiento	ADM USO OBS
			TLOF Punto Toma Contacto	TIPO HLP SFC	RSTG	LGT			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
COLINA Helipuerto Agroforestal SHCH	33 13 15,70 S 70 45 34,60 W 26 km NW Plaza de Armas de Santiago	516 1693	Círculo 22 m diámetro Cìrculo 10 m diámetro	Superficie Hormigón	10.000 Kg	Luces de perímetro FATO y Faro Giratorio	WDI	H24 VFR	Juan Marentis R. PVT CLR uso vía TEL CEL +56 9 79597400

COLINA/ Helipuerto Agroforestal
- APCH/DEP FM 010° TO 190°.
- CTN Cerro de 70 m HGT ubicado a 195 m al NE HLP.

Limitaciones Operacionales:

a) Helipuerto emplazado en un Entorno no Hostil, por la baja presencia de obstáculos que están en las trayectorias más probables de aproximación final y despegue inicial.
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.
c) Los Helicópteros que operarán en una primera fase serán AS 350 B3, Bell 206 y Lama.
d) Los Helicópteros deberán operar cumpliendo con lo estipulado en el Manual de Vuelo del fabricante, respetando las condiciones mínimas de meterología para vuelo con referencia visuales.

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	Cuadrado 21 x 21 m Cuadrado 12 x 12 m	Superficie Asfalto	5.000 Kg	NO	WDI Iluminado	H24	Juan Pablo Abarca Peña PVT Con 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 Helipuerto CLC-Chicureo SHLI	33 16 57,80 S 70 39 02,80 W 8 Km S de Colina	563 1847	Cuadrado 18 x 18 m Cuadrado 10 x 10 m	Superficie Asfalto	10.000 Kg	NO	WDI Equipo mínimo SEI	HJ	**Katarina Bucovich Hirigoyen** PUB Con fines Asistenciales **TEL 226103383** **CEL +56977984144** **kbucovich@clinicalascondes.cl**

COLINA/Helipuerto CLC-Chicureo
- Orientación Magnetica 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
- 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 prohiben 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 Eagle Copters SHBH	33 16 17.01 S 70 39 00.66 W 8 km S de Colina	575 1887	Cuadrado 20 x 20 m Cìrculo 10 m diámetro	Superficie Hormigón	6.000 Kg	SI	WDI	HJ	Martin Busquets S. PVT TEL +56 2 29483200 info@eaglecopters.cl

COLINA/Helipuerto Eagle Copters:
- APCH - DEP BTN 030° - 270°.
- Limitaciones:

a) El helipuerto se ubica en un "Entorno no hostil" ya que, en el área final, no se sobrevuelan edificaciones o vías de tránsito vehicular y peatonal que atenten contra la seguridad de personas o bienes en superficie.
b) El eje o sector de aproximación normal hacia el helipuerto, de preferencia debiera homologarse al tránsito de aeronaves de ala fija, es decir, de Este a Weste (orientación de la pista) o bien de Noreste a Sur-este por condiciones normales de viento en superficie. La planificación de la trayectoria final para la aproximación dependerá del criterio operacional del piloto, teniendo en consideración entre otros factores: la dirección del momento del viento y su intensidad, peso operacional de la aeronave, temperatura ambiental, restricciones operaciones según el Manual de Vuelo del helicóptero.
c) Desde el punto de vista operacional y de seguridad aérea, el helipuerto puede prestar servicios en condiciones normales (día-VFR) y sin restricciones para todo tipo de aeronaves de ala rotatoria que cumpla con las performances requeridas tanto para el aterrizaje como para su despegue.
d) La aeronave que opere en el sector, desde o hacia el helipuerto, deberá irradiar su posición e intenciones, con la finalidad de prevenir riesgos con otras aeronaves que transiten por el lugar.

Región Metropolitana de Santiago (continuación)

HELIPUERTOS

CIUDAD HLP	COORD UBICACIÓN	ELEV M FT	LDGA				SER	HORARIO Funcionamiento	ADM USO OBS
			TLOF Punto Toma Contacto	TIPO HLP SFC	RSTG	LGT			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
COLINA Helipuerto RAC SHEO	33 16 14.30 S 70 39 02 W A 45 m Eje RWY SCHC	567 1860	Cuadrado de 20 x 20 m Circulo 5 m radio	Superficie Hormigón / Pasto	5.000 Kg	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.									
COLINA Santa María de Liray SHSA	33 14 46.10 S 70 43 20.50 W	552 1712	Círculo 18 m diámetro Circulo 9 m diametro	Superficie Pasto / Tierra	3.000 Kg	NIL	WDI	HJ	Ernesto Fernando Mosso PVT TEL +569998219172 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 sewr considerados desde el N y E. - El Piloto al mando evaluará, previo cálculo operacional, las trayectoroias 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.									
CERRO NAVIA Helipuerto Hospital Félix Bulnes SHFB	33 25 28 S 70 44 29 W	538 1765	Cuadrado 20 x 20 m Cuadrado 12 x 12 m	Hormigón	5.000 Kg	YES	WDI	H24	Servicio Redes Asistenciales PUB Adm. Analid Millar Alveal TEL +56 226122736 CEL +56 991618827 email analid.millar@redsalud.gob.cl
ESTACIÓN CENTRAL 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	Cuadrado 15 x 15 m Círculo 8 m diámetro	Hormigón	9.000 Kg	YES	WDI SGL	H24	Patricio Contreras R PVT CLR uso vía TEL TEL +56 2 26773952 +56 2 26773711 .
ESTACIÓN CENTRAL/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.									

Región Metropolitana de Santiago (continuación)

HELIPUERTOS

CIUDAD HLP	COORD UBICACIÓN	ELEV M FT	LDGA				SER	HORARIO Funcionamiento	ADM USO OBS
			TLOF Punto Toma Contacto	TIPO HLP SFC	RSTG	LGT			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
ESTACIÓN CENTRAL Helipuerto Gertrudis Echeñique SHGE	Plataforma Norte 33 25 01.9 S 70 35 30.3 W	709 2326	Rectángulo 12 x 18 m Círculo 9 m diámetro	Elevado Hormigón	3.200 Kg	NO	Equipo mínimo SEI	HJ	Jorge Grebe Verdugo. PVT CEL +56998371098 jgrebe51@yahoo.com
	Plataforma Sur 33 25 02.9 S 70 35 30.2 W	709 2326	Rectángulo 12 x 18 m Círculo 9 m diámetro	Elevado Hormigón	3.200 Kg				
ESTACIÓN CENTRAL/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.									
ESTACIÓN CENTRAL Helipuerto Hospital Clínico Mutual de Seguridad SHMS	33 27 26,4 S 70 42 00 W 5 km SW Plaza de Armas	525 1723	Círculo 19 m diámetro Círculo Cruz 9 m	Hormigón	5.000 Kg	YES	Equipo mínimo SEI	H24	Cesar Tambaley R. PUB Con fines asistenciales Tel +56 2 26775000
ESTACIÓN CENTRAL/Helipuerto Hospital Clínico Mutual de Seguridad. - Orientación Magnetica 210 – 030 DEG - CTC Santiago Radar ARR 129.7 MHz / DEP 121.1 MHZ. y/o FREQ Tobalaba TWR - CTN Edificio en cercania HLP entre los 205° a 125°									
HUECHURABA Helipuerto Santiago SPA SHSH	33 22 55,40 S 70 37 32 W Huechuraba, 10.6 KM al NE AD SCTB	515 1690	Círculo 20 m Diámetro Círculo 10 m diámetro 3 Puntos de Posada	Hormigón	10.000 Kg	NIL	WDI	H24	Francisco Fluxa Hernández PVT TEL +56991592036
INDEPENDENCIA 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	Cuadrado 20 x 20 m Cuadrado 11 x 11 m	Elevado Hormigón	3.000 Kg	Área de contacto Obstáculos	WDI SGL	H24	Hernán Vera Contreras PUB TEL +5625680692 +56942585818 Hernan.verac@redsalud.gov.cl Coordinar OPS vías TEL
INDEPENDENCIA/Helipuerto Hospital San José - Orientación Magnética: ARR 340° a 050°, DEP 130° a 190°. Limitaciones operacionales: a) 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 ademas residencias de personas. b) El VTO predominante en SFC en el sector de ubicacion del emplazamiento, durante el transcurso del año proviene habitualmente desde el S o del N en otono e invierno. la orientacion de APCH mas conveniente, seria en el arco 340° a los 210°, por el NE, como asi tambien entre los 180° y 210°. La fase de DEP debe ser en direccion general hacia el SW o NE. c) De producirse una falla durante la fase de inicio de un DEP o en la fase final de una APCH que involucre la realizacion 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. d) Se estima que la operacion de un HEL del tipo AW-109 Bell-429 de categoria “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 cumple los procedimientos y las tecnicas asociadas a estas maniobras. e) La direccion e intensidad del vto, la temperatura y el peso, son factores importantes que deben ser considerados en la planificacion 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 angulos normales o altos de ser necesario. f) En caso de catastrofe o emerg se puede emplear HEL de menor categoria para trasladar heridos de gravedad.									

Región Metropolitana de Santiago (continuación)

HELIPUERTOS

CIUDAD HLP	COORD UBICACIÓN	ELEV M FT	LDGA TLOF Punto Toma Contacto	LDGA TIPO HLP SFC	LDGA RSTG	LDGA LGT	SER	HORARIO Funcionamiento	ADM USO OBS
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
ISLA DE MAIPO Helipuerto Los Paltos SHAL	33 43 32 S 70 55 49 W 6.5 km S de Talagante	298 978	Cuadrado 16 x 16 m Círculo 8 m diámetro	Pasto / Hormigón	5.000 Kg	NIL	WDI	HJ	José Ariztía de Castro PVT CLR OPS vìa TEL +56 2 22840290 Casiila 256 Talagante TEL +56 28192945

ISLA DE MAIPO/Helipuerto Los Paltos.
- Orientación magnética 225 grados/045 grados.
- HLP ubicado en un Entorno Hostíl 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.

LA REINA Helipuerto Prefectura Aeropolicial de Carabineros de Chile SHCA	33 27 19 S 70 32 54 W	631 2070	Cuadrado 18 x 18 m	Hormigón	5.000 Kg	YES	Equipo mínimo SEI	H24	Carabineros de Chile MIL OPS en coordinación y autorización Tobalaba Torre
LAS CONDES Helipuerto Clínica Las Condes SHCC	**33 23 6,36 S** **70 31 47,84 W** Sobre azotea edificio ubicado a 120 m SE del Edificio principal de la Clínica Las Condes	786 **2579**	Círculo 18 m diámetro **Rectángulo** 10 x 10 m Cruz de Hospital	Elevado Hormigón	5.000 Kg	YES	WDI SGL Diurna / Nocturna	H24	**Marcelo Gaete Vicencio** PUB **TEL +56226105150** **+56955327291** **mgaete@clinicalascondes.cl**

LAS CONDES/Helipuerto Clínica Las Condes
- Orientación magnética 010 y grados 190 grados.
- 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.

Condiciones Operacionales:

a) El HLP cuenta con iluminación de su plataforma.
b) La Carta de aproximación visual (VAC SHCC) establece las rutas de aproximación y salida del helipuerto.
c) Se deberá aproximar y salir de acuerdo con lo establecido en la VAC SHCC.
d) Obstáculos permanentes entre los 240° y los 300°, a contar de 8 m del borde W de la plataforma.
e) Para hacer uso del HLP 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.

Restricciones:

i. Las aeronaves que operen en el HLP deberán establecer contacto previo con Tobalaba y/o Santiago Radar (RDR).
ii. El entorno operacional presenta características de hostil congestionado.
iii. Solo lo podrán utilizar helicópteros Categoría "A", operando en Clase de performance 1.
iv. **Las operaciones solo podrán ser VFR, diurnas o nocturnas.**

LAS CONDES Helipuerto Clínica Las Condes Edificio Verde A SHEV	33 23 06,91 S 70 31 51,78 W Ubicado a 106 metros al SW del HLP Clínica Las Condes (SHCC)	771 2529,53	Círculo 18 m diámetro Cuadrado 10 x 10 m	Elevado Hormigón	5.000 Kg	Luces Perimetrales	WDI Equipo mínimo SEI	H24	Sergio Betancourt Cabrera PUB CR OPS vía TEL TEL +56226108627 +56987907484 sbetancourt@clinicalascondes.cl

LAS CONDES/Helipuerto Clínica Las Condes - Edificio Verde A.
Orientación Magnética : 055° - 235°
Restricciones Operacionales:

a) El emplazamiento del HLP es considerado como "Entorno Hostil Congestionado", debido a que su entorno se encuentra rodeado de zonas residenciales y edificios en altura, por lo que puede ser utilizado solamente por Helicópteros certificados en Categoría A y que realicen operaciones de Clase de Performance 1.
b) Hacia el sector norte-este, a 20 m. aprox. se encuentra una caseta con antenas, el cual es considerado como OBST, debido a lo cual, las aproximaciones se deben realizar hacia los rumbos comprendidos entre los 220° y 260°.
c) El HLP podrá ser utilizado para aeronaves que realizan vuelos de Ambulancia Aérea (Traslado Secundario) y Rescate Aéreo (Traslado Primario), en operaciones diurnas y nocturnas.
d) En consideración al viento predominante sobre la plataforma del HLP, se estima que el eje de aproximación se encuentra comprendido entre los rumbos 220° y 260° y el eje de despegue se encuentra entre los rumbos 201° y 280°.
e) Debido a la existencia de una gran cantidad de viviendas residenciales y edificios en altura en las inmediaciones del HLP, se prohíben las aproximaciones y despegues desde y hacia estos sectores, debiendo priorizar el sobrevuelo sobre la Av. Las Condes y los sitios eriazos ubicados en el sector Norte-este del HLP.
f) En el caso de utilizar el HLP en forma simultánea con el HLP Las Condes (SHCC), tanto diurno como nocturno, el operador deberá contemplar un procedimiento para aproximaciones y despegues donde deberá ajustarse a las separaciones correspondientes entre las aeronaves que se encuentren operando.

Región Metropolitana de Santiago (continuación)

HELIPUERTOS

CIUDAD HLP	COORD UBICACIÓN	ELEV M FT	LDGA TLOF Punto Toma Contacto	LDGA TIPO HLP SFC	LDGA RSTG	LDGA LGT	SER	HORARIO Funcionamiento	ADM USO OBS
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
LAS CONDES Helipuerto Clinica 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	20 x 16 m 12 x 12 m	Superficie Adoquín	30.000 Kg	NIL	WDI	HJ	Diego Guzmán Puerta. PVT TEL +56 227548710 CEL +56 975819937 dguzmanp@ucchristus.cl

LAS CONDES/Helipuerto Clinica 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 230º y 270º y por rotación del viento general norte-este, entre los 050º y 080º.
- 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 CorpGroup SHGR	33 24 16 S 70 34 25 W 450 m SE del Paque Arauco	746 2448	Cuadrado 18 x 18 m Círculo 8 m diamétro	Elevado Hormigón	5.000 Kg	NIL	WDI	HJ	Jaime Fernández PVT CLR uso vía TEL TEL +56 26606020.

LAS CONDES/Helipuerto Edificio CorGroup:
- Orientación Magnética 030º-210º
- El HLP es considerado como de un "Entorno Hostil", por la gran cantidad de edificaciones en altura que lo circunda hacia el S, E y O, sin embargo, posee una zona lo suficientemente ancha y de gran longitud que permite efectuar aterrizaje forzoso sin que exista un riesgo importante o poner en peligro a la tripulación, pasajeros a bordo o personas o bienes en tierra.
- Se estima que la operación de cualquier tipo de HEL, tanto para la aproximación como su despegue, debería planificarse desde y hacia el Norte, Nor-este o Nor-oeste.
- 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 HLP puede ser operado por HEL Clase Perfomance 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
- Los usuarios de este HLP deberán tomar contacto previo al vuelo, durante el horario de funcionamiento del Aeródromo "Eulogio Sánchez E.", con Tobalaba Torre .Fuera del horario del Aeródromo "Eulogio Sánchez E.", previo al vuelo deberán tomar contacto con Santiago Centro.

LAS CONDES Helipuerto Edificio Itaú SHEC	33 24 59 S 70 35 37 W Azotea Edificio BankBoston	692 2270	Círculo 16 m diamétro Círculo 10 m diàmetro	Elevado Hormigón	5.000 Kg	YES	WDI LGT Equipo Mínimo SSEI	H24	Juan L. Garberi M. PVT CLR uso vía TEL TEL +56 223219030 CEL +56 931989663 lucas.garberi@procuratio.cl

LAS CONDES/Helipuerto Edificio Itaú
- Orientación Magnética HLP 003/183 grados.
- 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 helcópteros bimotores, clase perfomance 1 ó categoría A, que vuelen dentro de las limitaciones operacionales de la aeronave, de acuerdo al manual de vuelodel 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 Tobalaba Torre.
- Las tripulaciones deben mantener en todo momento una visualización de los otros helicópteros en la zona, considerando la existencia de dos (2) helipuertos certficados (uno al NE y el toro al SE) a 510 m y 210 m respectivamente.

Región Metropolitana de Santiago (continuación)

HELIPUERTOS

CIUDAD HLP	COORD UBICACIÓN	ELEV M FT	LDGA				SER	HORARIO Funcionamiento	ADM USO OBS
			TLOF Punto Toma Contacto	TIPO HLP SFC	RSTG	LGT			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
LAS CONDES Helipuerto Edificio Huidobro SHEH	33 24 14.10 S 70 34 21.30 W	753 2470	Rectángulo 15 x 17 m Círculo 9 m diámetro	Elevado Hormigón	3.000 Kg	NIL	Equipo Mínimo SSEI	HJ	Latam Airlines Group ADM Pablo Bruno Stocchero PVT TEL +5622205101 +56998854994 pablo.stocchero@cbre.com

LAS CONDES/Helipuerto Edificio Huidobro
Restricciones Operacionales:
a) El viento predomínate 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.
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.
c) 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.

LAS CONDES 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	Cuadrado 18 x 18 m Cuadrado 13 x 13 m	Superficie Hormigón Adoquines	7.800 Kg	YES	NIL	H24	Fondo Hosp. Dirección de Previsión de Carabineros PUB Con fines asistenciales ADM Fernando Bahamondes TEL +56229517457 +56989909308 fernando.bahamondes@ hospitaldipreca.cl

LAS CONDES/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 150º y 210º
- 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.

LAS CONDES Helipuerto Hospital FACH SHHF	33 23 49,80S 70 32 44,90W A 160 m SW Área ARR del Recinto Hospitalario.	729 2392	Cuadrado 27 x 25 M	Superficie Asfalto	8.000 Kg	YES	Equipo mínimo SEI	❖	FACH MIL

LAS CONDES/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.

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	Cuadrado 19 x 19 m Círculo 8 m diámetro	Elevado Hormigón	5.000 Kg	YES	WDI LGT	HJ	Andrés Durruty O. PVT CLR uso vía TEL TEL +56 2-25719000 CEL +56 9 9916683

LAS CONDES/Helipuerto Isidora 3000
- Orientación Magnética 235° - 055°.
- El HLP se ubica en un "Entorno Hostil Congestionado", por lo cual, la operación de cualquier tipo de HEL, en la aproximación o despegue debería planificarse desde y hacia el NW o SE.
- Existe un sector libre de edificaciones hacia el Norte y NE, de reducido tránsito peatonal, que puede ser utilizado como zona planificada para realizar un procedimiento autorrrotativo o de aterrizaje de precaución para todo tipo de HEL, sea éste monomotor o bimotor.
- El HLP puede ser operado "sólo" por HEL bimotores Clase Performance 1 y 2,(Categoría A y B), que operen dentro de las limitaciones operacionales de la ACFT según el manual de vuelo y su tripulación entrenada y capacitada para operar en HLP en altura.
- La operación de HEL monomotores en este HLP estaría restringida sólo a operaciones aéreas en casos de emergencias.
- Los usuarios deberán establecer comunicaciones con las dependencias de Control Aéreo Tobalaba TWR.

Región Metropolitana de Santiago (continuación)

HELIPUERTOS

CIUDAD HLP	COORD UBICACIÓN	ELEV M FT	LDGA				SER	HORARIO Funcionamiento	ADM USO OBS
			TLOF Punto Toma Contacto	TIPO HLP SFC	RSTG	LGT			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
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	Círculo 8 m diamétro Rectángulo 15 x 23 m	Elevado Hormigón	6.000 Kg	NIL	WDI	HJ	Fernando Urrutia Mery PVT TEL +56 222805400 claudio.sandoval@cbre.com

LAS CONDES/Helipuerto Edificio Isidora El Bosque
- Debido debido a que el HLP se encuentra en un entorno hostil se restringe operacion solo a HEL CAT A operando en clase de performance 1 y 2.
- HLP privado por tanto autorizacion de uso deben solicitarla al ADM dando cumplimiento a procedimiento operacional establecido.

LAS CONDES Helipuerto Titanium SHPD	33 24 47 S 70 36 13 W 5 km NE de Plaza de Armas de Santiago	831 2727	Elipsoide 45 x 23 m 2 círculos 12 m diametro	Elevado Hormigón	12.000 Kg	YES	WDI	H24	Cristian Lobos Ulloa PVT CLR uso vía TEL TEL +56224241072 CEL +56998298723 clobos@mibgroup.cl

LAS CONDES/Helipuerto Titanium
- Orientación Magnética 278° - 098°.
- CTN obstáculo en operación ARR/DEP debido a Edificio Costanera Center localizado a 460 m al SW de TDZentre 205° y 218°.
- CTN existencia de pararrayo y WDI 2.2 y 3 M HGT localizado a 2 M al E TDZ, pararrayo no señalizado.
- CTN existencia de pararrayo y WDI 2.2 y 3 M HGT localizado a 2 M al W TDZ, pararrayo no señalizado.

Limitaciones :

a) El HLP titanium puede ser utilizado por helicopteros 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.
b) Se excluyen expresamente de la clase performance 3 todos los helicopteros monomotores con motor convencional o reciproco 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 utilizacion para evacuacion de personas (ej. incendios, terremoto u otra que lo amerite.)
c) Las tripulaciones deben conocer y tener presente los actuales lugares posibles de utilizar en caso de presentarse una emergencia que involucre una autorrotacion o aterrizaje forzoso. ademas deben estar debidamente entrenadas y capacitadas para operar en HLP elevados.
d) Los helicopteros 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 angulo alto a la plataforma de posada.
e) Mediante un nuevo analisis operacional al HLP titanium, se puede concluir que en el tambien es factible efectuar operaciones nocturnas, si se cumple con el requisito de operar solo con helicopteros multimotores turbina certificados en cat A para realizar operaciones de clase performance 1 con capacidad de una performance apropiada para la continuacion 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.
f) En el HLP del Edificio Titanium pueden operar solo helicopteros turbina multimotores certificados en cat a o clase de perfomance 1 ya que de producirse una emergencia en la acft que no cumpla con este tipo de certificacion involucra un aterrizaje forzoso en condiciones nocturnas donde el piloto asume un riesgo inaceptable que podria involucrar consecuencias de imprevisible magnitud tanto para la tripulacion terceros o bienes en tierra.
g) La operacion de helicopteros sobre la plataforma en condiciones nocturnas que no se encuentren certificados en cat a o clase peromance 1 solo se justificaria ante la eventualidad de producirse una emergencia que amerite necesariamente la evacuacion de personas en peligro de vida.
h) Los helicopteros que operen en este HLP deberan tomar contacto en las frecuencias de control del AD Eulogio Sanchez, (Tobalaba) y del AD Municipal de Vitacura.
i) El HLP es de uso privado por tanto quienes quieran hacer uso de el, deberan solicitar autorizacion al ADM y dar cumplimiento al procedimiento operacional establecido.

LO BARNECHEA Helipuerto Alto Trapenses SHTS	33 19 20,10 S 70 35 27 W 4 Km al NW de la Dehesa	1250 4101	Cuadrado 18 x 18 m Círculo 9 m diámetro	Superficie Hormigón / Tierra	4.000 Kg	NIL	WDI	HJ	Pedro Zapata G. PVT TEL +56 87410552

LO BARNECHEA/Helipuerto Alto Trapenses
- Orientación Magnética 110° - 290°.
- 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 helicopteros clse performance 1,2 y 3

Región Metropolitana de Santiago (continuación)

HELIPUERTOS

CIUDAD HLP	COORD UBICACIÓN	ELEV M FT	LDGA				SER	HORARIO Funcionamiento	ADM USO OBS
			TLOF Punto Toma Contacto	TIPO HLP SFC	RSTG	LGT			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
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	Cuadrado 18 x 18 m Círculo 9 m diámetro	Piedra Compactada	5.000 Kg	YES	WDI	HJ	Luis Correa S. PVT CLR OPS via Fono TEL +56 2 22110426 +56 2 28899200 CEL +56 9 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 perfomance de los helicópteros a utilizar, de acuerdo a sus perfomance 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	Cuadrado 18 x 18 m Círculo 9 m diámetro	Superficie Piedra Compactada	5.000 Kg	YES	WDI	HJ	Luis Correa S. PVT CLR OPS via Fono TEL +56 2 22110426 +56 2 28899200 CEL +56 9 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 perfomance de los helicópteros a utilizar, de acuerdo a sus perfomance 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 ETXEA SHXE	**33 20 55.10 S 70 29 35.70 W 20 Km NW de Plaza de Armas de Santiago**	**1020 3346**	**Cuadrado 12.50 x 12.50 m Círculo 9 m diámetro**	**Elevado Hormigón con geomembrana**	**4.000 Kg**	**NIL**	**WDI**	**HJ**	**Félix Lecumberri B. PVT CEL +56 9 92277405 felixlecumberri@gmail.com**
LO BARNECHEA/Helipuerto ETXEA - **Orientación Magnética APCH – DEP 050° - 230°** **Restricciones Operacionales:** **a) El helipuerto se ubica en entorno no hostil.** **b) Las operaciones serán solamente bajo VFR diurno.**									
LO BARNECHEA Helipuerto Los Portones SHLP	33 21 34 S 70 31 33 W 5,4 Km al NW de AD Vitacura	824 2703	Circulo 20 m de Diametro Círculo 10 m diámetro	Superficie Hormigón / Pasto	5.000 Kg	YES	WDI	HJ	Jeanette Callejón V.. PVT CEL +56 9 942259280
LO BARNECHEA/Helipuerto Los Portones - Orientación Magnetica 100º - 280º									
LO BARNECHEA Helipuerto Valle Escondido SHVE	33 20 48.4 S 70 29 16.4 W	990 3248	Círculo diámetro 17.6 m Círculo diámetro 10 m	Superficie Pasto Sintético	5.000 Kg	NIL	WDI	HJ	Arturo Marinetti V. PVT CEL +56 998248988
LO BARNECHEA/VALLE ESCONDIDO - Orientación Magnética 150° - 330° - 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 parrtir 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°.									

Región Metropolitana de Santiago (continuación)

HELIPUERTOS

CIUDAD HLP	COORD UBICACIÓN	ELEV M FT	LDGA TLOF Punto Toma Contacto	LDGA TIPO HLP SFC	LDGA RSTG	LDGA LGT	SER	HORARIO Funcionamiento	ADM USO OBS
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
LO BARNECHEA Helipuerto Valle Nevado SHDO	33 21 30 S 70 14 58 W 25 km SE de Farellones	3004 9012	Elipse 16 x 18 m Círculo 10 m diàmetro	Superficie Asfalto	5.000 Kg	NIL	WDI Equipo mínimo SEI	HJ	Cristian Lobos Ulloa PVT CEL +56998298723 clobos@mibgroup.cl
LO BARNECHEA/Helipuerto Valle Nevado - Orientación Magnética: Las aproximaciones serán en un arco entre los 195º y 006º 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 006º y 195º, 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.									
LOS CERRILLOS Helipuerto MIL Los Cerrillos SHFA	33 29 47 S 70 41 43 W 8 km SW ciudad de Santiago	519 1703	Rectángulo 95 x 30 m Círculo 8 m diámetro	Asfalto	10.000 Kg	NIL	WDI SGL	H24	FACH MIL TEL +56 2 22305020 Uso MIL otra operación PPR TEL.
LOS CERRILLOS/Helipuerto Militar Los Cerrillos - QDR 200°- 020°									
MAIPÚ Helipuerto Clínica Indisa Maipú SHIM	33 28 41 S 70 45 14.80 W	480 1575	Rectángulo 20 x 22 m Cuadrado 12 x 12 m	Elevado Hormigón	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.									
MELIPILLA Helipuerto Hospital San José de Melipilla SHHM	33 40 47,8 S 71 11 13,04 W 2.5 Km al E Plaza de Armas de Melipilla	207 679	Cuadrado 18 x 18 m Cuadrado 11 x 11 m	Elevado Hormigón	6.000 Kg	NO	WDI Equipo Mínimo SEI	H24	Daniela Greibe Kohn Asistencial TEL +56225740900 +56225745555 salud.occidente@redsalud.cl
MELIPILLA/ Helipuerto Hospital San José de Melipilla - Orientación Magnética 060° - 240°. Restricciones Operacionales: a) El helipuerto se ubica en un "Entorno Hostil Congestionado". Por lo tanto, se puede operar con aeronaves Categoría A, clase performance 1 y 2. b) Se deberá evitar sobre volar las zonas residenciales, respetando los ejes de aproximación y despegue definidos y dentro de las limitaciones operacionales de la aeronave.									
ÑUÑOA Helipuerto General Humberto Arriagada Valdivieso SHGA	33 27 02 S 70 36 34 W sobre azotea del Edificio	588 1929	Rectángulo 18 x 19 m Cruz Cuadrado 9 x 9 m	Hormigón	6.000 Kg	YES	WDI	H24 sólo para atención médica o emergencia	Director de Salud de Carabineros PUB para fines hospitalarios
ÑUÑOA/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.									

Región Metropolitana de Santiago (continuación)

HELIPUERTOS

CIUDAD HLP	COORD UBICACIÓN	ELEV M FT	LDGA				SER	HORARIO Funcionamiento	ADM USO OBS
			TLOF Punto Toma Contacto	TIPO HLP SFC	RSTG	LGT			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
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	Cuadrado de 19 m Círculo 10 m diámetro	Superficie Hormigón	4.000 Kg	NIL	WDI Equipo mínimo SEI	HJ	Rodrigo Álvarez Aravena PVT CEL +56981375377 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	Círculo 21 m diámetro Cuadrado 10 x 10 m	Elevado Concreto	5.000 Kg	YES	WDI	H24	**Carolina Sánchez Castillo** Asistencial PVT **TEL +56226106801** **CEL -56984380748** **csanchezct@clinicalascondes.cl**
PEÑALOLEN/Helipuerto CLC Peñalolen: - APN elevada - Helipuerto puede ser utilizado por ACFTs Clase Performance 1 o Categotía "A" (Bimotores) respetando eje de aproximación. - Durante operación Diurna debe establecer comunicación con Tobalaba TWR y operación nocturna con Santiago RADAR.									
PEÑALOLEN 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	Cuadrado 16 x 16 m Cuadrado 12 x 12 m	Hormigón	7.000 Kg	YES	WDI SGL	H24	Dr. Julio Montt Vidal. PUB TEL +56 2 24725704
PEÑALOLEN/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. Consideraciones Operacionales: a) La resistencia, amplitud, señalización e implementación de seguridad asociada a esta plataforma de posada para helicopteros, debera ser concordante a los tipos de helicopteros con los cuales se pretende operar sobre ella. b) El peso máximo de aterrizaje de cualquier helicoptero, estara condicionado a la resistencia máxima aprobada y certificada de la plataforma, que es de 7 toneladas. c) El viento normal predominante sobre su superficie se estima desde el Sur/Oeste pudiendo variar en condiciones pre-frontal, desde el NorOeste. d) 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,seria entre los rumbos 170DEG y 240DEG y los despegues en dirección al Norte/Noreste entre los rumbos 350DEG y 060DEG. Limitaciones: a) El entorno del helipuerto, presenta en general caracteristicas de entorno hostil congestionado ya que solo existe un lugar, libre de edificaciones ubicado al Noroeste del helipuerto, el que podria ser utilizado como area de aterrizaje ante la eventualidad de tener que realizar un aterrizaje de precaución o emergencia. b) Por la condición antes mencionada, solo puede ser utilizado por helicopteros bimotores clase performance 1 y 2 (categoria 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. c) Por tratarse de un helipuerto de uso público, ubicado en la azotea de un hospita, los helicopteros monomotores podrian operar en forma restringida, en caso de emergencia médicas que lo justifique. d) Es necesario ademas, tener muy presente que la sur del helipuerto y a una distancia de 150M aproximadamente, existe una linea de alta tensión, la cual tiene cerca del helipuerto dos torres, las que estan pintadas reglamentariamente y al linea tiene instaladas balizas rojas. Sin embargo, constituyen un peligro latente que hay que considerar al momento de operar en el helipuerto en cuestión. e) El minimizar los riesgos de operación, dependera del tipo de helicoptero 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, dependera asimismo de la evaluación de las condiciones existentes del momento en el lugar, y de las limitaciones operacionales de la aeronave.									
PIRQUE Helipuerto Sumaya SHYA	33 40 36 S 70 32 50 W 7.5 Km al SE de Puente Alto	684 2.244	Cuadrado 18 x 18 m Círculo 9 m diámetro	Superficie Hormigón	6.000 Kg	NIL	WDI	H24	José Herrera Rocafort. PVT CLR uso vía TEL TEL +56 2 22190909 CEL +56 982332770
PIRQUE/Helipuerto Sumaya - Orientación Magnética 357° - 177°. - Usuarios deberán mantener escucha e irradiar posición al ingresar y abandonar la zona en comento, FREQ Tobalaba TWR. - 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.									

Región Metropolitana de Santiago (continuación)

HELIPUERTOS

CIUDAD HLP	COORD UBICACIÓN	ELEV M FT	LDGA TLOF Punto Toma Contacto	LDGA TIPO HLP SFC	LDGA RSTG	LDGA LGT	SER	HORARIO Funcionamiento	ADM USO OBS
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
PROVIDENCIA Helipuerto Clínica Indisa SHIN	33 25 15 S 70 37 04 W 3.6 km NE Plaza de Armas de Santiago	640 2100	Cuadrado 20 x 20 m Cuadrado 11 x 11 m	Elevado Concreto	10.000 Kg	YES	NIL	H24	Leonardo Ristori H. PUB para fines asistenciales TEL +56 2 23625298
PROVIDENCIA/Helipuerto Clínica Indisa - HLP se emplaza en un entorno Hostil. Deberá ser utilizado preferentemnet por helicópteros Categoaria a y Clase Perfomances 1 y 2. - La OPS de helicópteros monomotores deberán ser utilizada como transporte de pacientes graves o en casos de emergencias.									
PROVIDENCIA 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 Crstiobal	627 2053.81	TLOF Elevación incial Cuadrado 18 x 18 Punto Toma Contacto Cuadrado de 14 x 14	Elevado Hormigón	5.000 Kg	WDI SGL Diurna /Nocturna	WDI	H24	Martín Manterola Vince. PVT con fines asistenciales CLR uso vía TEL con fines asistenciales TEL +56 229133510 CEL +56 983613449
PROVIDENCIA/Helipuerto Clínica Santa María - Restriccion : Debido a que el helipuerto se encuentra en un ambiente hostil congestionado, se recomienda restringir la utilización a helicopteros 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.									
PROVIDENCIA Helipuerto Edificio Corporativo CTC SHTC	33 26 13 S 70 37 57 W	728 2389	Rectángulo 23 x 10 m Círculo 8 m diámetro	Hormigón	3.000 Kg	YES	WDI	H24	Erwin Ide A. PVT TEL +56 2 26914007
PROVIDENCIA/Helipuerto Edificio Corporativo CTC - Orientación Magnética 185° – 005°									
PROVIDENCIA Helipuerto Edificio Torre San Ramón SHSR	33 25 00 S 70 36 14 W	650 2133	Cuadrado 10 x 10 m Círculo 6 m diámetro	Hormigón	6.000 Kg	YES	Equipo mínimo SEI	H24	Rodrigo Téllez R. PVT CLR uso vía TEL TEL/FAX +56 2 22316503
PROVIDENCIA/Helipuerto Edificio Torre San Ramón - Orientación Magnética 159° – 339 ° - CTN OBST ubicado a 434 m. al NE, Edificio Costanera Center de 300 m. HGT, entre los 355° y 015° - HLP limitado para OPS del HEL CAT "A", OPR Performance 1.									
PROVIDENCIA Helipuerto Nueva de Lyon SHNL	33 25 16,8 S 70 36 38,4 W	671 2201	Rectángulo 14 x 11 m Círculo 7 m diámetro	Hormigón	5.000 Kg	YES	Equipo mínimo SEI	H24	José Rosales L. PVT CLR vía TEL TEL +56 2 2334060 ó 4061 FAX +56 2 22234062 edificio@policentro.cl

Región Metropolitana de Santiago (continuación)

HELIPUERTOS

CIUDAD HLP	COORD UBICACIÓN	ELEV M FT	LDGA TLOF Punto Toma Contacto	LDGA TIPO HLP SFC	LDGA RSTG	LDGA LGT	SER	HORARIO Funcionamiento	ADM USO OBS
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
PUDAHUEL Helipuerto Aerosentrans SHAS	33 26 24 S 70 49 54 W 5 km SW del AP Arturo Merino Benítez	445 1460	Círculo 15 m diámetro Círculo 9 m diámetro	Superficie Hormigón	7.000 Kg	NIL	WDI Equipo mínimo SEI	HJ	Cristian Lobos Ulloa PVT TEL +56224241046 CEL +56998298723 clobos@mibgroup.cl

PUDAHUEL/Helipuerto Aerosentrans
- Orientación Magnética 180/360
- 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 podrá 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.

QUILICURA Helipuerto Kipreos SHKI	33 22 37 S 70 44 40 W	480 1575	Cuadrado 18 x 18 m Círculo 9 m diámetro	Asfalto	6.500 Kg	NIL	WDI SGL	HJ	Marco González Salas. PUB TEL +56227185800 +56998206963 mgonzalez@kipreos.cl ACFT PPR COOR vía TEL.

QUILICURA/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.

Limitaciones Operacionales:

a) El entorno del HLP presenta caracteristicas de hostil congestionado, ya que el lugar en que se ubica se encuentra densamente poblado, sin embargo existen lugares donde se podria efectuar un aterrizaje forzoso en condiciones aceptables, en caso de falla de motor critico, si se siguen las siguientes sendas de aproximacion y salida:
b) En los 48° y a una distancia de 370 M. del HLP, se debe iniciar una aproximacion al HLP, siguiendo un camino de orientacion 035°, hasta interceptar el tramo de aproximacion 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 critico, pueda efectuar un aterrizaje forzoso en alguno de los lugares planos y libres de obstaculos que existen al costado derecho de esta senda de aproximacion.
c) En los 108° y a una distancia de 440 M. del HLP, se debe iniciar otra aproximacion al HLP, siguiendo un camino de orientacion 105°, hasta interceptar el tramo de aproximacion 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 critico, pueda efectuar un aterrizaje forzoso en alguno de los lugares planos y libres de obstaculos que existen bajo esta senda de aproximacion.
d) Las salidas deberian efectuarse por sobre un terreno plano y libre de obstaculos que existe en la orientacion 185° del HLP, debiendose mantener siempre fuera de la zona peligrosa de la curva altitud/velocidad de cada HEL y evitando los obstaculos que existen al S del HLP.
e) Por la elevacion sobre el nivel medio del mar que tiene el HLP, las operaciones de HEL podrian ser dentro de los limites maximos de peso, segun calculos en sus tablas de performances del manual de vuelo, lo cual les posibilitaria realizar despegues normales y mantener una razon de ascenso gradual y supervisado por el piloto en todo momento, idealmente con viento de frente o una componente en esta direccion.
f) Debido a la existencia de edificios y otros obstaculos que entorpecerian las trayectorias de aproximacion y salida, se deben prohibir las aproximaciones y salidas por los siguientes rumbos magneticos, considerados desde el centro del HLP: 220°-040° a 260°-080° en el sentido horario.

SAN BERNARDO Helipuerto Wellford SHWE	**33 39 19.9 S 70 43 12.8 W 7 km al SE del Cerro Chena**	**546 1791**	**Cuadrado 20 x 20 m Círculo 16 m diámetro**	**Hormigón**	**5.000 Kg**	**NIL**	**WDI Equipo mínimo SEI**	**HJ**	**Enrique Campino Larraín PVT TEL +56 228572514 CEL +56 992343026 Email ecampino@wellford.cl**

SAN BERNARDO/Helipuerto Wellford
- **Orientación Magnética 285° - 105°**

Consideraciones Operacionales:

a) Conforme a lo señalado en el Informe de Factibilidad Operacional, el emplazamiento del helipuerto es considerado como "Entorno no Hostil", por cuanto un aterrizaje forzoso pudiese realizarse, dado que la superficie y el entorno asociados a los ejes propuestos y el riesgo evaluado de poner en peligro a las personas o a los bienes en tierra son aceptables.
b) El eje de aproximación para el helipuerto debiese ser el 285° para evitar el sobrevuelo cercano a áreas congestionadas o también 186° siempre y cuando los obstáculos en dicho eje se encuentren aclarados y asegurado el franqueamiento de obstáculos además de ser pintados conforme a las recomendaciones.
c) **El eje de despegue recomendado para el helipuerto debiese ser el 105° pudiendo variar levemente dependiendo de la dirección del viento y la determinación de altura de los árboles.**

Región Metropolitana de Santiago (continuación)

HELIPUERTOS

CIUDAD HLP	COORD UBICACIÓN	ELEV M FT	LDGA TLOF Punto Toma Contacto	LDGA TIPO HLP SFC	LDGA RSTG	LDGA LGT	SER	HORARIO Funcionamiento	ADM USO OBS
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
SAN MIGUEL 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**	**Cuadrado 18 x 18 m Cuadrado 12 x 12 m**	**Hormigón**	**7.000 Kg**	**LGT área de toma de contacto**	**WDI Equipo mínimo SEI**	**H24**	**Juan Sandoval B PUB TEL +56 2 23949000**

SAN MIGUEL/Helipuerto Hospital Ramón Barros Luco
- **QDR 232° - 052°**
- **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%**

Consideraciones Operacionales:

d) Los sectores de aproximación normal al helipuerto de preferencia deben hacerse desde el N, E y tambien es posible desde SE y NW por las mejores condiciones de ingreso al area de aterrizaje.

e) La planificación de la trayectoria final para la aproximación, dependera del criterio operacional del piloto, teniendo en consideración entre otros factores, la dirección e intensidad del viento en superficie, caracteristicas de la APN y OBST adyacentes, peso operacional del HEL, temperatura ambiente y restricciones operacionales según manual de vuelo.

f) Los DEP pueden realizarse en sentido contrario a los ejes de APROX. En otras direcciones, existen OBST de edific. del propio Hosp. como tambien residencias particulares que hacen mas riesgosos para personas o bienes en tierra.

g) La evaluación operacional define al helicopuerto como de un entorno hostil congestionado por las condiciones de su entorno, donde no es posible encontrar areas despejadas cercanas que puedan ser consideradas para efectuar aterrizajes forzosos o de precaución exitosos.

h) Por ser este HLP considerado como parte integral de un centro asistencial de atencion de urgencia, el HLP puede continuar prestando servicios asistenciales en condiciones normales pero solo para aquellas ACFT bimotores turbina, clase performance 1 y 2, que cumplan las performances requeridas tanto para el aterrizaje como para el despegue.

i) Excepcionalmente solo en situaciones de extrema urgencia, HEL monoturbina podrian utilizar el HLP con fines asistenciales.

SAN PEDRO Helipuerto La Cabaña SHME	33 58 28,60 S 71 23 18,60 W	182 597	Cuadrado 20 x 20 m 10 m de diámetro	Superficie Hormigón	5.000 Kg	NIL	WDI	HJ	Rodrigo Bisbal M. PVT TEL +56 228200901 CEL +56968462655

SAN PEDRO/Helipuerto La Cabaña
- Orientación Magnética 150 grados.

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	Rectángulo 18 x 24 m Cuadrado 10 x 10 m	Elevado Hormigón	6.000 Kg	Luces de borde de área. Luces de toma de contacto.	WDI LGT	H24	Alexander Perez Mendez PUB TEL +56 2 26352277

SANTIAGO/Helipuerto Asistencia Pública Dr. Alejandro Del Río.
- Orientación magnética 250° SW.
- El uso del HLP se debe coordinar a lo menos 15 minutos antes con el centro regulador SAMU al TEL 232204831.

Limitaciones Operacionales:

a) El entorno operacional presenta características de hostil congestionado, dado que el emplazamiento se encuentra rodeado de edificios, vías angostas de alto tránsito vehicular y peatonal.

b) Al sobrevolar áreas densamente pobladas durante la fase final de una APCH e inicial del despegue, y al existir obstáculos y edificaciones representativamente elevadas en las trayectorias mencionadas, se perciben inconvenientes o riesgos controlados en las operaciones de un HEL del tipo bimotor o similares por parte del operador aéreo.

c) Consecuentemente con lo anterior el HLP puede ser utilizado solo por HEL multicolores clase performance 1 CAT A (operaciones con una performance tal que, en caso de falla del motor crítico, permite al HEL continuar el vuelo en condiciones de seguridad hasta un área de aterrizaje apropiada, a 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 en que el HEL debe poder aterrizar dentro del área de despegue interrumpido o de aterrizaje, respetando los ejes de APCH y despegues 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 HLP elevados en condiciones visuales sea de día o noche.

SANTIAGO Helipuerto Banco Santander SHBS	33 26 29.7 S 70 39 08.2 W 480 m E de la Torre Entel	638 2093	Rectángulo 15 x 12,5 m Círculo 5 m diámetro	Elevado Hormigón	5.000 Kg	YES	WDI Equipo mínimo SEI	H24	Guillermo Vasquez N. PVT CLR uso vía TEL TEL +56 26474935

SANTIAGO/Helipuerto Banco Santander
- Orientación Magnetica 160º - 340º

Limitaciones Operacionales:

a) El entorno operacional presenta características de " Hostil Congestionado" dado que el emplazamiento se encuentra rodeado de vías de tránsito vehicular y peatonal. Predominan en las inmediaciones del edificio, otras construcciones que se encuentran bajo la altura del helipuerto, hacia el oeste se ubica la Plaza de la Constitución, la cual, por su reducida dimensión y obstáculos existentes en su superficie, presenta elementos verticales que no lo hacen recomendable para efectuar un aterrizaje de emergencia.

b) Consecuente con lo anterior, el helipuerto puede ser utilizado solo por helicópteros clase Performance 1 (Categoría A: "Operaciones con una performance tal que, en caso de falla del motor crítico, permite al helicóptero continuar el vuelo en condiciones de seguridad hasta un área de aterrizaje apropiada, a menos que la falla ocurra antes de alcanzar el punto de decisión para el despegue (TOP) o después de pasar el punto de decisión para el aterrizaje (LDP), casos en que el helicóptero debe poder aterrizar dentro del área de despegue interrumpido o de aterrizaje"), 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 elevados en condiciones de vuelo visual

c) Existe además una 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.

Región Metropolitana de Santiago (continuación)

HELIPUERTOS

CIUDAD HLP	COORD UBICACIÓN	ELEV M FT	LDGA TLOF Punto Toma Contacto	LDGA TIPO HLP SFC	LDGA RSTG	LDGA LGT	SER	HORARIO Funcionamiento	ADM USO OBS
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
SANTIAGO Helipuerto Corporativo Mutual SHCM	33 26 25 S 70 38 16 W 200 m al SE de Edificio Diego Portales	640 2100	Círculo 14,7 m diámetro Círculo 6 m diámetro	Elevado Hormigón	3.000 Kg	Area toma de contacto Obstáculos	WDI SGL	H24	Luis Quezada T. PVT CLR uso vía TEL TEL/ FAX +56 2 27879351
SANTIAGO/Helipuerto Corporativo Mutual - APCH/DEP N 360° - APCH/DEP S 150°.									
SANTIAGO Helipuerto Edificio Exterior SHBE	33 26 23,80 S 70 38 47,81 W	610 2000	Cuadrado 10 x 10 m Circulo 6 m diametro	Elevado Hormigón	5.000 Kg	YES	YES	H24	Aldo Alvarez Vega. PVT TEL +56 226399070 edificioexterior@gmail.com
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 Multimitores Clase Performance 1, Categoría A.									
SANTIAGO Helipuerto Ejército Bicentenario SHEB	33 27 27,3S 70 39 26,78W	555 1821	Círculo 20 m diámertro Circulo 20 m diámetro	Hormigón	9.000 Kg	YES	WDI LGT	H24	Ejército de Chile TEL +56 2 26934000
SANTIAGO/Helipuerto Ejército Bicentenario - APCH/DEP FN rumbo 345 a los 165 grados									
SANTIAGO Helipuerto José Miguel Carrera SHRE	33 26 29,15 S 70 39 18,73 W Edificio José Miguel Carrera Centro Ciudad de Santiago	613 2011	Círculo 23 m diámetro Círculo 8,15 m diámetro	Hormigón	5.000 Kg	YES	WDI SGL	H24	Ministerio de Relaciones Exteriores Patricia Águila Aviles. PVT TEL +56 228274527 / 228274526
SANTIAGO/Helipuerto José Miguel Carrera - APCH/DEP FM 030 TO 210 grados. - Pendiente longitudinal 0.5 DEG / Pendiente transversal 0.5 DEG Limitaciones: a) El entorno operacional presenta caracteristicas de hostil congestionado dado que el emplazamiento se encuentra rodeado de vías de tránsito vehicular y peatonal. b) 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. c) 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.									
SANTIAGO Helipuerto Las Americas SHLA	33 26 09 S 70 38 36 W Ubicado al costado W del Cerro Santa Lucía	648 2126	Rectángulo 21,50 x 9 m Círculo 9 m diámetro	Hormigón	4.000 Kg	NIL	Equipo mínimo SEI	H24	Jaime Sarra L. PVT TEL +56 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.									

Región Metropolitana de Santiago (continuación)

HELIPUERTOS

CIUDAD HLP	COORD UBICACIÓN	ELEV M FT	LDGA				SER	HORARIO Funcionamiento	ADM USO OBS
			TLOF Punto Toma Contacto	TIPO HLP SFC	RSTG	LGT			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
SANTIAGO Helipuerto Ministerio de Defensa Nacional SHMD	33 26 07 S 70 38 17 W	647 2123	Rectángulo 11,30 x 10,80 m	Hormigón	2.400 Kg	YES	Equipo mínimo SEI	H24	Dirección Administrativa del Ministerio de Defensa Nacional MIL
SANTIAGO Helipuerto Moneda Bicentenario SHSP	33 26 34 S 70 39 18 W Costado poniente Palacio de la Moneda	591 1939	Cuadrado 20 x 20 m Círculo 10 m diámetro	Elevado Hormigón	6.000 Kg	YES	WDI	H24	Antonia Rozas Fiabane. PVT TEL +56226904182 / +56226904263 +56226900400 +56989212141 arozas@presidencia.cl

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.

SANTIAGO Helipuerto Sonda SHSD	33 26 15 S 70 39 21 W	610 2001	Rectángulo 18 x 14 m Círculo 6 m diámetro	Elevado Hormigón	5.000 Kg	NIL	NIL	HJ	Sergio Prieto Silva PVT TEL +56226576301/ +56226575169 +56226576300 +56992243930 sergio.prieto@sonda.com

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 %.

Limitaciones Operacionales:

a) Helipuerto Sonda emplazado en un Entorno Hostil Congestionado, teniendo actualmente libre la pendiente de aproximación y despegue, solo por el sector norte.
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.
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

   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 entorno.
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.
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.
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.

Región Metropolitana de Santiago (continuación)

HELIPUERTOS

CIUDAD HLP	COORD UBICACIÓN	ELEV M FT	LDGA				SER	HORARIO Funcionamiento	ADM USO OBS
			TLOF Punto Toma Contacto	TIPO HLP SFC	RSTG	LGT			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
TALAGANTE Helipuerto Hospital Provincial de Talagante SHTA	**33 40 1.03 S 70 55 10.22 W 1 Km E de Plaza de Armas de Talagante**	**341 1118**	**Cuadrado 19 x 19 m Cuadrado 11 x 11 m**	**Elevado Asfalto**	**6.000 Kg**	**NIL**	**WDI Equipo mínimo SEI**	**H24**	**Carlos Andrade M. PUB Fines Asistenciales TEL +56225744206 carlos.andrade@redsalud.gob.cl**

TALAGANTE/Helipuerto Hospital Provincial de Talagante
- **Orientación Magnética APCH – DEP 110° - 285°**

Restricciones Operacionales:

a) El helipuerto se ubica en un "Entorno Hostil Congestionado", ya que el terreno bajo las trayectorias de aproximación final y despegue, se encuentran densamente pobladas, Por lo tanto, se puede operar con aeronaves Categoría A, clase performance 1. Debiendo aproximar o salir en condiciones diurnas entre los 20°-35°, 125°-140° y 320°-350° en el sentido de giro de los punteros del reloj y en condiciones nocturnas SOLO entre los 125° y 140°

b) Se deberá evitar sobrevolar las zonas residenciales, respetando los ejes de aproximación y despegue definidos y dentro de las limitaciones operacionales de la aeronave.

VITACURA Helipuerto Clínica Alemana Santiago SHCD	33 23 31 S 70 34 22 W 1,5 km SE AD Municipal de Vitacura	662 2172	Círculo 20 m diámetro Círculo 10 m diámetro	Elevado Hormigón	8.000 Kg	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
- Orientación Magnética 020°-200°.

Limitaciones:

a) 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.
b) 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.
c) 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.

VITACURA Helipuerto El Mercurio SHEM	33 22 51 S 70 35 46 W 1.020 m. al W THR 08 del AD. Viracura.	685 2247	Cuadrado 20 x 20 m Círculo 9 m diámetro	Adocretos	10.000 kg	YES	WDI SGL	H24	Max Villavicencio Rojas PVT TEL +56223738638 +56994497213 maxvillavicencio@samsm.cl CLR uso vía TEL/FAX.

VITACURA/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.

Restricciones Operacionales:

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.
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.
c) El HLP podrá ser utilizado para aeronaves que realizan transporte aéreo no regular de pasajeros en operaciones diurnas y nocturnas.
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.
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.
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).
g) Los helicópteros deberán operar respetando las condiciones mínimas de meteorología conforme a las reglas de vuelo visual para vuelos VFR diurno/nocturno.
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.
i) Para todas las operaciones, se deber establecer, por parte del operador, los procedimientos necesarios para controlar el riesgo relacionado con una falla del grupo motor.

VITACURA Helipuerto Gildemeister SHRA	33 22 46,16 S 70 31 49,00 W	803 2635	20 x 20 m Cículo 9 m diámetro	Elevado Hormigón	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 arterrizaje 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 perfomance 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).

Región del Libertador General Bernardo O'Higgins

HELIPUERTOS

CIUDAD HLP	COORD UBICACIÓN	ELEV M FT	LDGA				SER	HORARIO Funcionamiento	ADM USO OBS
			TLOF Punto Toma Contacto	TIPO HLP SFC	RSTG	LGT			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
COLTAUCO Helipuerto Santa Rosa SHAU	34 15 18.8 S 71 01 50 W	296 971	Cuadrado 20 x 20 m Circulo 10 m diametro	Superficie Hormigón/ Gravilla	5.000 Kg	NIL	WDI	HJ	Cristian Lobos PVT CEL +56 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.									
LAS CABRAS Helipuerto Rapel SHRP	34 12 46 S 71 27 11 W 10 km SW del AD Las Aguilas Rapel	120 394	Cuadrado 14 x 14 m Cìrculo 6 m diàmetro	Superficie Hormigón	5.000 Kg	NIL	WDI	HJ	Eduardo Ergas H. PVT TEL +56 2 26614700
LAS CABRAS/Helipuerto Rapel - Orientación Magnética 185/005 grados									
MACHALI Helipuerto Helicopters SHHE	34 12 38.6 S 70 42 57.4 W 5 km SE del Centro de Rancagua	560 1837	Cuadrado 18 x 18 m 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.									
NAVIDAD Helipuerto Matanzas SHAD	33 58 04.3 S 71 51 13 W	124 407	Círculo 18 m diámetro Círculo 10 m diámetro	Superficie Hormigón	4.000 Kg	NIL	WDI Equipo mínimo SEI	HJ	Luis Ruiz Tagle PVT CEL +56982590441 luisruiztagle@prodea.cl
NAVIDAD/Helipuerto Matanzas - Orientación magnética 016° - 240°. - El emplazamiento se encuentra en un entorno hostíl no congestionado, por lo tanto , los HEL Categoria "B" solo podrán operar para acrividades PVT. - Las operaciones serán solo bajo VFR diurno.									
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	Cuadrado 24 x 24 m Círculo 9.8 m diámetro	Superficie Hormigón	5.000 Kg	NIL	WDI Equipo Mínimo SEI	HJ	José Real Leiva Cáceres PVT CEL +56995396464 jrleiva@sofruco.cl
PEUMO/Helipuerto La Rosa Peumo - Orientación magnética 013° - 210°. <u>Restricciones Operacionales:</u> 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 180º y 205º y 205º y 215º, para evitar el eucaliptus ubicado en el azimut 025º y la caída de cerro ubicado en el azimut 035º. c) Para los despegues, hacia la zona sur y considerando el obstáculo existente más importante, en el azimut 202º, los ejes propuestos para despegar a favor del viento predominante, se encuentran entre los 180º y 240º, evitando el azimut 202º 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.									

Región del Libertador General Bernardo O'Higgins (continuación)

HELIPUERTOS

CIUDAD HLP	COORD UBICACIÓN	ELEV M FT	LDGA				SER	HORARIO Funcionamiento	ADM USO OBS
			TLOF Punto Toma Contacto	TIPO HLP SFC	RSTG	LGT			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
RANCAGUA Helipuerto La Gonzalina SHLG	34 08 25 S 70 46 16 W 4 Km NW del centro de Rancagua	466 1529	Cuadrado 18 x 18 m Círculo 9 m diámetro	Hormigon	10.000 Kg	NIL	WDI	HJ	Raul Talep Pardo PVT CEL +56 998707270
RANCAGUA/Helipuerto La Gonzalina - Orientación Magnética 010°-190°. - 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 seria rumbo general de norte a sur, de los 010º hacia los 190º.									
REQUINOA Helipuerto Los Lirios SHGO	34 13 56 S 70 47 30 W Cruce acceso S ciudad Rancagua	470 1542	Cuadrado 20 x 20 m Círculo 10 m diámetro	Hormigón	5.000 Kg	YES	WDI	H24	Carlos Lopez Van Der Valk PVT TEL +56 72 2342185 CEL +56 997421311

Región del Maule

HELIPUERTOS

CIUDAD HLP	COORD UBICACIÓN	ELEV M FT	LDGA TLOF Punto Toma Contacto	LDGA TIPO HLP SFC	LDGA RSTG	LDGA LGT	SER	HORARIO Funcionamiento	ADM USO OBS
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
CURICÓ Helipuerto Hospital Provincial de Curicó SHIC	34 58 47 S 71 1249 W	253 830	Cuadrado 19 x 19 m Círculo 10 m diámetro	Elevado Hormigón	3.000 Kg	Luces de Obstrucción en esquina plataforma; Reflectores instalados en plataforma; luces perímetro color verde.	WDI	H24	Alejandro Muñoz Moraga PUB Con fines asistenciales TEL +56752283703 +56966088339 amunozm@hospitalcurico**.cl**

CURICÓ/Helipuerto Hospital Provincial de Curicó
- Precaución OBST Pararrayo 12 M. HGT a 40 M. al E de APN.

Restricciones Operacionales:

a) 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.
b) 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
c) 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.
d) 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.
e) 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.

TALCA Helipuerto Aerofly SHFY	35 26 39,95 S 71 36 4,10 W 7,4 Km al sur AD Panguilemo	125 410	20 x 20 m Círculo 10 m diàmetro	Superficie Hormigón	25.000 Kg	NIL	WDI	HJ	Felipe Henriquez Meza. PVT CEL+56990005389 TEL +56712205600 felipe.henriquez@aerofly.cl

TALCA/Helipuerto Aerofly
- Orientación Magnetica 040º-220º.
- Puesto de estacionamiento: Plataforma de 10 x 10 m., Superficie Hormigón, Resistencia 20 toneladas, Coord Geo. 352639.39S / 713606.69W

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	Cuadrado 20 x 20 m Cuadrado 13 x 13 m	Elevado Hormigón	3.000 Kg	Perimetro de TLOF	WDI	H24	Cristian Garrido Espinoza PUB Con fines Asistenciales TEL +56712749191 +56972126972 +56993926899 cgarrido@hospitaldetalca.cl joliva@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 movil 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

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 Teno	190 623	Cuadrado 22 x 22 m Circulo 9 m diametro	Superficie Hormigón	6.000 Kg	NIL	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.

Región del Maule (continuación)

HELIPUERTOS

CIUDAD HLP	COORD UBICACIÓN	ELEV M FT	LDGA				SER	HORARIO Funcionamiento	ADM USO OBS
			TLOF Punto Toma Contacto	TIPO HLP SFC	RSTG	LGT			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
VICHUQUEN Helipuerto Los Junquillos SHLJ	35 57 22.1 S 71 57 36.2 W 4 Km N Licantén y a 67 Km al W AD SCIC	301 987	Cuadrado de 22 x 22 m Cuadrado de 14 x 14 m	Superficie Hormigón	5.000 Kg	NIL	WDI Equipo mínimo SEI	HJ	Alejandro Ordoñez Henríquez PVT CEL +56940457952 alejandro.ordonez@vistaforestal.com
VICHUQUEN/Helipuerto Los Junquillos - Orientación Magnética 040°-220°. - Pendiente longitudinal 0.05% Restricciones Operacionales: a) El emplazamiento del helipuerto es considerado como “Entorno no Hostil”, consecuente con las numerosas edificaciones en superficie, calles peatonales y vías de tránsito vehicular que lo circunda, no existiendo lugares cercanos y apropiados para poder considerar y realizar un aterrizaje forzoso seguro. b) Dadas las actuales circunstancias y características del entorno, este deberá ser utilizado por helicópteros Categoría A y B de Clase Performance 1, 2 y 3. c) Para las aproximaciones y de acuerdo al viento predominante, estas se deberán realizar hacia los rumbos comprendidos entre los 270° y 225 °, donde en el último tercio de la aproximación será en terrenos despejados y libres de obstáculos. d) Debido a las instalaciones ubicadas hacia el sector Oeste y al viento predominante, los despegues se deberán realizar hacia los rumbos comprendidos entre los 270° y 225°, que corresponde al área más despejada y libre de obstáculos.									
VICHUQUEN Helipuerto Santa Carolina SHAF	34 49 34,40 S 72 03 59,49 W Rivera Lago Vichuquen, Sector Piedras Bayas	50 164	18 m Diametro Círculo 10 m diámetro	Superficie Pasto / Hormigón	5.000 Kg	NIL	WDI	HJ	Alfonso Fuenzalida C. PVT TEL +56222433891 CEL +56993382084
VICHUQUEN/Helipuerto Santa Carolina - Orientación Magnetica 025º-075º.									
YERBAS BUENAS Helipuerto Esmeralda SHEE	35 43 12 S 71 30 35 W 8 km NE de Yerbas Buenas	175 574	Cuadrado 18 x 18 m Círculo 8 m diámetro	Superficie Concreto	5.000 Kg	NIL	WDI SGL	HJ	Francisco Posada C. PVT TEL +56 2 23926140 CLR PPR vía TEL
YERBAS BUENAS/Helipuerto Esmeralda - 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	Cuadrado 18 x 18 m Círculo 8 m diámetro	Superficie Concreto	5.000 Kg	NIL	WDI SGL	HJ	Franciso Posada C. PVT TEL +56 2 23926140 CLR PPR vía TEL
YERBAS BUENAS/Helipuerto San Esteban - Pendiente Longitudinal 0,01 por ciento. - Pendiente transversal 0,01 por ciento. - Sector despejado 150° a 210°.									

Región del Ñuble

HELIPUERTOS

CIUDAD HLP	COORD UBICACIÓN	ELEV M FT	LDGA				SER	HORARIO Funcionamiento	ADM USO OBS
			TLOF Punto Toma Contacto	TIPO HLP SFC	RSTG	LGT			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
CHILLAN Helipuerto Regional de Ñuble SHNB	36 37 11,5 S 72 07 05,6 W 2 km SW Plaza de Armas de Chillan	145 476	Cuadrado 19,5 x 19,5 m Cuadrado 11 x 11 m	Elevado Hormigón	3.000 Kg	NIL	WDI Equipo mínimo SEI	H24 VFR	Elizabeth Abarca T. PUB Con fines asistenciales +56 42 2587210 +56 42 2587200

CHILLAN/Helipuerto Regional de Ñuble
- Orientación magnética 040/220.
- Pendiente longitudinal 1%.

Limitaciones Operacionales:

a) El emplazamiento del helipuerto es considerado como “Entorno Hostil Congestionado”, consecuente con las numerosas edificaciones en superficie, calles peatonales y vías de tránsito vehicular que lo circunda, no existiendo lugares cercanos y apropiados para poder considerar y realizar un aterrizaje forzoso seguro.
b) Dadas las actuales circunstancias y características del entorno, este deberá ser utilizado por helicópteros Categoría A o de Clase Performance 1 y 2. (Helicópteros Multimotores).
c) Los helicópteros monomotores, sean éstos con motor turbina o convencional, quedan restringidos para operar ya sea en condiciones diurnas o nocturnas. Esto se debe a que, en cualquier punto de la trayectoria de vuelo, una falla en el grupo motor obligaría al piloto a realizar un aterrizaje forzoso en superficie. La única excepción a esta restricción podrá considerarse en circunstancias especiales en las que su utilización sea el único medio aéreo disponible para salvar la vida de una persona en riesgo vital.
d) Se estima que es más conveniente como eje de aproximación para un aterrizaje en plataforma, sería en dirección general Sur/Oeste entre los rumbos 200° y 260° y los despegues en esa misma dirección.

QUIRIHUE Helipuerto El Guanaco SHGU	36 12 48.7 S 72 37 22.8 W A 11 Km al NW Plaza de Armas de Quirihue	372 1220	Cuadrado 21.6 x 21.6 m Cuadrado de 11 m	Superficie Hormigón	6.000 Kg	NIL	WDI Equipo mínimo SEI	HJ	Claudio Alcayaga Corvalán PVT TEL +569 33821027 calcayaga@cbpltda.com

QUIRIHUE/Helipuerto El Guanaco
- Orientación Magnética 010/280.

Restricciones Operacionales:

a) El eje de aproximación se deberá fijar en 010° - 280°, pudiendo variar no más de 20°, dependiendo de la dirección del viento.
b) El helipuerto se ubica en entorno no hostil y no congestionado.
c) Las operaciones serán exclusivamente en horario HJ en reglas de operación visual (VFR).

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE
INTENTIONALLY LEFT BLANK

Región del Bío Bío

HELIPUERTOS

CIUDAD HLP	COORD UBICACIÓN	ELEV M FT	LDGA TLOF Punto Toma Contacto	LDGA TIPO HLP SFC	LDGA RSTG	LDGA LGT	SER	HORARIO Funcionamiento	ADM USO OBS
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
CONCEPCIÓN Helipuerto Hospital Clínico Regional de Concepción SHHC	36 49 28,85 S 73 02 14,22 W	28 92	Cuadrado 15 x 15 m Cuadrado 15 x 15 m	Elevado Hormigón	6.000 Kg	Luces perímetrales 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 Hospital Clínico Regional de Concepción - Orientación Magnética 02/20.									
CONCEPCIÓN Helipuerto Torre Ligure SHTL	36 49 28 S 73 03 00 W	55,4 181,8	Rectángulo 16,5 x 13 m Círculo 6 m diámetro	Elevado Asfalto	2.400 Kg	YES	Equipo mínimo SEI	H24	Gustavo Pastene PVT TEL +56 41 2467349 CEL +56 996400885
CONCEPCION/Helipuerto Torre Ligure - Orientación Magnética 14/32.									
LOS ÁNGELES Helipuerto Edificio Corporativo CMPC SHPC	372333.7 S 722138.4 W	136 446	Círculo 17 m Círculo 9 m	Superficie Hormigón	12.000 Kg	NO	WDI Equipo mínimo SEI	HJ	Cristobal Palazuelos Leiva PVT CEL +56995996907 cristobal.palazuelos@cmpc.cl
LOS ÁNGELES/Helipuerto Edificio Corporativo CMPC - Orientación Magnética 200°/330° (20-33).									
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	Cuadrado 20 x 20 m Cuadrado 11 x 11 m	Elevado Hormigón	5.000 Kg	YES	WDI	H24	Luis San Martin H. PUB Asistencial
LOS ÁNGELES/Helipuerto Hospital de los angeles Dr. Victor Ríos Ruiz - Orientación Magnetica 045º-225º. - 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 138º y 145º.									

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE
INTENTIONALLY LEFT BLANK

Región de La Araucanía

HELIPUERTOS

CIUDAD HLP	COORD UBICACIÓN	ELEV M FT	LDGA TLOF Punto Toma Contacto	LDGA TIPO HLP SFC	LDGA RSTG	LDGA LGT	SER	HORARIO Funcionamiento	ADM USO OBS
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
TEMUCO Helipuerto Del Pacífico SHDP	38 45 57 S 72 48 18 W Ruta S30 km 17,5 de Temuco	61 200	Cuadrado 15 x 15 m Círculo 8 m diàmetro	Superficie Pasto / Hormigón	4.000 Kg	NIL	WDI	HJ	Carlos Barrie O. PVT CEL +56 94435665 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.									
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	Círculo 22 m diámetro Cuadrado 11 x 11 m	Elevado Hormigón	10.000 Kg	YES	WDI SGL	H24	Director del Hospital PUB TEL +56 45 2556622 OPS ACFT PPR COOR vía TEL o FAX
TEMUCO/Helipuerto Regional de Temuco - HLP 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.									
VILLARRICA Helipuerto Villarrica Park Lake SHVI	39 18 07 S 72 05 20 W 13 km S camino a Villarrica	245 804	Cuadrado 18 x 18 m Círculo 10 m diámetro	Superficie Hormigón / Pasto	6.000 Kg	NIL	WDI SGL	HJ	Ivan Ulloa Zamorano. PVT CEL +56989009020 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%.									

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE
INTENTIONALLY LEFT BLANK

Región de Los Lagos

HELIPUERTOS

CIUDAD HLP	COORD UBICACIÓN	ELEV M FT	LDGA				SER	HORARIO Funcionamiento	ADM USO OBS
			TLOF Punto Toma Contacto	TIPO HLP SFC	RSTG	LGT			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
ANCUD Helipuerto Hospital San Carlos de Ancud SHSC	41 53 11.30 S 73 48 34.71 W 2.2 Km NW centro de Pista Ad Pupelde	128 420	Cuadrado 22 x 22 m Cuadrado 11 x 11 m	Superficie Hormigón	8.000 Kg	NIL	WDI Equipo mínimo SEI	H24	Daniel Cabalin Iribarren. PUB Asistencial TEL 65 2326359 - 65 2735338 daniel.cabalin@redsalud.gob.cl

ANCUD/Helipuerto Hospital San Carlos de Ancud
- Orientación Magnética APCH – DEP 100° - 280°.

Restricciones Operacionales:

a) El helipuerto en superficie del Hospital de San Carlos de Ancud, se ubica en un "Entorno Hostil no Congestionado", debido a que en el sector norte se encuentra una cantidad considerable de viviendas y obstáculos y en el eje de aproximación inicial se encuentran algunas viviendas aisladas, sin embargo, hacia el sector oeste y sur-oeste se encuentran terrenos despejados.
b) Debido a lo anterior, el helipuerto podrá ser utilizado en condiciones visual diurno y nocturno, por aeronaves Categoría A y B, Clase Performance 1, 2 y 3, respetando los ejes de aproximación y despegues ya definidos, dentro de las limitaciones operacionales de la aeronave según lo establecido por el fabricante en su Manual de Vuelo.
c) Las aeronaves Categoría B, deberán efectuar las aproximaciones desde el aeródromo Pupelde hacia al helipuerto, realizando un viraje base por la izquierda próximo al punto de posada.

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	**Círculo 21 m diámetro** **Cuadrado 11 x 11 m**	Elevado Hormigón	10.000 Kg	YES	WDI LGT	H24	**César Fernández Hernández**. PUB Con fines asistenciales **TEL +56 642567204** **CEL +56 995753293** **cesar.fernandez@redsalud.gob.cl**

OSORNO/Helipuerto Hospital San José
- Orientación Magnética APCH-DEP desde el rumbo 010° a los 190°.
- Pendiente longitudinal: 0,5 por ciento.

Obstáculos inmediaciones del Helipuerto:
- Antena 1 a los 005 grados a 9 m aproximadamente del borde de señal de toma de contacto y elevación incial;
- Antena 2 y WDI: Antena a los 270 grados y WDI a los 280 grados ubicados a ambso costados a 8 m aproximadamente del borde de la señal de punto de toma de contacto y elevación inicial.

Limitaciones:

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.
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 utlizado previa coordinación con el Administrador del Helipuerto.
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.
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.

PUERTO MONTT Helipuerto Hospital de Puerto Montt SHLL	41 26 45.1 S 72 57 21.7 W 3 Km al Norte de Puerto Montt	125 410	Cuadrado 30 x 30 m Cuadrado 17 x 17 m	Superficie Hormigon	10.000 Kg	YES	WDI	H24	Ernesto Cañete Fuentes PUB Con fines asistenciales TEL +56652362327 +5696656452 ecanete@ssdr.gob.cl

PUERTO MONTT/ Helipuerto Hospital de Puerto Montt
- Orientación Magnetica APCH DEP 172-352 DEG.
- El emplazamiento del HLP es considerado de entorno no hostil debido a que las edificaciones, vias vehiculares y torres que lo circundan, no obstaculizan una APROX o ARR en el HLP y ademas cuenta con lugares apropiados para realizar ARR forzosos o que permitiria un ARR de emergencia o de precaución.

PUERTO MONTT Helipuerto Pelluco SHPE	41 29 08 S 72 54 10 W 3.5 km SW del Centro de Puerto Montt	20 66	Cuadrado 14 x 14 m Círculo 8 m diámetro	Superficie Hormigón	5.000 Kg	NIL	WDI	VRNO 1130-0030 IVNO 1230-2330	Claudio Fischer Ll. PVT TEL +56 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.
- CTN OBST árboles 6 m a 8 m HGT, sólo se permite APCH y DEP en sentido SSW.

Limitaciones:

a) Todas las operaciones que se efectúen hacia y desde el helipuerto, se deberán coordinar a través de la torre de control del Aeropuerto El Tepual/Pto Montt.
b) Con el objeto de resguardar el descanso y tranquilidad de los vecinos y no crear problemas de contaminación acústica, las operaciones aéreas deberán efectuarse dentro del horario autorizado.

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE
INTENTIONALLY LEFT BLANK

Región de Aysén del General Carlos Ibáñez del Campo

HELIPUERTOS

CIUDAD HLP	COORD UBICACIÓN	ELEV M FT	LDGA				SER	HORARIO Funcionamiento	ADM USO OBS
			TLOF Punto Toma Contacto	TIPO HLP SFC	RSTG	LGT			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
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	Círculo 18 m diámetro Círculo 9 m diámetro	Superficie Hormigón	3.000 Kg	NIL	WDI	HJ	Philippe Reuter B. PVT CEL +56 998836285

CHILE CHICO/Helipuerto Terra Luna
- Orientación magnética 270°.

Restricciones Operacionales:
- Las trayectorias para una aproximacion con fines de aterrizaje o despegue deben ser entre los 170° y 320°, en el sentido de los punteros del reloj, debiendose tener en cuenta que el terreno bajo estas areas es agua, ante lo cual se debe considerar el uso de chalecos salvavidas para la tripulacion y pasajeros.
- El HLP ubicado en la hosteria terra luna, esta emplazado en superficie,cuyo entorno presenta caracteristicas de hostil congestionado, debido a obstaculos que solo permitem el vuelo estacionario a un metro de altura, motivo por el cual se debe establecer un punto de visada que permita trayectorias de aproximacion final y despegue seguras

COYHAIQUE Helipuerto Hospital de Coyhaique SHCY	45 34 08 S 72 04 32 W 500 m NW Plaza de Armas de Coyhaique	279 915	Cuadrado 18 x 18 m Cuadrado 13 x 13 m	Superficie Hormigón	5.000 Kg	NIL	WDI SGL	HJ	Roberto Almonacid (En representación del Serv. Salud Aysen) PVT TEL +56672262003 +56979692695 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	Círculo 18 m diámetro Círculo 9 m diámetro	Superficie Hormigón / Pasto	10.000 Kg	NIL	WDI	HJ	Alberto Sassoon L PVT CLR OPS vía TEL CEL +56 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 perfomance 1, 2 y 3 o Categorás A y B, respecto los ejes de APCH sugeridos para el DEP/AR.
- HEL deberán operar de acuerdo al manual de vuelo del fabricante, respecto a las condiciones mínimas de meteorología, para los vuelos con referencias visuales, idealmenete con flotadores de emergencia, para las trayectorias sobre agua.

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE
INTENTIONALLY LEFT BLANK

Región de Magallanes y de La Antártica Chilena

HELIPUERTOS

CIUDAD HLP	COORD UBICACIÓN	ELEV M FT	LDGA				SER	HORARIO Funcionamiento	ADM USO OBS
			TLOF Punto Toma Contacto	TIPO HLP SFC	RSTG	LGT			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
PRIMAVERA Helipuerto Anguila 1 SHAG	52 29 58 S 68 43 32 W 3 NM N de Catalina	20 66	Rectángulo 15 x 13 m Rectángulo 15 x 13 m	Metálica con pintura antideslizante	4.000 Kg	YES	NIL	HJ	León Sougarret S. PVT
PRIMAVERA Helipuerto Catalina Norte 1 SHNC	52 33 49 S 68 40 32 W 5 km E de Punta Catalina	30 98	Cuadrado 12 x 12 m Círculo 6 m diámetro	Plataforma Petrolera Acero con pintura antideslizante	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	Cuadrado 14 x 14 m Círculo 5,4 m diámetro	Plataforma Petrolera Acero con pintura antideslizante	4.000 Kg	YES	NIL	HJ Nocturno O/R	León Sougarret S. PVT
PRIMAVERA Helipuerto Cerro Sombrero SHSB	52 46 00 S 69 17 22 W 1 km N de Cerro Sombrero	30 98	Cuadrado 12 x 12 m Círculo 7 m diámetro	Superficie Acero con pintura antideslizante	5.000 Kg	NIL	NIL	HJ	ENAP PVT
PRIMAVERA Helipuerto Punta Catalina SHPU	52 32 45 S 68 45 30 W 300 m N del Terminal Petrolero Punta Catalina	5 16	Cuadrado 25 x 25 m	Superficie Hormigón	5.000 Kg	YES	NIL	H24	ENAP PVT
PRIMAVERA Helipuerto Skua 1 SHSK	52 24 33 S 68 47 07 W 7 km W de Bajo Wallis	30 98	Cuadrado 12 x 12 m Círculo 6 m diámetro	Plataforma Petrolera Acero con pintura antideslizante	5.000 Kg	YES	NIL	HJ Nocturno O/R	Mario Mertens P. PVT
PRIMAVERA Helipuerto Skua 4 SHSU	52 22 33 S 68 47 19 W 1.5 km NW de Punta Catalina	21 69	Cuadrado 16 x 16 m Círculo 6 m diámetro	Plataforma Petrolera Acero con pintura antideslizante	4.000 Kg	YES	NIL	HJ Nocturno O/R	Mario Mertens P. PVT
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	Cuadrado 20 x 20 m Círculo 10 m diámetro	Superficie Hormigón	5.700 Kg	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 Puerto Natales.
- Orientación Magnetica 158º - 265º.
- 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:

a) El entorno del helipuerto presenta características principalmente de "hostil congestionado", ya que se encuentra en un lugar densamente poblado, salvo algunas excepciones, que a continuación se señalan:
   1. Entre los 146° y 170°, existe un terreno sin construcciones, por donde se puede aproximar.
   2. En los 260° y 275°, y hasta 200 metros se ubica un terreno sin construcciones, el cual podría ser empleado en los despegues.

b) Considerando lo anterior, se puede establecer que entre los 146º y 170º y los 260º y 270º en sentido horario, se pueden efectuar aproximaciones y despegues, bajo riesgos aceptables, solo por helicópteros Categoría "A" operando en Clase de performance "1".

c) Por la elevación sobre el nivel medio del mar que tiene el emplazamiento, las operaciones de helicópteros 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.

Región de Magallanes y de La Antártica Chilena (continuación)

HELIPUERTOS

CIUDAD HLP	COORD UBICACIÓN	ELEV M FT	LDGA				SER	HORARIO Funcionamiento	ADM USO OBS
			TLOF Punto Toma Contacto	TIPO HLP SFC	RSTG	LGT			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
PUNTA ARENAS Helipuerto Carabineros de Chile SHHR	53 09 23 S 70 55 20 W	65 213	Cuadrado 7 x 7 m	Superficie Hormigón	5.000 Kg	NIL	NIL	HJ	Carabineros de Chile MIL
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	Círculo 17 m diámetro Círculo 9 m diámetro	Superficie Hormigón	7.000 Kg	YES	WDI LGT	H24	Alex Pivcevic R. PVT TEL +56 61 22616110
PUNTA ARENAS/ Helipuerto DAP Helicópteros S.A. - Orientación Magnética 130° a 250°. Limitaciones: a) El Helipuerto se emplaza en un "Entorno No Hostil" por la exigua cantidad de obstáculos en altura que lo circunda y tener a su alrededor sectores despejados y despoblados. Sólo la construcción de un Hangar y dependencias para la atención de pasajeros y labores administrativas de la Empresa ubicadas al Sur-Oeste del helipuerto, impiden la realización de despegues normales. b) Las aproximaciones para materializar un aterrizaje, de preferencia deben .ser planificadas desde el Nor-Este o bien del Sur-Oeste ya que se minimiza aún más el riesgo de poner en peligro a la tripulación, pasajeros a bordo o bien, personas o bienes en tierra. c) Consecuente con lo anterior, se estima que la operación de helicópteros desde y hacia el helipuerto debe efectuarse sólo en condiciones bajo reglas de vuelo visual, no revistiendo por consiguiente inconvenientes operacionales actuales que pongan en riesgo la seguridad aérea. d) La existencia de sectores despejados a su alrededor, la inexistencia de obstáculos o construcciones en altura en su cercanía y la presencia de mar (Estrecho de Magallanes) en una amplía orientación magnética, hacen posible operar con una adecuado margen de seguridad. e) Por consiguiente, el Helipuerto puede ser operado por helicópteros Clase Perfomance 1, 2, y 3 (Categoría A y B) respetando los ejes de aproximación sugeridos y orientaciones de despegue ya que éstos presentan mayor seguridad para toda operación aérea que se lleve a efecto. A la vez, los helicópteros deben operar dentro de sus limitaciones operacionales según el Manual de Vuelo respectivo, respetando las mínimas condiciones meteorológicas para vuelo visual e idealmente provistos de flotadores de emergencia ante la eventualidad de un amarizaje en su cercanía.									
PUNTA ARENAS Helipuerto Hospital Clínico Punta Arenas SHHP	53 07 05 S 70 53 59 W	25 82	Cuadrado 26 x 26 m Círculo 11 m diámetro	Superficie Hormigón	20.000 Kg	YES	WDI	H24	Pamela Franzi P. PUB TEL +56 61 2291100 +56 61 2291166 direccion.ssmagallanes@redsalud.gov.cl
PUNTA ARENAS/Helipuerto Hospital Clínico Punta Arenas. - Orientación Magnetica 60º - 240º. - CTN OBST casa de 2 pisos a 54 m. al SW APN, sobrepasa en 2 m. la superficie de aproximación y despegue.									
SAN GREGORIO Helipuerto Batería Dungenes Nº 1 SHDG	52 22 51 S 68 25 53 W 46 km E Posesión	8 25	Rectángulo 13 x 11 m Círculo 6 m diámetro	Superficie Ripio Madera	7.000 Kg	Area de contacto y elevación inicial	WDI SGL	H24	León Sougarret S. PVT
SAN GREGORIO/Helipuerto Bateria Dungenes N° 1 - Orientación Magnética 230 grados.									
SAN GREGORIO Helipuerto Daniel 1 SHDN	52 21 53 S 68 45 54 W 8,5 NM al 121° del Cabo Posesión	30 98	Cuadrado 16 x 16 m Cuadrado 16 x 16 m	Metálica cubierta con pintura antideslizante	4.000 Kg	YES	NIL	HJ	ENAP PVT León Sougarret S.
SAN GREGORIO Helipuerto Posesión SHSE	52 14 58 S 68 56 12 W	23 76	Pista 1 Rectángulo 34 x 25 m Círculo 7 m diámetro Pista 2 Rectángulo 22 x 25 m Círculo 7 m diámetro	Superficie Hormigón	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.									

Región de Magallanes y de La Antártica Chilena (continuación)

HELIPUERTOS

CIUDAD HLP	COORD UBICACIÓN	ELEV M FT	LDGA				SER	HORARIO Funcionamiento	ADM USO OBS
			TLOF Punto Toma Contacto	TIPO HLP SFC	RSTG	LGT			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
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	Cuadrado 16 x 16 m Cuadrado 16 x 16 m	Plataforma Petrolera Metálica cubierta con pintura antideslizante	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 Refineria ENAP San Gregorio	7 23	Cuadrado 20 x 20 m Círculo 10 m diámetro	Superficie Hormigón	5.000 Kg	Perímetro de TLOF	WDI	H24	ENAP Jean Paul Marais Galli Victor López Barria PVT TEL +56612296005 +56941661724 jpmarais@enap.cl vlopezb@enap.cl

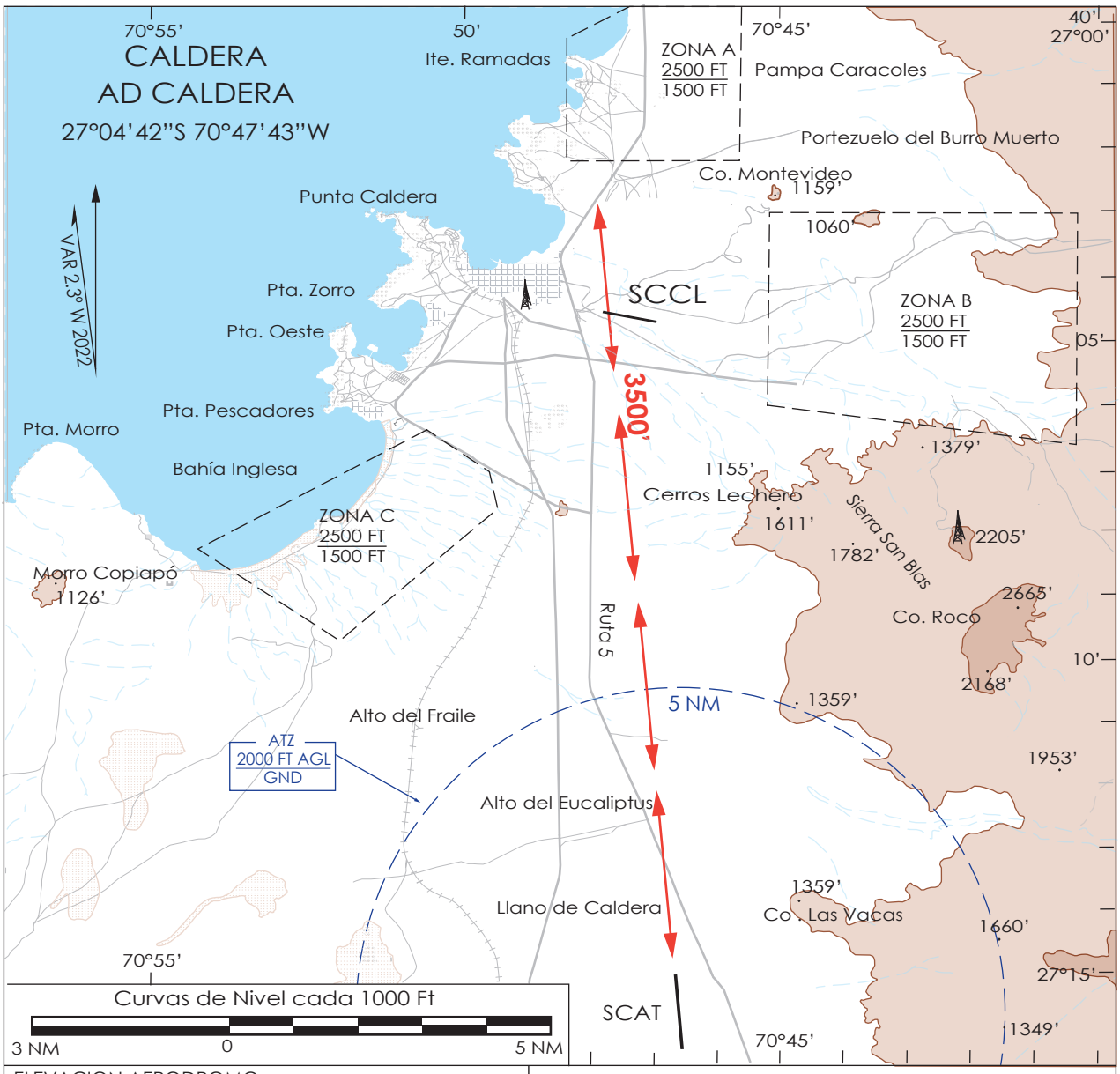
SAN GREGORIO/Helipuerto San Gregorio
- Orientación Magnética: 030°/210°.
- El emplazamiento del helipuerto es considerado de “Entorno No Hostil” por estar situado en terreno amplio para la operación normal de un helicóptero.
- El helipuerto puede ser utilizado por helicópteros de Clase de Performance 1, 2 y 3 o Categorías A y B ajustándose a las dimensiones de la F.A.T.O y resistencia de la superficie.

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE
INTENTIONALLY LEFT BLANK

Heliplataformas

HELIPUERTOS									
CIUDAD HLP	COORD UBICACIÓN	ELEV M FT	LDGA				SER	HORARIO Funcionamiento	ADM USO OBS
			TLOF Punto Toma Contacto	TIPO HLP SFC	RSTG	LGT			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
HELIPLATAFORMA ATMOSPHERE SHAT	A bordo de nave Atmosphere 3153	NO	Polígono 9.40 m de diámetro 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
HELIPLATAFORMA ATMOSPHERE Restricciones: a) 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.									
HELIPLATAFORMA BETANZOS SHBB	Popa de Buque Betanzos	NO	Rectángulo 12 x 8 m Círculo 7.5 m diámetro	Plataforma Buque Acero Reforzado	5.000 Kg	NIL	WDI	HJ	Andrés Pivcevic Rajcevic Naviera DAP Mares Ltda. PVT TEL +56612616110 +56612616159 andres.pivcevic@dap.cl nicolas.pivcevij@dap.cl
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 40º para las maniobras de despegue y aterrizaje, considerando 320 º libres 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.									

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE
INTENTIONALLY LEFT BLANK



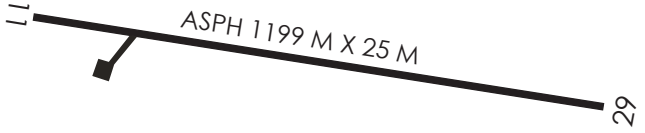
ELEVACION AERODROMO
180 FT (55 m)

RESISTENCIA
5670 Kgs. AUW/1

COMUNICACIONES
TIBA 118.2 MHz Atacama Torre 118.3 MHz

HORARIO DE FUNCIONAMIENTO
HJ

PRECAUCION
- Uso RWY 11/29 restringido solo para ACFT con tren principal de rueda simple.
- CTN Franja RWY ambos costados desprendimientode material.
- CTN Franja RWY desniveles en varios sectores.
- CTN RAMP/TWY/RWY por desprendimiento de gravilla.
- CTN WID por desniveles de terreno en SFC.
- CTN RWY en regular estado, baches y gravilla suelta en la SFC.
- STP RWY 11/29 CTN ZANJA 2M DPT AL N RWY A 600 M THR 29
- WDI U/S
- TWY WO ID
- RWY 11/29 CTN GRIETAS LOC 550M THR 29 A 1.5M RCL RESPECTIVAMENTE 50M LEN
- Posible tránsito de personas o animales en RWY.



RAMP 45 x 40 m
TWY 15 m ancho

Trayectoria IFR en ASC/DES

DASA / SECCIÓN AIS-MAP

SCCL VAC | DGAC | AD CALDERA/ CALDERA

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 fecuencia 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 frecuencia118,3 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.

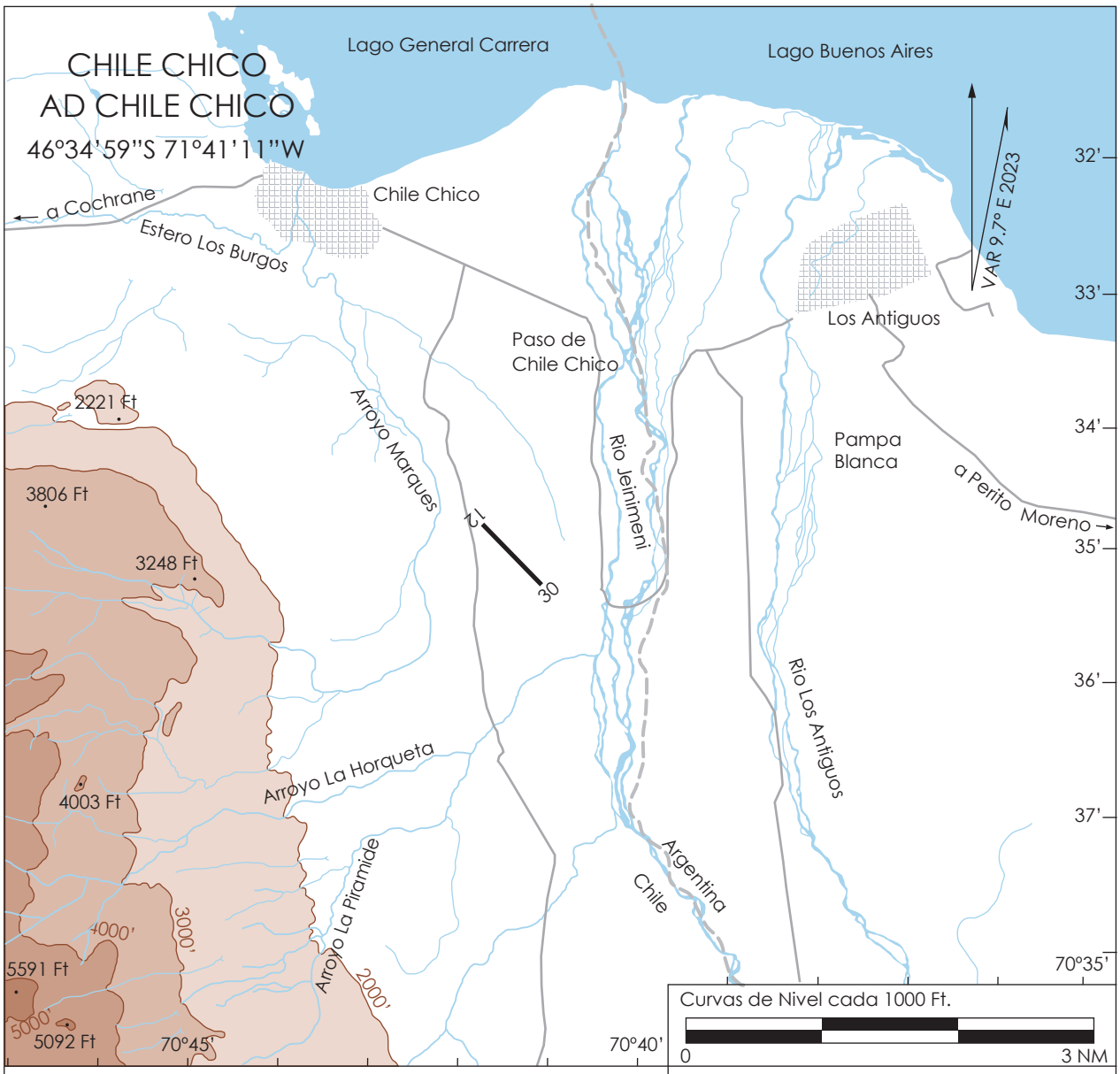
- No permite Operaciones VFR Especial.

- 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

DASA / SECCION AIS-MAP



ELEVACION AERODROMO

1.070 FT (326 m)

RESISTENCIA

20.000 Kg.

COMUNICACIONES

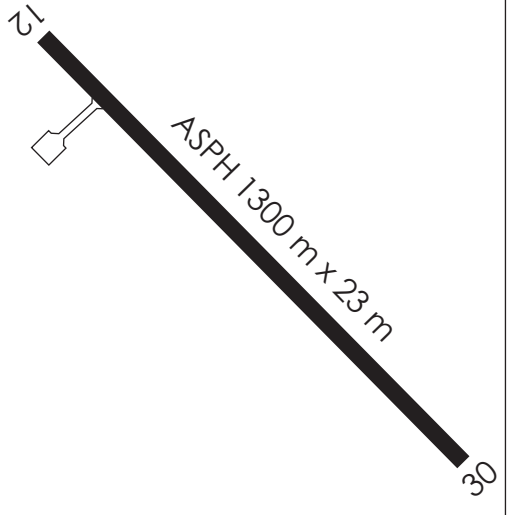
CHILE CHICO INFO 127.7 MHz / Radio 5454

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

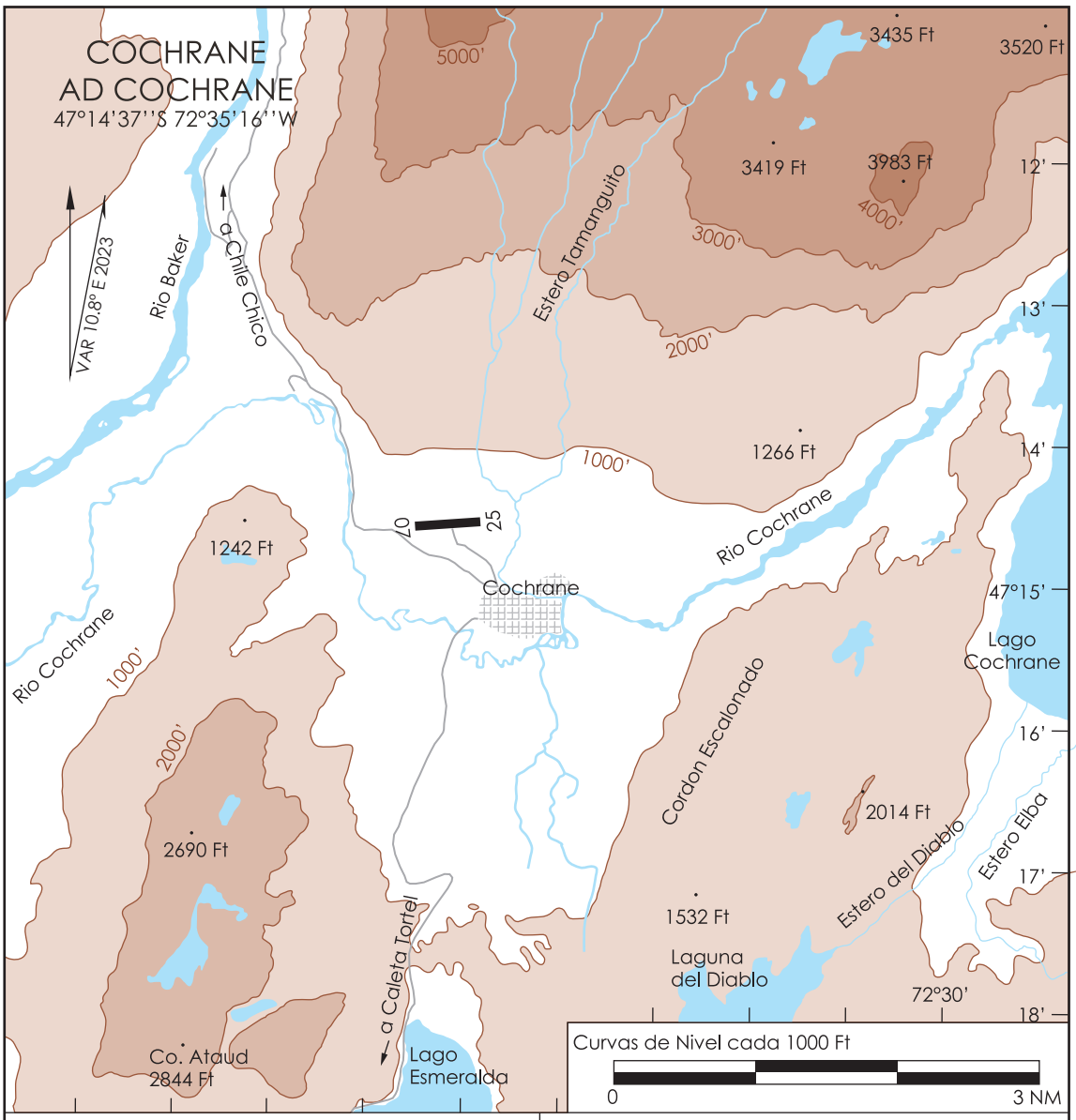
SCCC VAC | DGAC | AD CHILE CHICO / CHILE CHICO

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

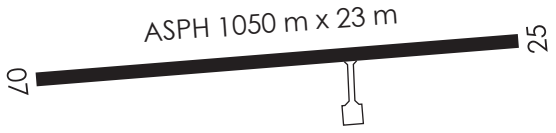
DASA / SECCION AIS-MAP



ELEVACION AERODROMO
643 Ft (196 m)
RESISTENCIA
23.000 Kg
COMUNICACIONES
COCHRANE INFO 126.7 MHz / Radio 5454 KHz
HORARIO DE FUNCIONAMIENTO HJ.

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

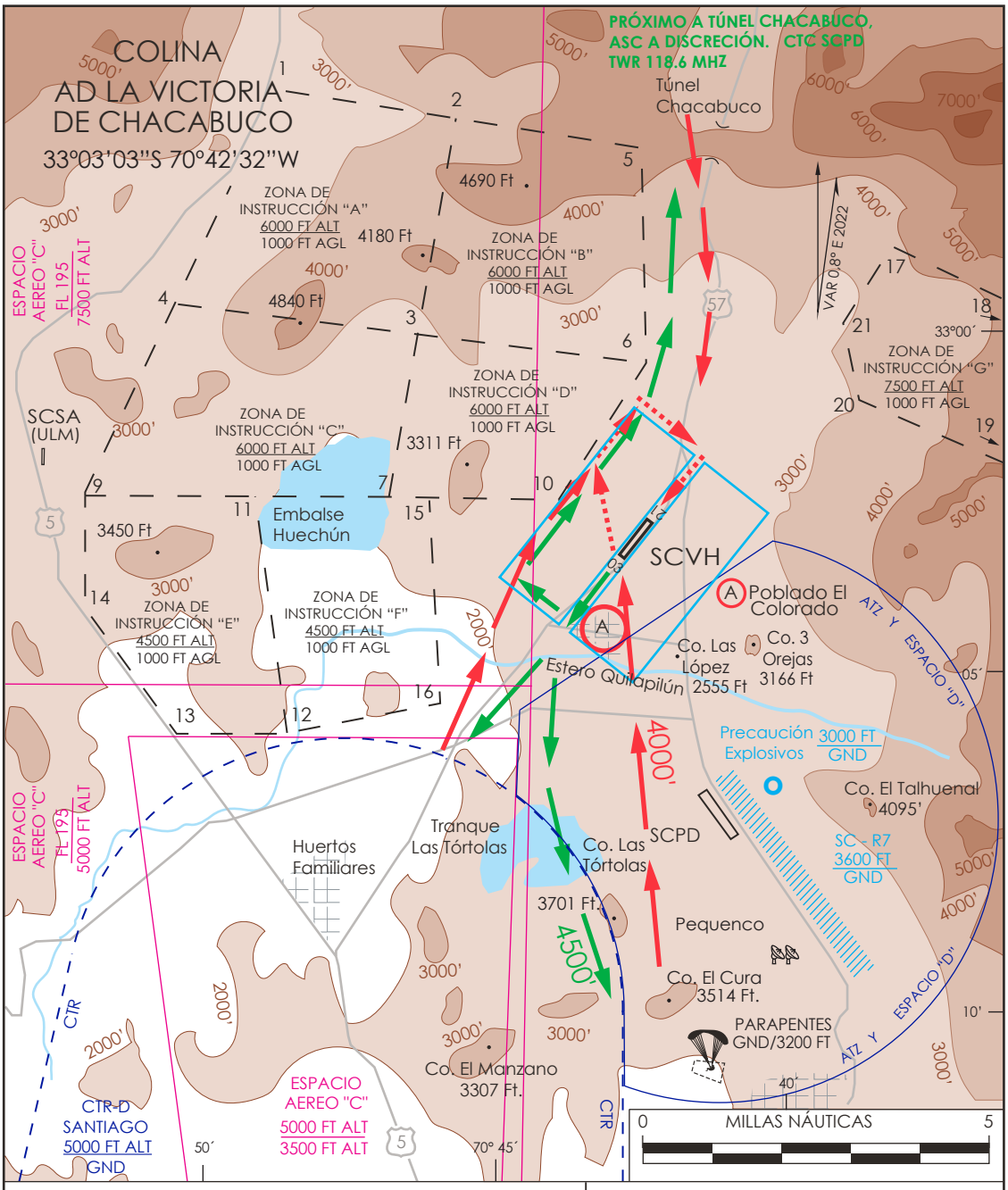


DASA / SECCION AIS-MAP

ILUMINACIÓN DE RWY

AD CUENTA CON LGT EMERG FIJAS NO 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



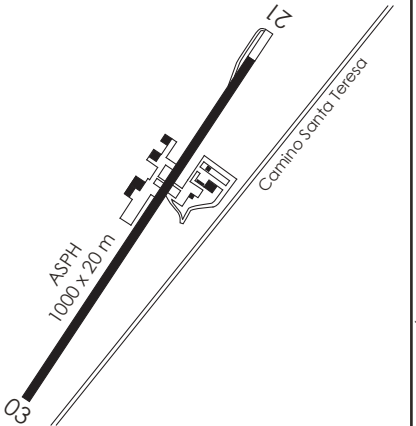
ELEVACION AERODROMO 2139 FT

RESISTENCIA 5.700 Kg

COMUNICACIONES: TIBA 126.75 MHz

PRECAUCION:

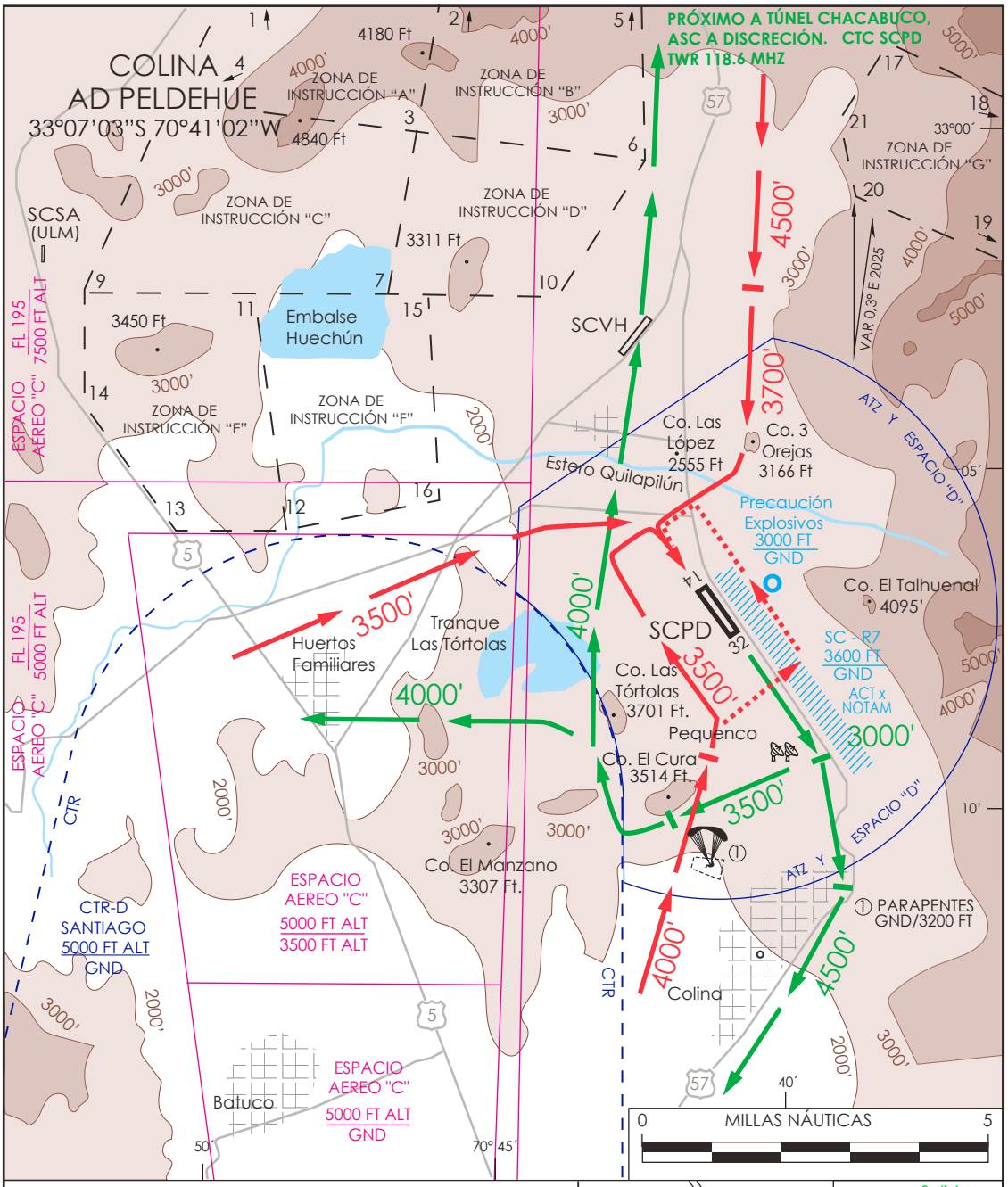
- OPS HEL sólo THR 21. Maniobras instrucción PPR.
- Postes 12 m altura a 63 m SE y 395 m S de THR 03 WO SGL. Además, a 127 m SE y 298 m WSW de THR 03 con SGL. Afectan SFC de Transición.
- Tendido eléctrico 12 m HGT 514 m N THR21 con SGL.
- Tendido eléctrico alta tensión 1Km N de THR 21 con cables no balizados.
- Depresión en terreno de 3 m profundidad sector NW y 7 m profundidad sector W de THR 21.



DASA / SECCIÓN AIS-MAP

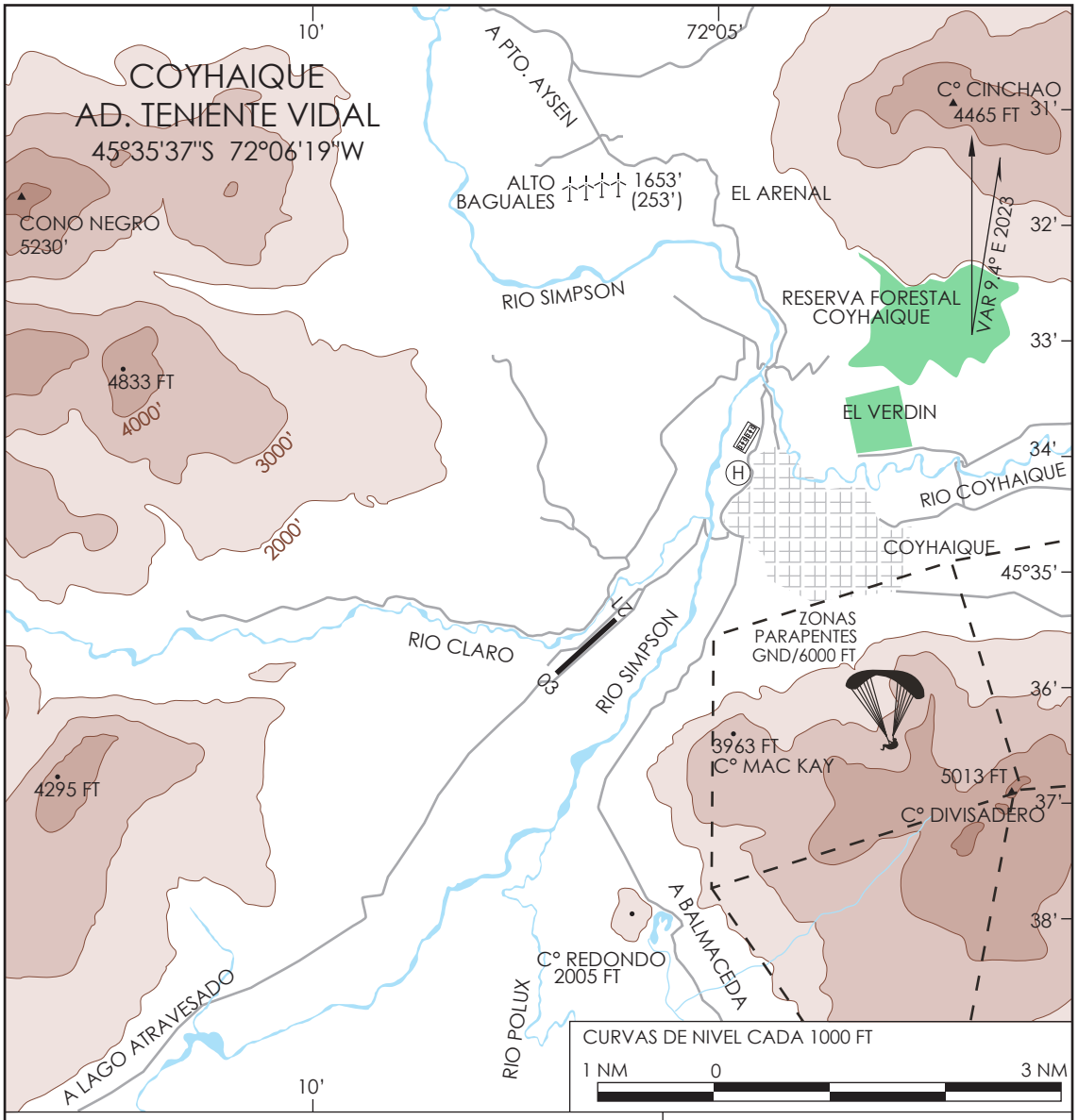
SCVH VAC D G A C COLINA / AD LA VICTORIA DE CHACABUCO

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



SCPD VAC | D G A C | COLINA / AD PELDEHUE

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)

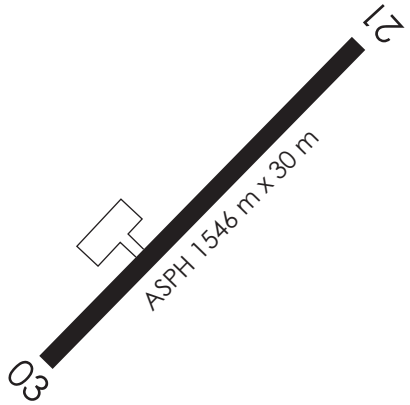
RESISTENCIA
PCR 290 F/B/X/T

SISTEMA DE LUCES
REDL

COMUNICACIONES
COYHAIQUE INFO 126.7 MHz / Radio 5454 KHz

HORARIO DE FUNCIONAMIENTO
HJ.

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.



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

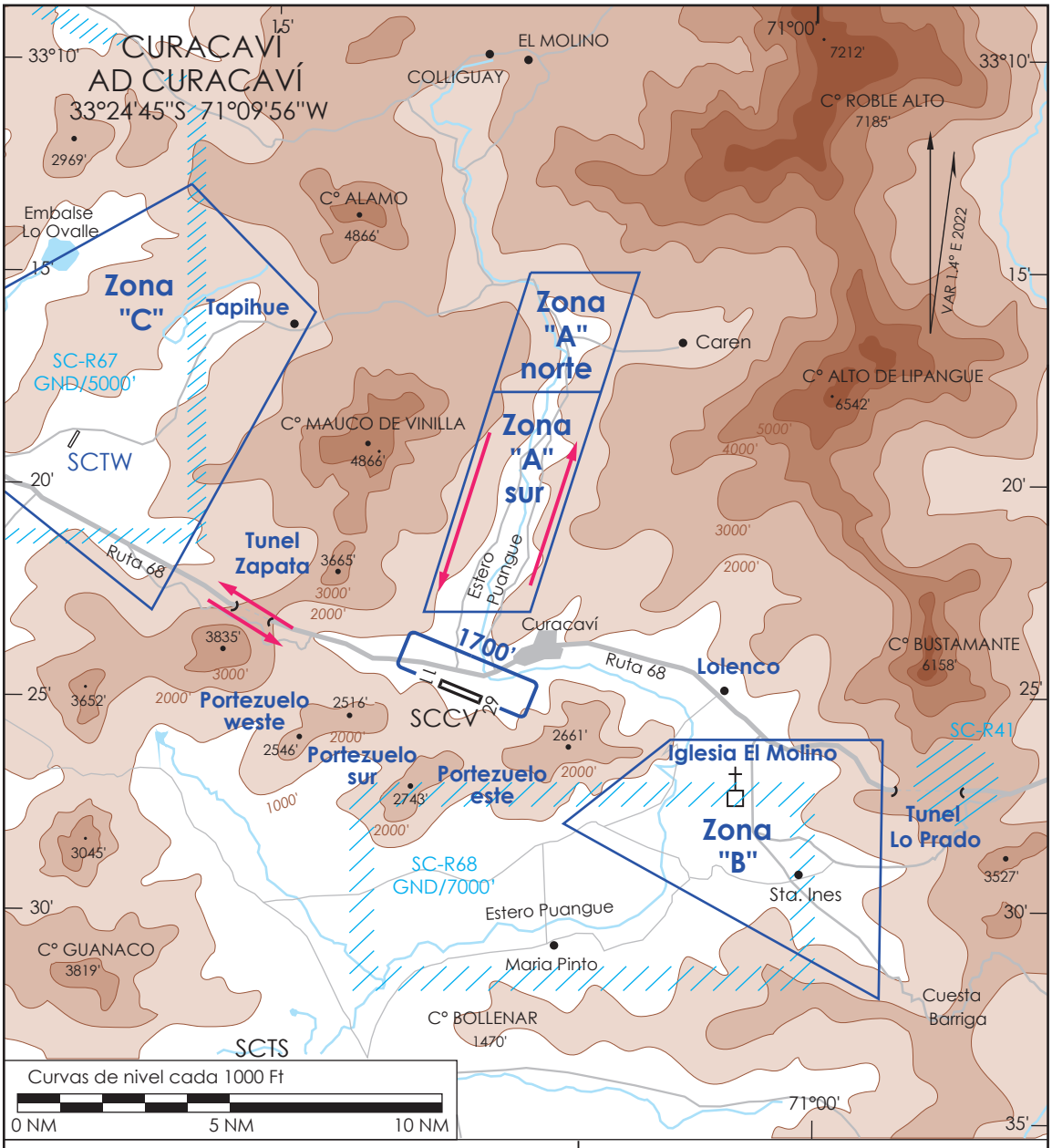
45 37 18 S / 072 01 36 W
45 37 25 S / 071 58 14 W
45 39 43 S / 072 57 50 W
45 40 25 S / 072 05 02 W

INSTRUCCONES: 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.

DASA / SECCION AIS-MAP



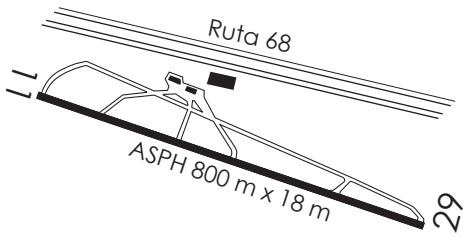
ELEVACION AERODROMO
666 FT (203 m)

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 notificacion 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 prohiben 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.

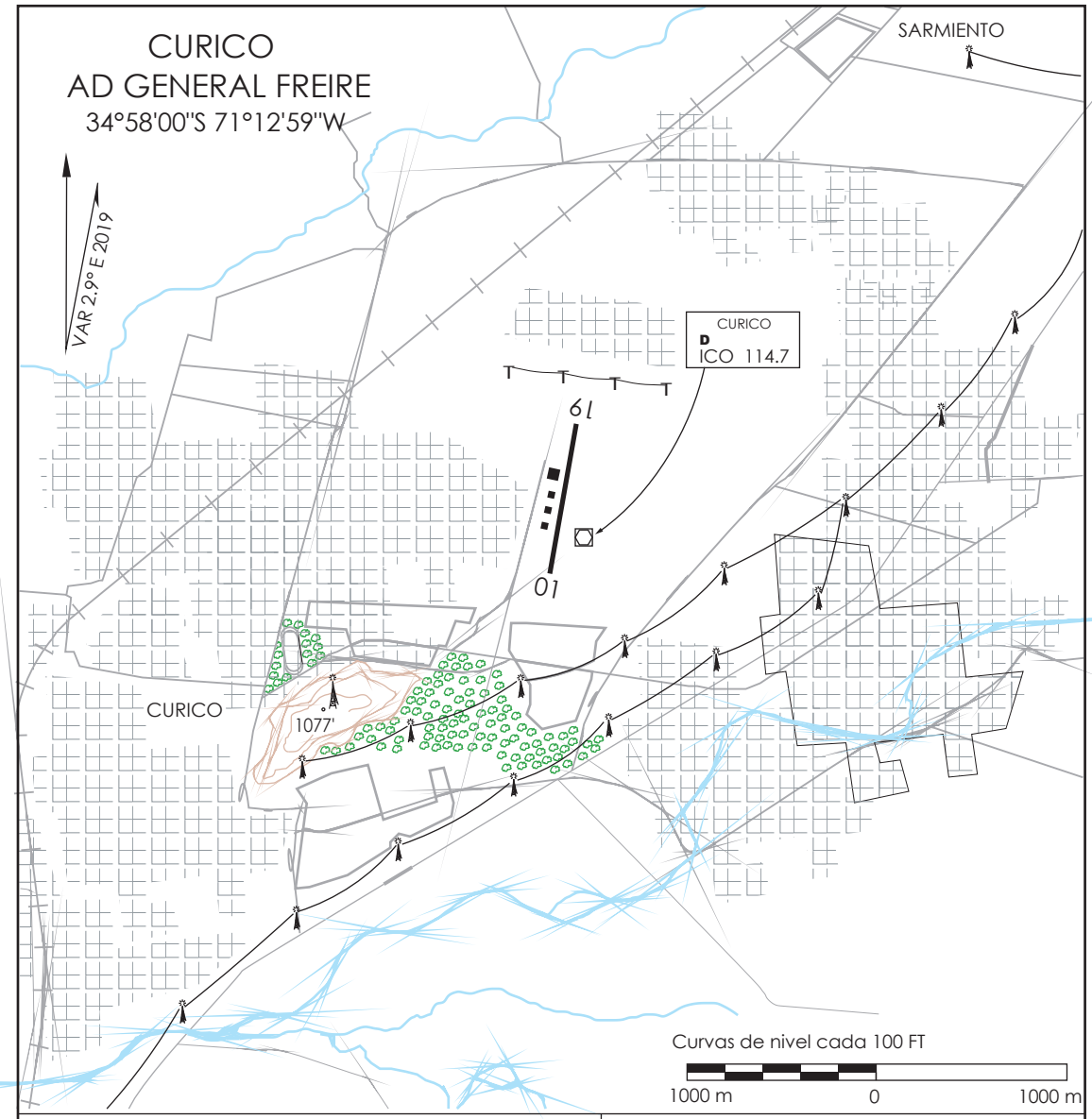
PRECAUCIÓN

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

DASA / SECCION AIS-MAP



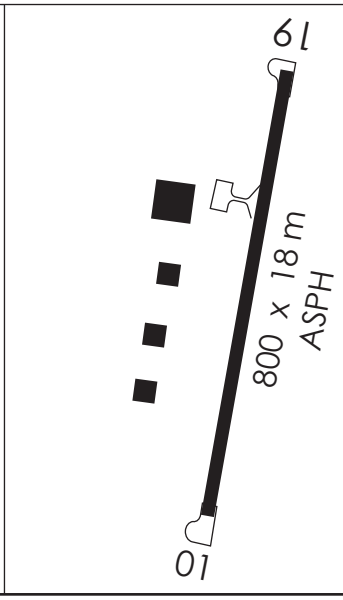
ELEVACION AERODROMO
722 FT (220 m)

RESISTENCIA
AUW/1 7500 Kg

COMUNICAIONES
CURICO INFO 126.7 MHz

HORARIO DE FUNCIONAMIENTO
HJ

PRECAUCION
-THR 19 / 01 desplazados 30 M WO señalizar.
- Camino vehicular de acceso a APN PRKG ACFT, señalizado por una barrera.
- Linea 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 AIS-MAP

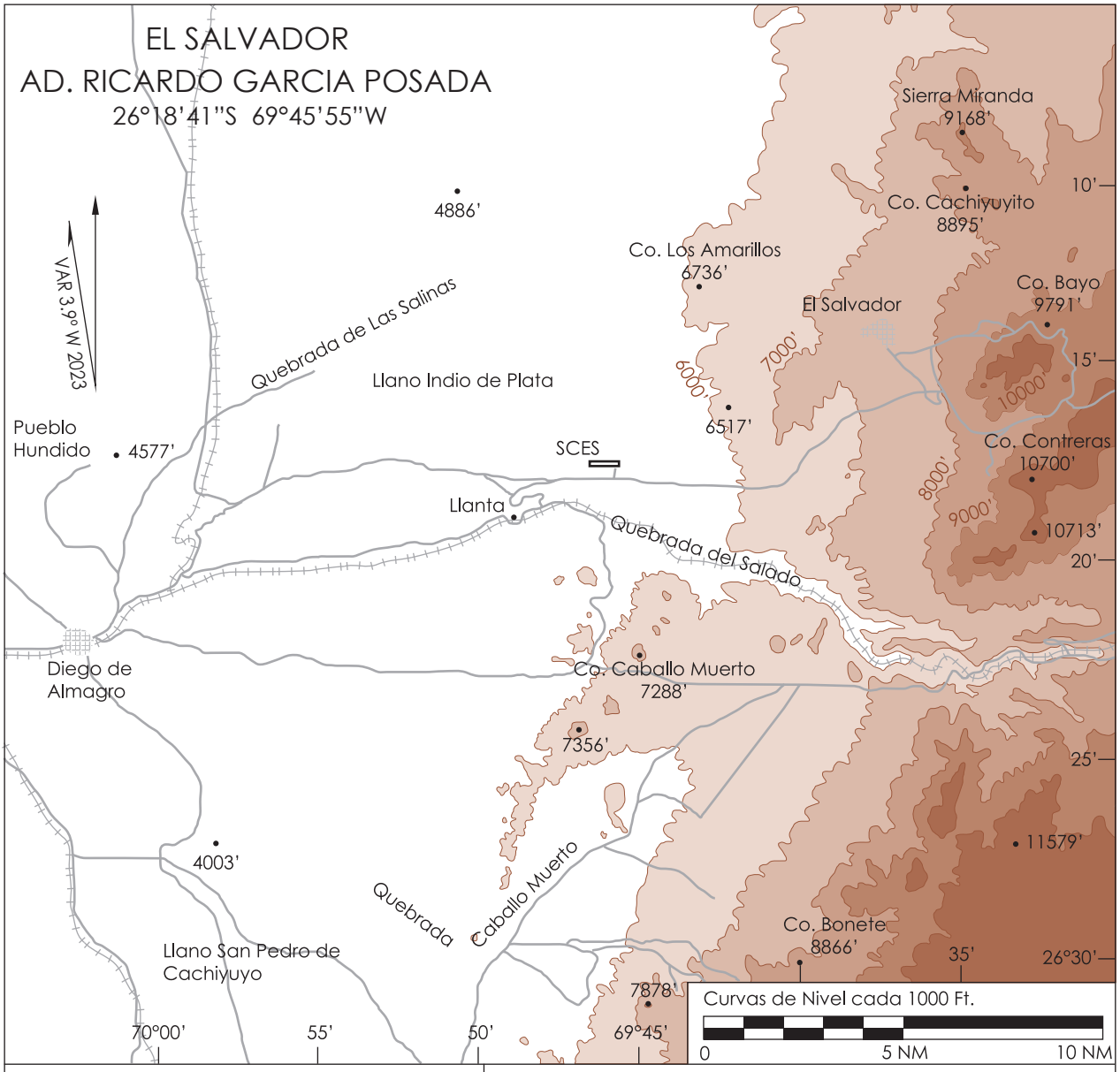
PROCEDIMIENTOS DE ATENUACION DE RUIDOS

- 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.

DASA / SECCIÓN AIS-MAP



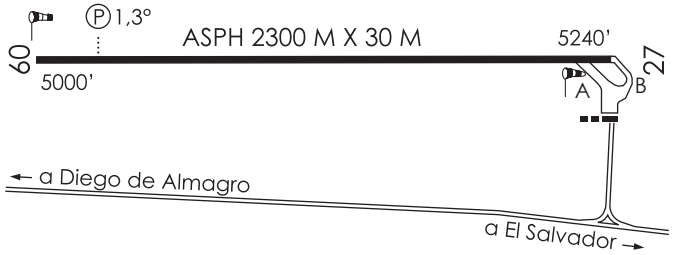
ELEVACION AERODROMO
5240 FT (1597 M)

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



DASA / SECCIÓN AIS-MAP

SCES VAC DGAC AD RICARDO GARCIA POSADA / EL SALVADOR

RESTRICCIONES OPERACIONALES

- PAPI RWY 09: Angulo de calibración 1,3º respecto del plano horizontal determina trayectoria de aproximación 3.0º 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.

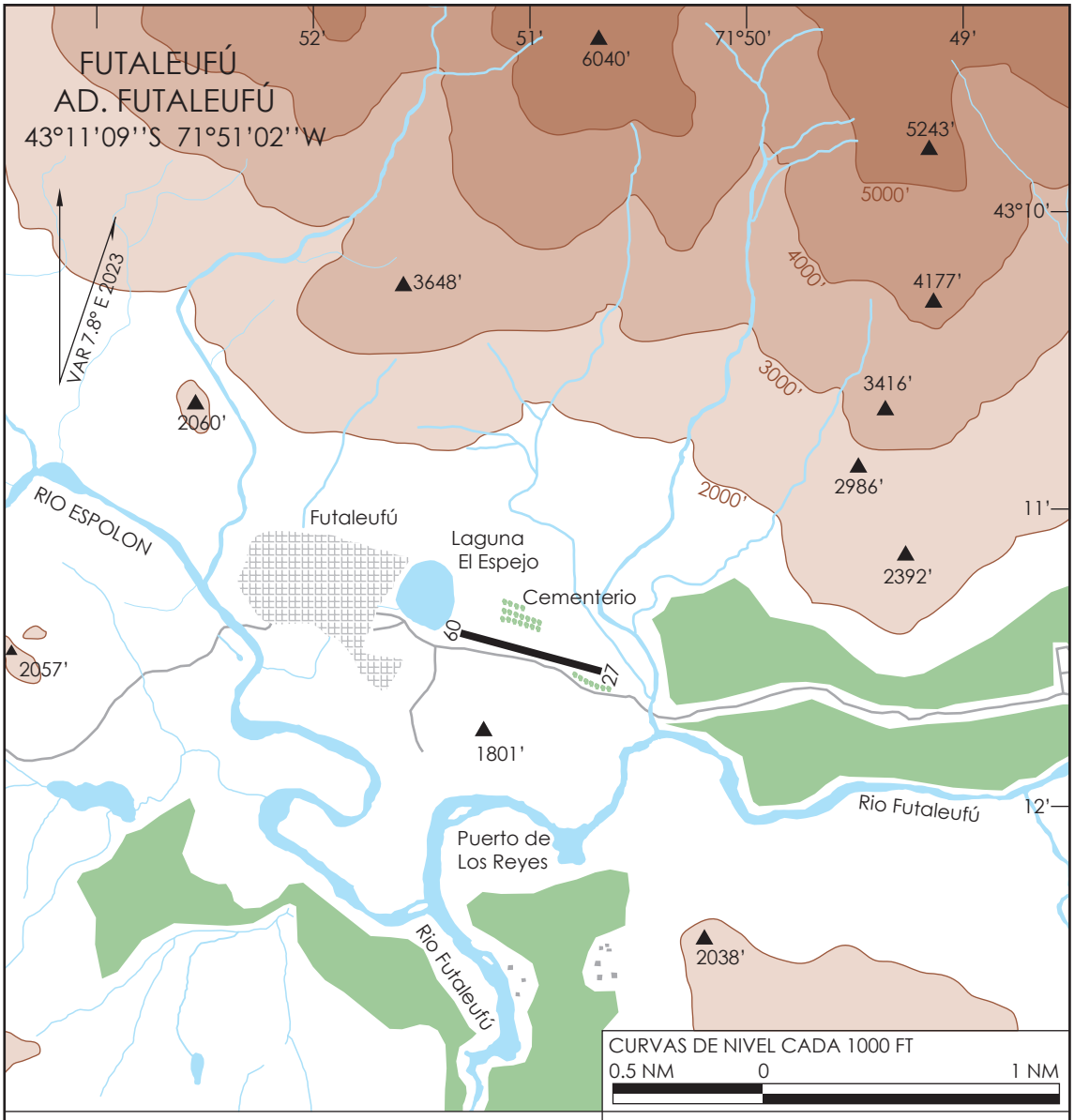
- Prohíbese prueba de motores en plataforma a aeronaves Turborreactor, autorízase sólo en THR 27.

- 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.



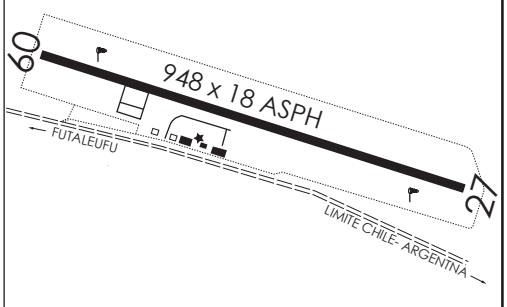
ELEVACIÓN AERÓDROMO
1148 FT (350 m)

RESISTENCIA
PCR 270 F/D/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 señalizado 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 señalizado 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

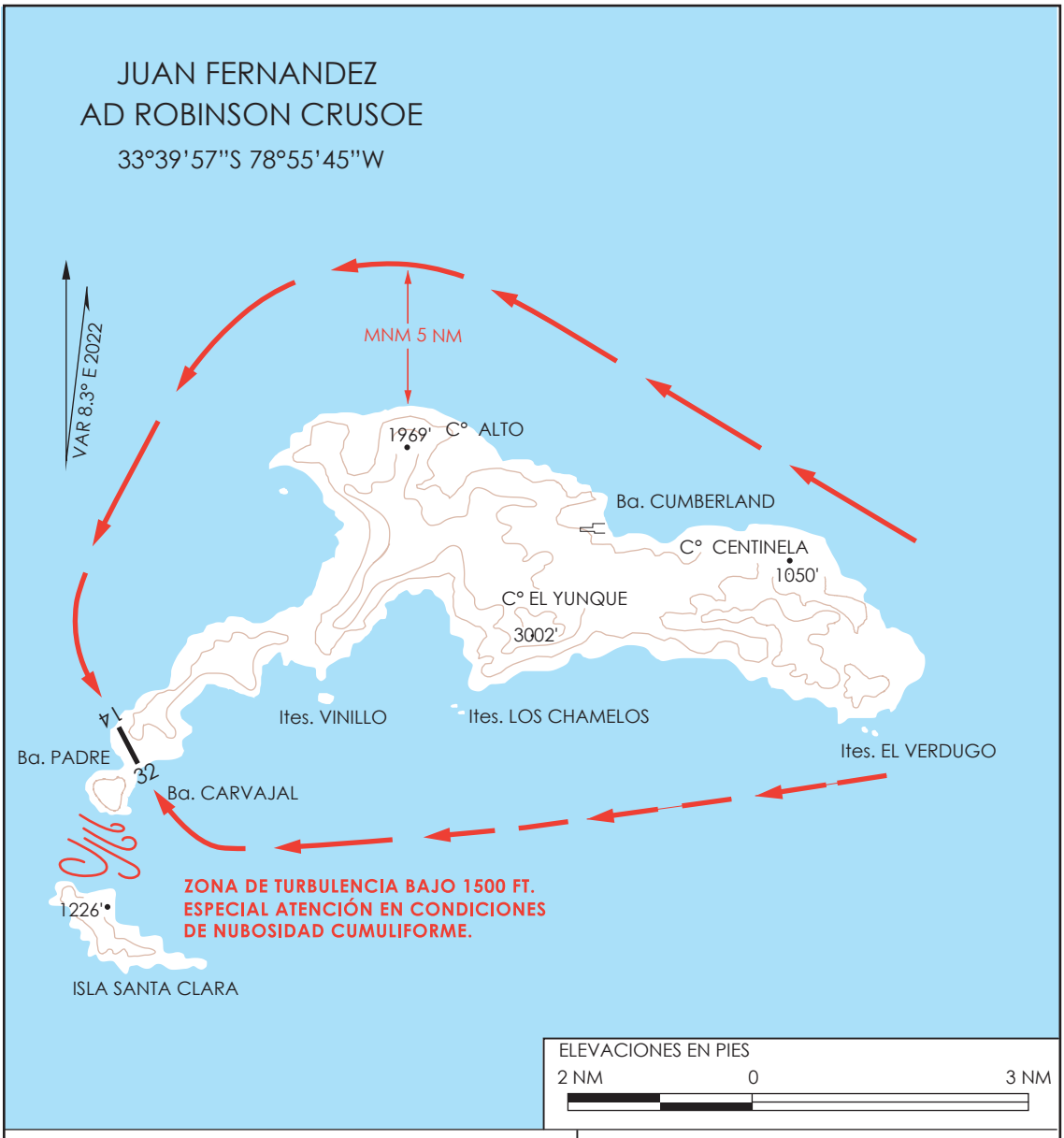
ILUMINACIÓN DE RWY

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.

DASA / SECCION AIS-MAP

JUAN FERNANDEZ
AD ROBINSON CRUSOE

33°39'57"S 78°55'45"W



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:

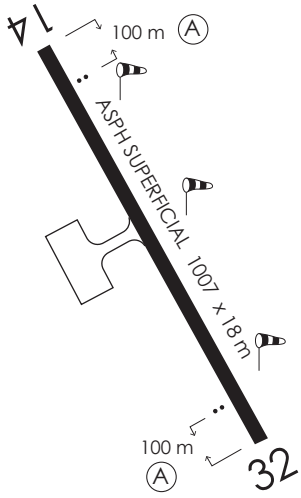
- FST 200m de ambas RWY(s) 14/32 no visibles FM TWR (AFIS). OPS en esas zonas a discreción.
- ACANTILADO EN AMBOS EXTREMOS FRANJA RWY.
- PRESENCIA DE ANIMALES EN RWY.

ILUMINACIÓN RWY 14:

- APAPI simple 3.2° MEHT 16 FT.
- REIL
- REDL

ILUMINACIÓN RWY 32:

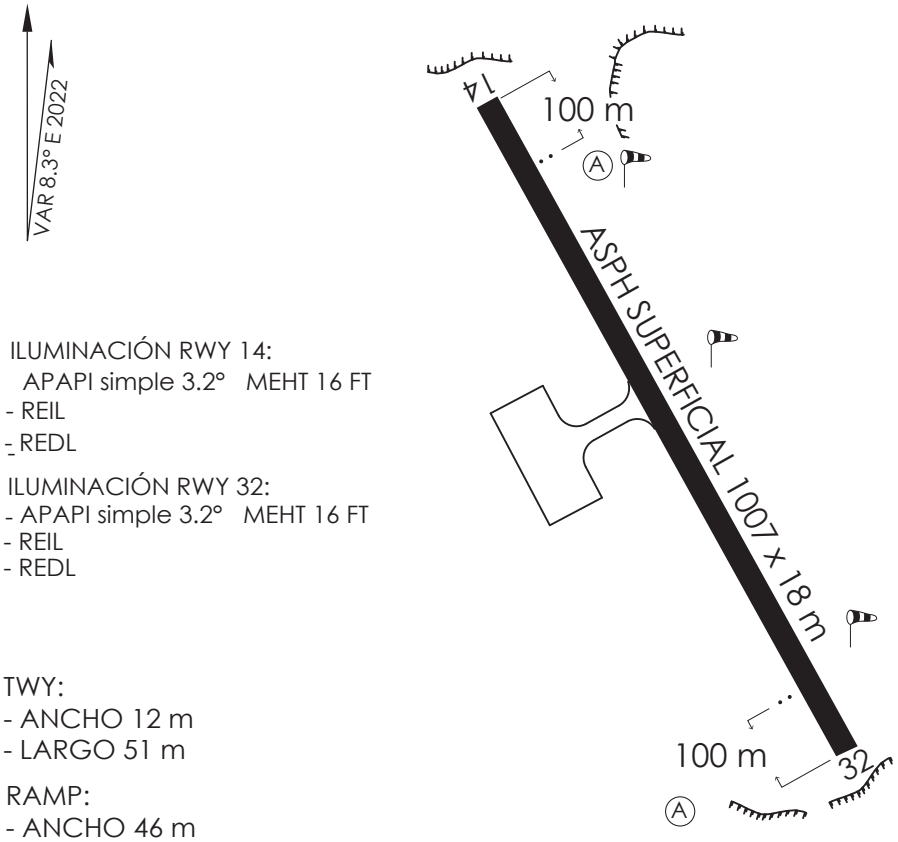
- APAPI simple 3.2° MEHT 16 FT.
- REIL
- REDL



Trayectorias de vuelo sugeridas

DASA / SECCIÓN AIS-MAP

PLANTA



ILUMINACIÓN RWY 14:
APAPI simple 3.2° MEHT 16 FT
- REIL
- REDL

ILUMINACIÓN RWY 32:
- APAPI simple 3.2° MEHT 16 FT
- REIL
- REDL

TWY:
- ANCHO 12 m
- LARGO 51 m

RAMP:
- ANCHO 46 m
- LARGO 84 m

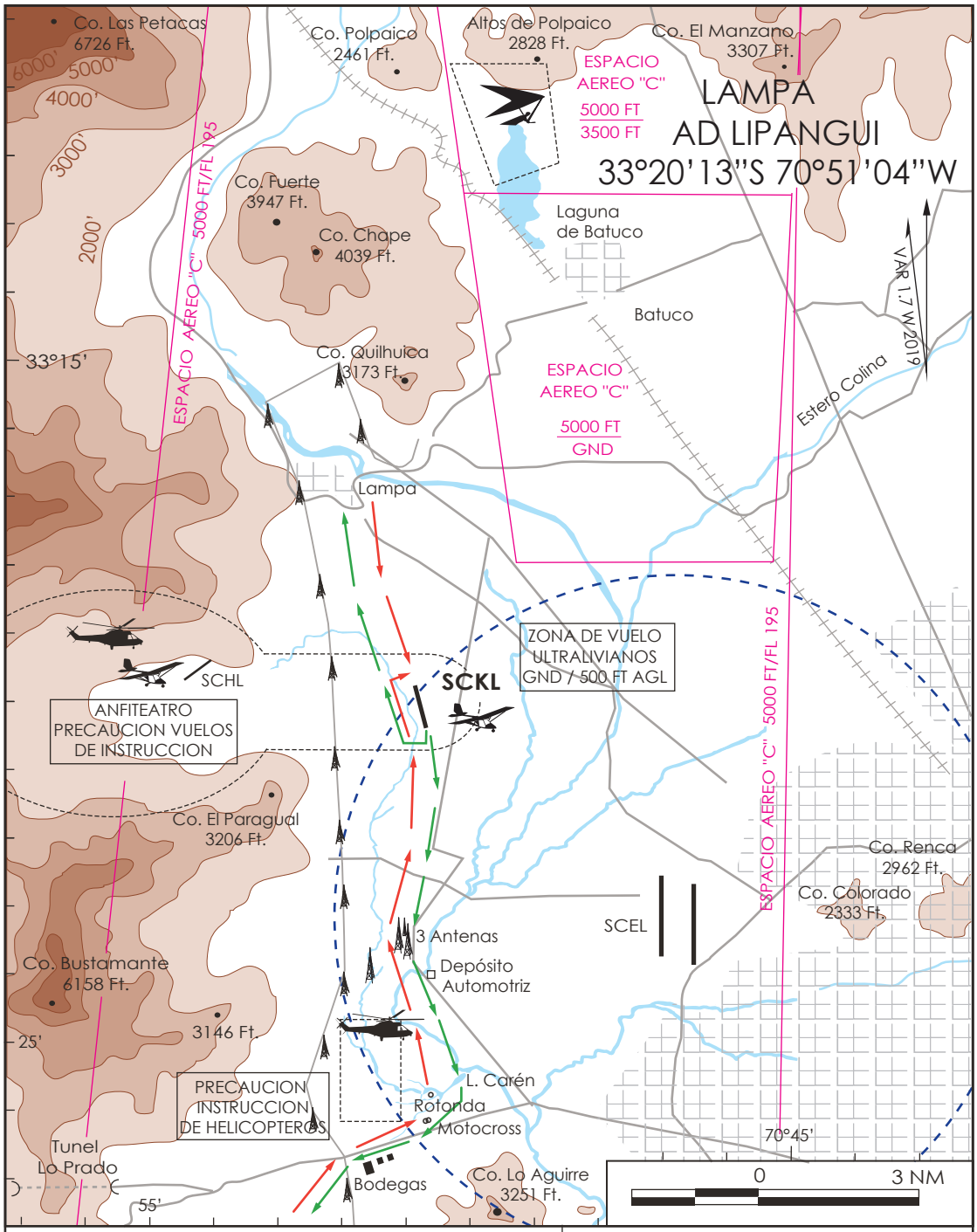
PERFIL LONGITUDINAL DE PISTA

RWY 14 - 32



DASA / SECCIÓN AIS-MAP

SCIR RET | DGAC | I. ROBINSON CRUSOE


LAMPA
AD LIPANGUI
33°20'13"S 70°51'04"W
Co. Las Petacas
6726 Ft.
Co. Polpaico
2461 Ft.
Altos de Polpaico
2828 Ft.
Co. El Manzano
3307 Ft.
ESPACIO AEREO "C"
5000 FT
3500 FT
Co. Fuerte
3947 Ft.
Co. Chape
4039 Ft.
Laguna
de Batuco
Batuco
VAR 1.7 W 2019
Co. Quilhuica
3173 Ft.
ESPACIO AEREO "C"
5000 FT
GND
Estero Colina
Lampa
ESPACIO AEREO "C" 5000 FT/FL 195
ZONA DE VUELO
ULTRALIVIANOS
GND / 500 FT AGL
SCHL
SCKL
ANFITEATRO
PRECAUCION VUELOS
DE INSTRUCCION
Co. El Paragual
3206 Ft.
Co. Renca
2962 Ft.
Co. Colorado
2333 Ft.
SCEL
3 Antenas
Depósito
Automotriz
Co. Bustamante
6158 Ft.
3146 Ft.
L. Carén
Rotonda
Motocross
PRECAUCION
INSTRUCCION
DE HELICOPTEROS
Tunel
Lo Prado
Bodegas
Co. La Aguirre
3251 Ft.
70°45'
0
3 NM
33°15'
6000'
5000'
4000'
3000'
2000'
25'
55'
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).
ASPH 450 x 15 m
09
34
LLEGADAS ULM
SALIDAS ULM
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 fre- cuencia, 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

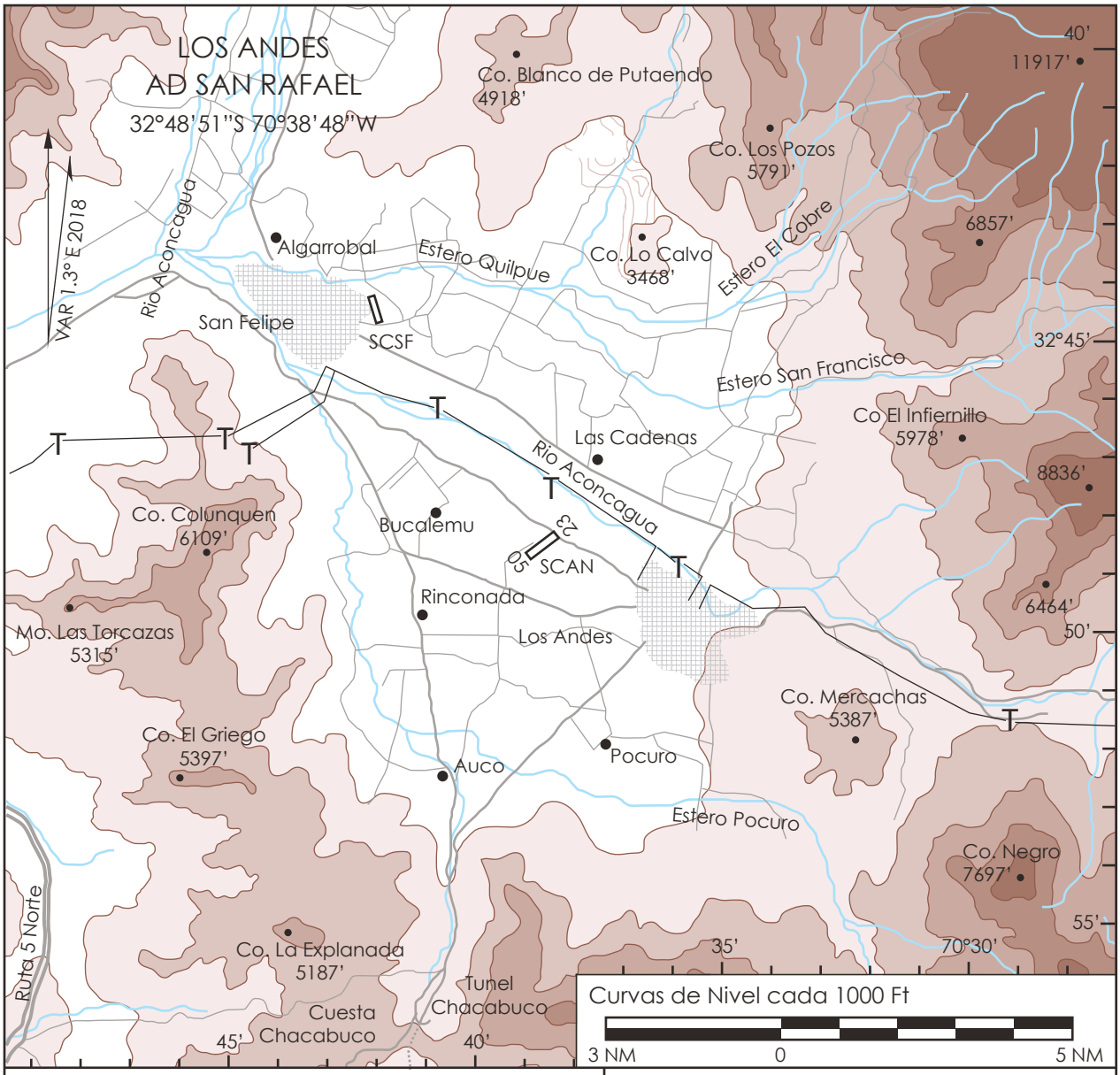
Ruta de Llegada Sur:
Desde Ruta 68 con camino interior, directo a Rotonda Laguna Carén, luego directo a la cuadra Oeste Depósito automotríz, directo a costado Oeste Tres Antenas, luego cuadra Oeste de curva Oeste camino Noviciado, mantener al menos 300 mts Oeste Camino Noviciado hasta costado Este potreros 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 Paragual 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.



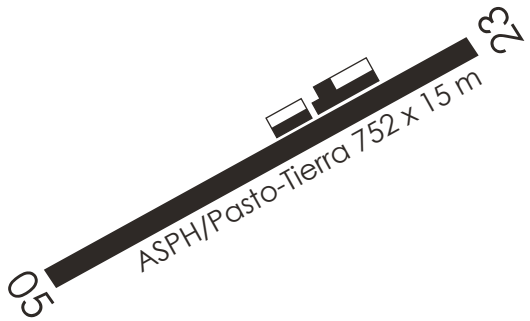
ELEVACION AERODROMO
2460 FT (750 m)

RESISTENCIA
5700 Kg

HORARIO DE FUNCIONAMIENTO
HJ

COMUNICACIONES
TIBA 118.2 MHz

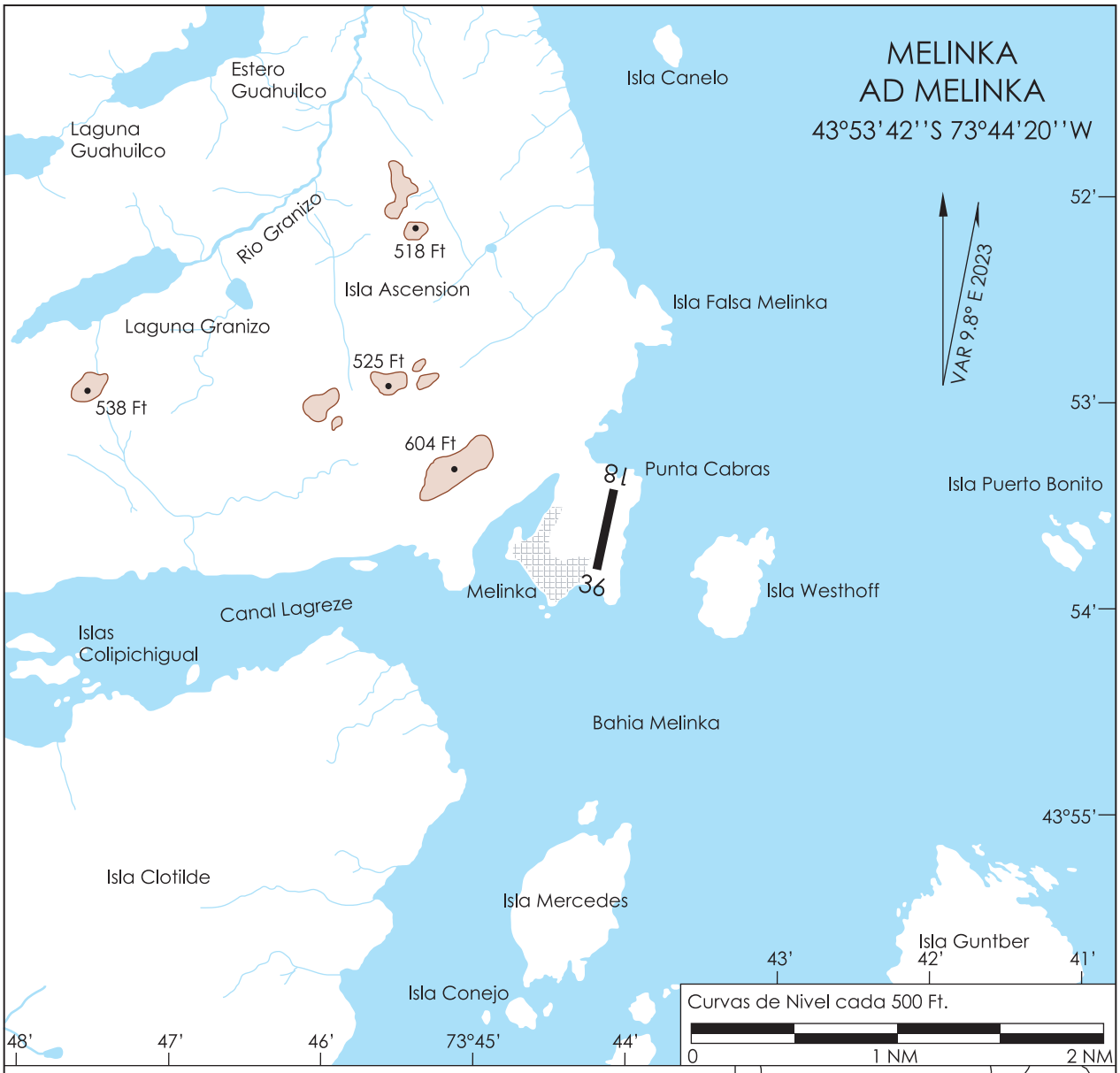
PRECAUCION
- Presencia de animales en el Ad.
- Árboles BTN 7 Y 10 m costado NW RWY,afectando SFC de Transición.
- TWY acceso THR 23 ASPH WID/LEN 10 x 30 m, berma de tierra.
- Aeromodelismo sector THR 23 radio 300 m centrado en coords AD. SKED. SUN BTN 1800 - FCCV
- Zanja 2 m WID / 60 cm DPT PARL RWY 23/05 ubicada a 33 m RCL sector SE.



DASA / SECCION AIS-MAP

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

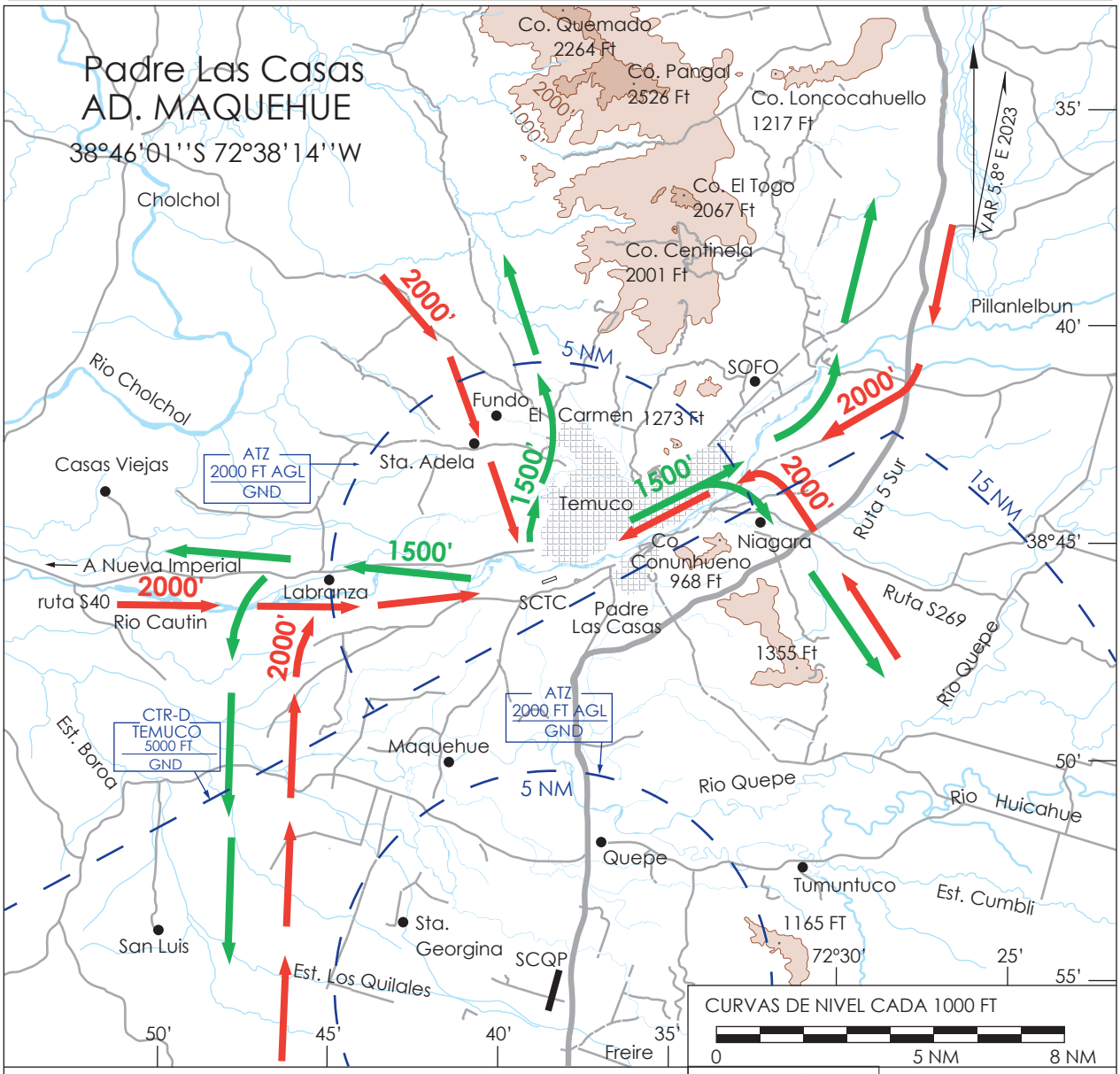
- ESTRUCTURA DE FIERRO RÍGIDA DE 3X3 PULGADAS QUE SOSTIENE MANGA WDI DE 5 M HGT, UBICADO 23 M AL COSTADO WESTE THR 36, AFECTA SUPERFICIE DE TRANSICIÓN.

- 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.

DASA / SECCION AIS-MAP



ELEVACION AERODROMO

301 FT (92 M)

RESISTENCIA RWY 06L/24R (MIL)

PCN 35 F/A/X/T

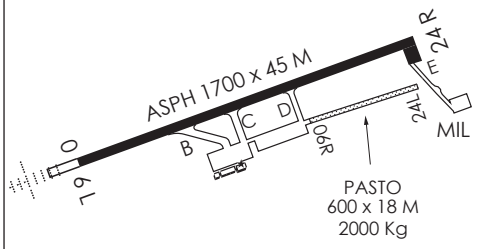
COMUNICACIONES

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, ingregresando 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.

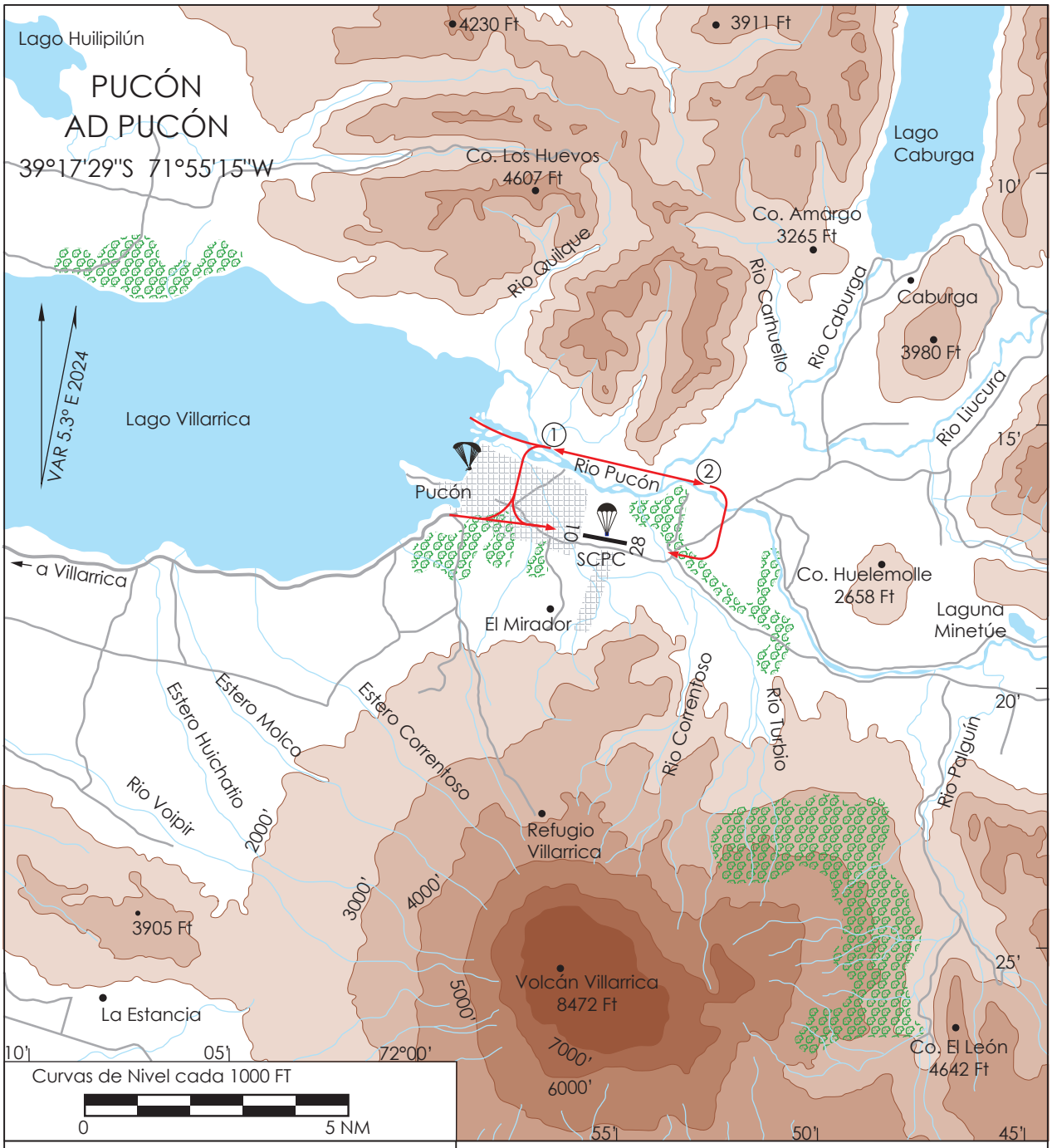
4.- Salidas hacia el Sureste: Mantendrá 1500 FT ALT. Procederá rumbo Este hasta la ruta S269 (camino a Niágara), continuará por el sur de la ruta S269, **solicitará a Temuco RDR** ascenso hasta nivel de crucero. Una vez cruzado el Cerro Conunhueno, procederá rumbo Sureste a discreción.

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.



Curvas de Nivel cada 1000 FT

0 5 NM

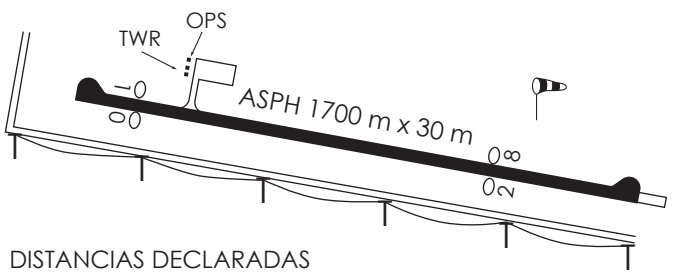
ELEVACION AERODROMO
879 FT (268 m)

RESISTENCIA
PCR 350 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 10
② CIRCUITO DERECHO A RWY 28



DISTANCIAS DECLARADAS

RWY	TORA	TODA	ASDA	LDA
RWY 10	1.235M	1.235 M	1.700 M	1.497 M
RWY 28	1.497 M	1.497 M	1.700 M	1.235 M

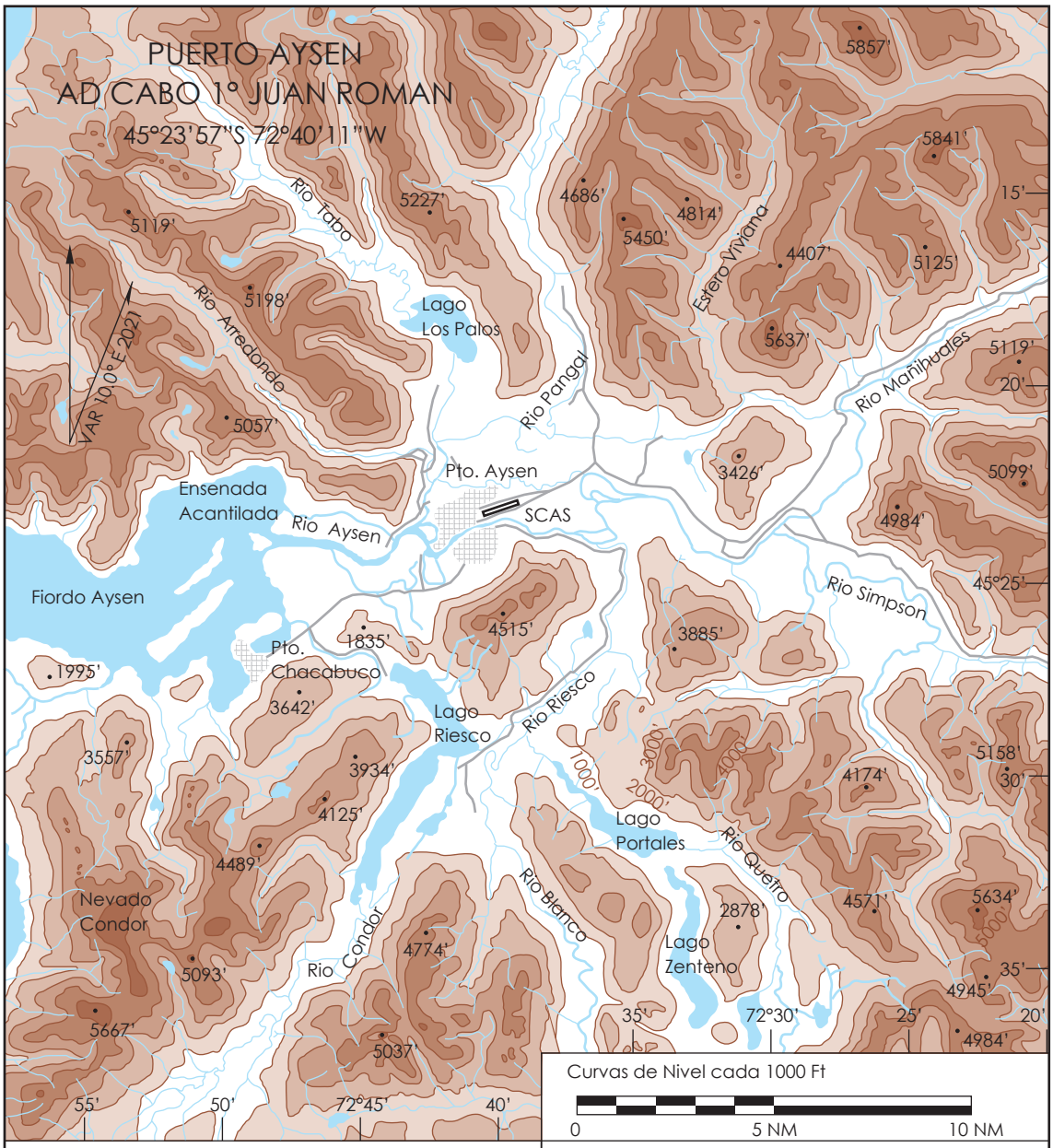
DASA / SECCION AIS-MAP

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
- Precaucución:
  Parapentes sector Playa Grande de Pucón GND / 1000 FT AGL activado por NOTAM
- Precaucución:
  Lanzamiento de paracaidistas sector aeródromo Pucón GND / FL 120 activado por NOTAM

DASA / SECCION AIS-MAP



ELEVACION AERODROMO
32 FT (10 m)

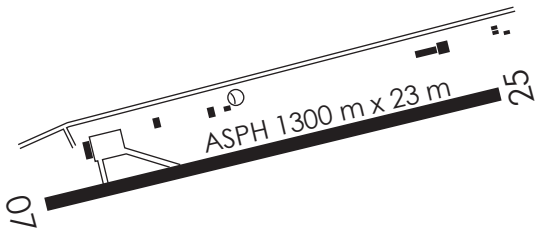
RESISTENCIA
PCN 25 F/A/Y/U

SISTEMA DE LUCES:
REDL, RENL, TEDL, REIL RWY25

COMUNICACIONES
AYSEN INFO 127.0 MHz

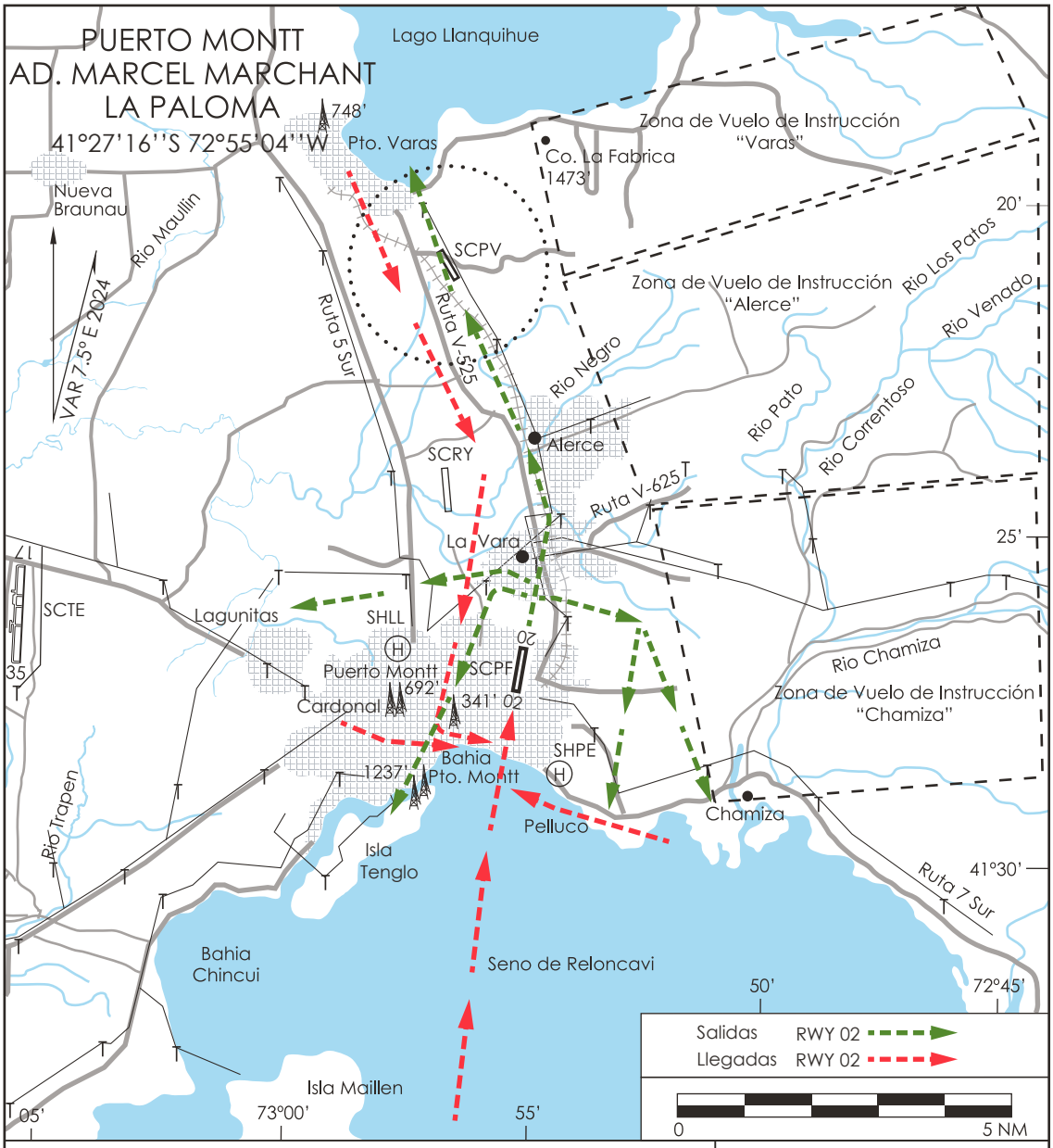
HORARIO FUNCIONAMIENTO AD
HJ

Precaución en intersección de plataforma con TWY "A", debido a la acumulación de agua en períodos de alta pluviosidad.



DASA / SECCIÓN AIS-MAP

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE
INTENTIONALLY LEFT BLANK



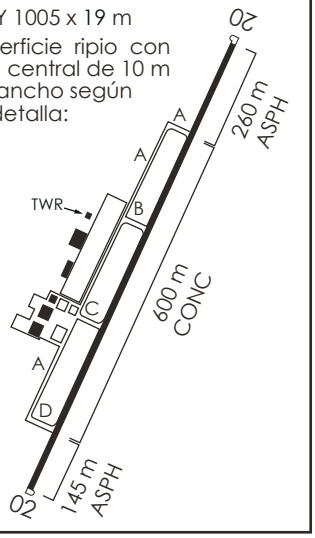
RUTAS VISUALES RWY 02

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.

RWY 1005 x 19 m
Superficie ripio con faja central de 10 m de ancho según se detalla:



DASA / SECCIÓN AIS-MAP

RUTAS VISUALES RWY 02

1.- SALIDAS:

a) NORTE:
Desde RWY 02 ascenso rumbo eje de pista posterior mantener ESTE Ruta V-505 hasta Puerto Varas posterior según instrucción ATC.
Comunicaciones: LA PALOMA INFORMACIÓN hasta 1,5 NM SUR de SCPV, luego PUERTO MONTT RADAR.

b) SUR Vía Pelluco:
Desde RWY 02 ascenso rumbo eje de pista posterior viraje derecha DCT Pelluco y posterior ascender según instrucción ATC.
Comunicaciones: LA PALOMA INFORMACIÓN hasta Pelluco luego PUERTO MONTT RADAR.

c) OESTE:
Desde RWY 02 ascenso rumbo eje de pista hasta La Vara posterior viraje izquierda directo a Lagunitas posterior según instrucción ATC.
Comunicaciones: LA PALOMA INFORMACIÓN hasta Cardonal, luego PUERTO MONTT TORRE

d) SUROESTE:
Desde RWY 02 ascenso rumbo eje de pista posterior viraje izquierda directo Isla Tenglo, luego según instrucción ATC.
Comunicaciones: LA PALOMA INFORMACIÓN hasta Isla Tenglo, luego PUERTO MONTT RADAR.

e) SURESTE:
Desde RWY 02 ascenso rumbo eje de pista posterior viraje derecha directo Chamiza posterior según instrucción ATC.
Comunicaciones: LA PALOMA INFORMACIÓN hasta Chamiza, luego PUERTO MONTT RADAR.

2.- LLEGADAS:

a) SUR:
Directo para interceptar final a RWY 02.
Comunicaciones: PUERTO MONTT RADAR hasta lateral Isla Maillen, luego LA PALOMA INFORMACIÓN.

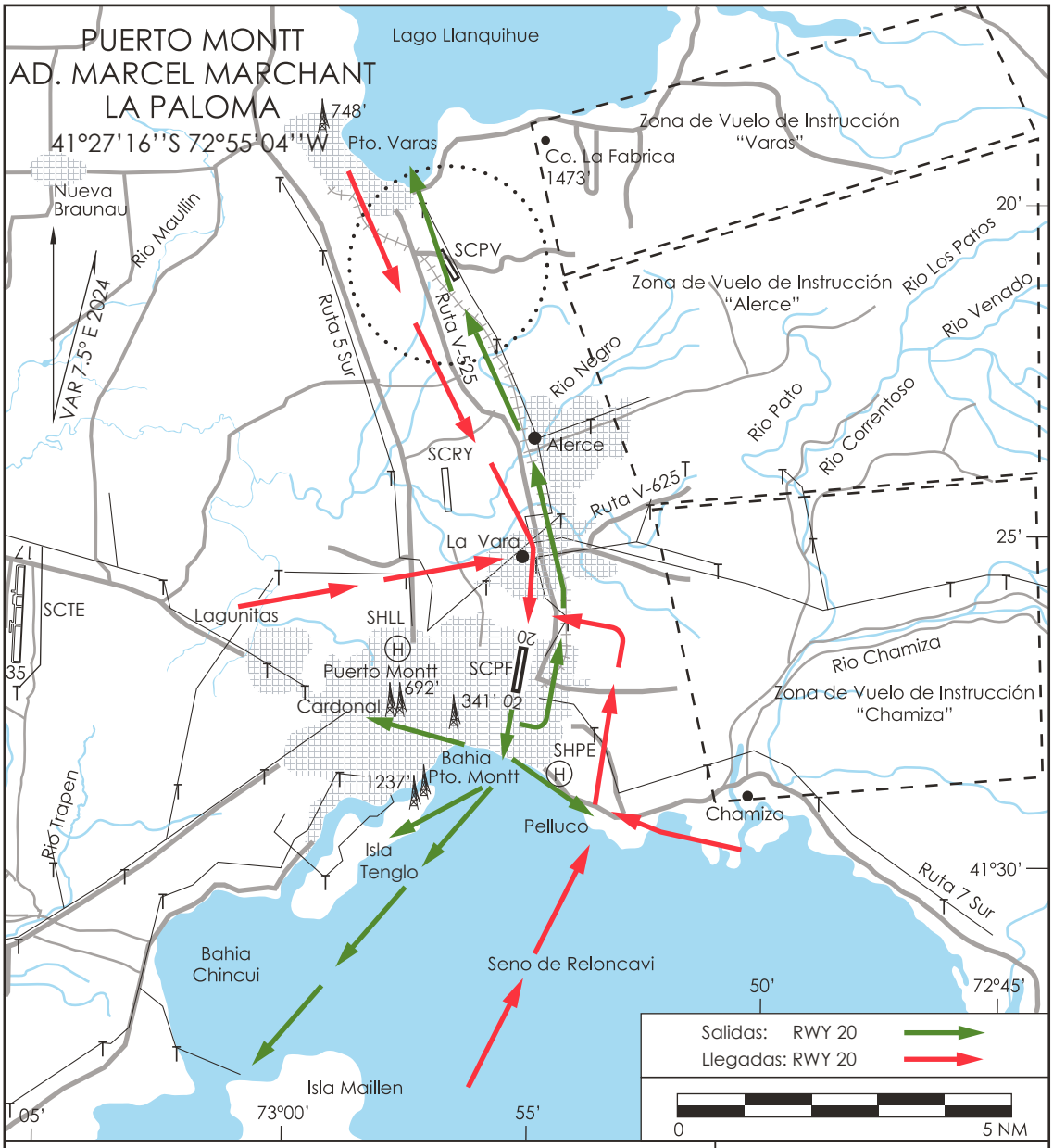
b) SURESTE:
Desde Chamiza directo Pelluco para iniciar básica derecha a RWY 02.
Comunicaciones: PUERTO MONTT RADAR hasta lateral Chamiza, luego LA PALOMA INFORMACIÓN

c) OESTE:
Desde Cardonal directo básica izquierda a RWY02.
Comunicaciones: PUERTO MONTT TORRE hasta Cardonal, luego LA PALOMA INFORMACIÓN

d) NORTE:
e) Desde el aeródromo el Mirador de Puerto Varas SCPV mantener OESTE Ruta V-505 para ingresar a circuito de tránsito izquierdo RWY 02.
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 Quillaipe, Chamiza.
- Todo vuelo de instrucción en dichas zonas, deberá ser coordinado con La Paloma INFO en 127.3 MHz.



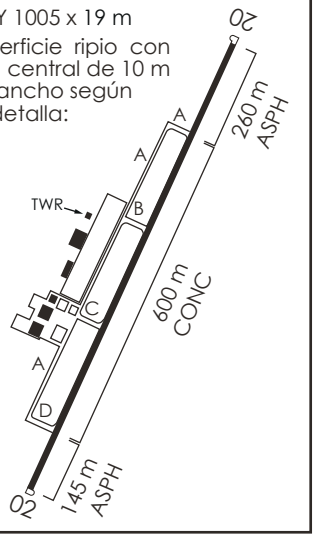
RUTAS VISUALES RWY 20

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.

RWY 1005 x 19 m
Superficie ripio con faja central de 10 m de ancho según se detalla:



DASA / SECCIÓN AIS-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.

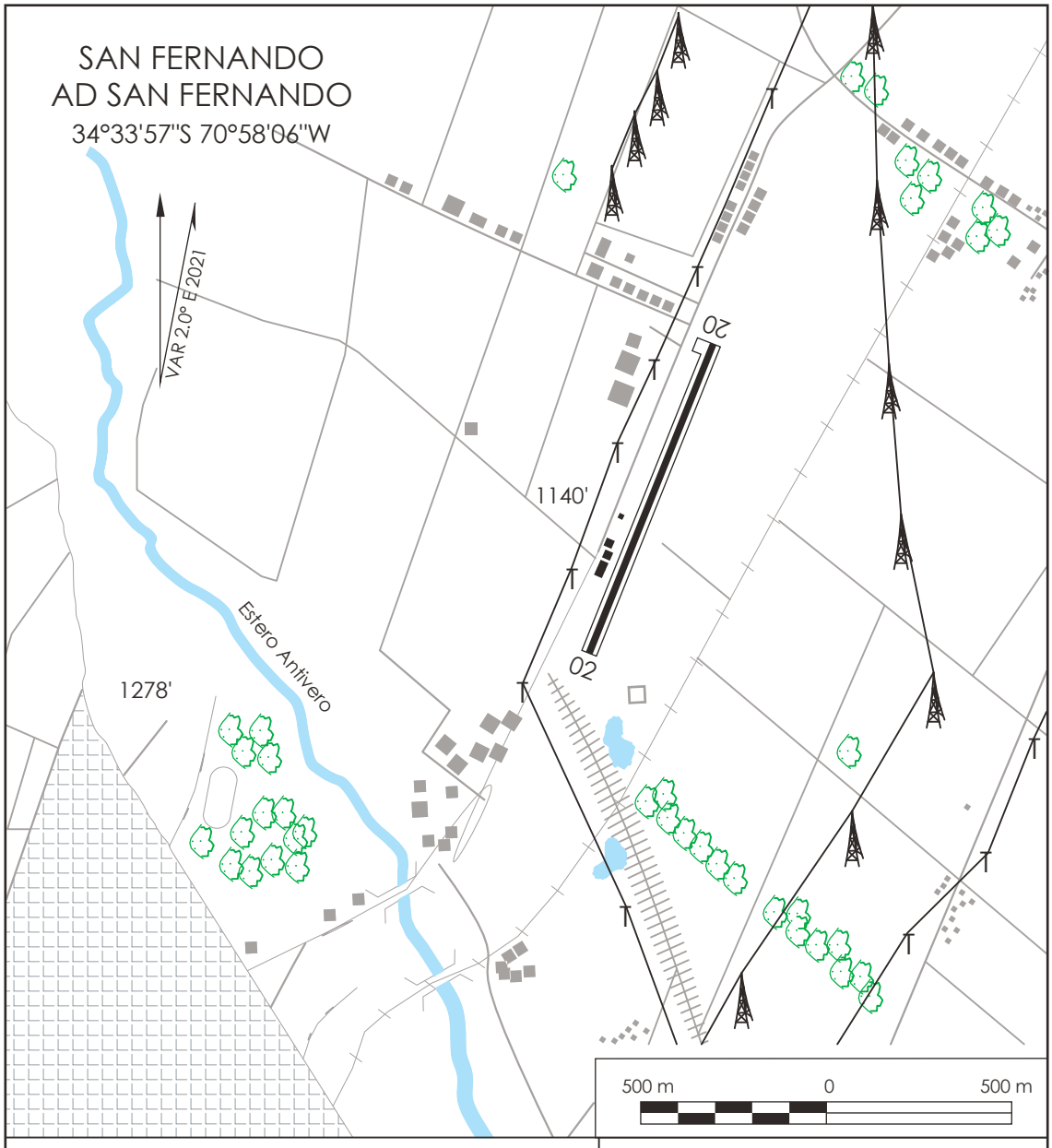
b) SURESTE:
Desde Chamiza directo Pelluco para ingresar a circuito de tránsito izquierdo RWY 20. Comunicaciones: PUERTO MONTT RADAR hasta Chamiza, luego LA PALOMA INFORMACIÓN.

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 Quillaipe, Chamiza.
- Todo vuelo de instrucción en dichas zonas, deberá ser coordinado con La Paloma INFO en 127.3 MHz.

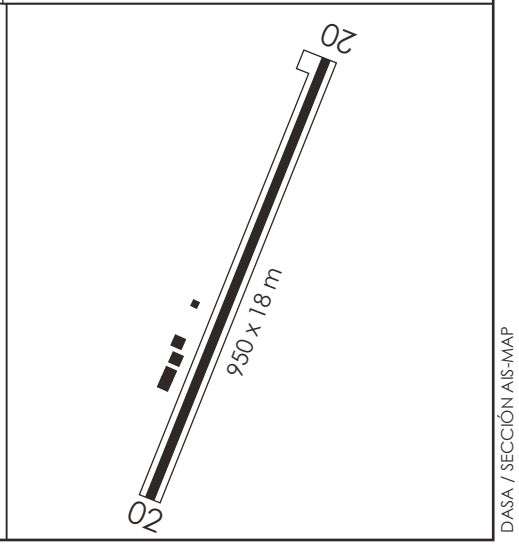


ELEVACION AERODROMO
1079 Ft (329 m)

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.

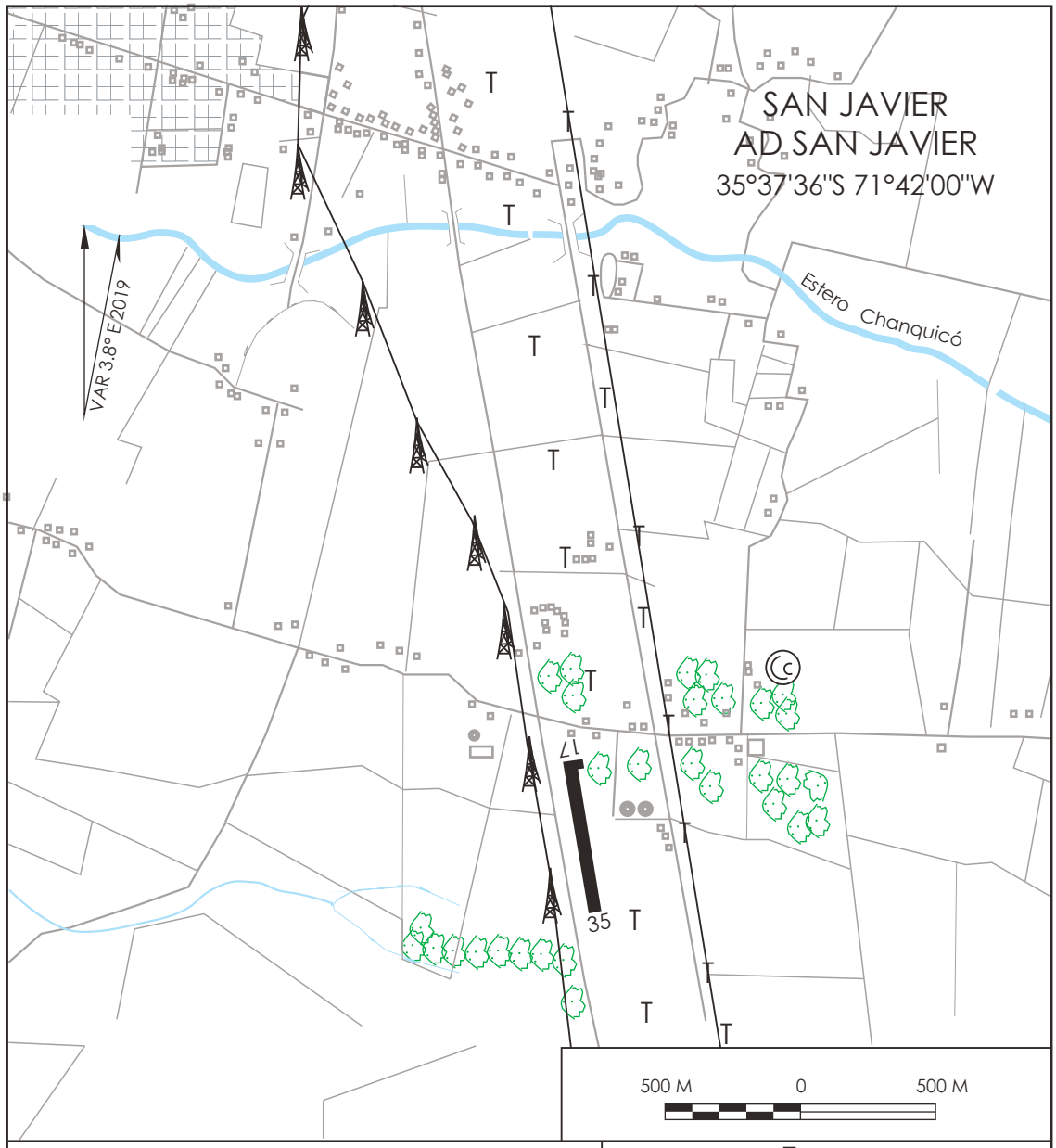


DASA / SECCIÓN AIS-MAP

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.

DASA / SECCION AIS-MAP



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.

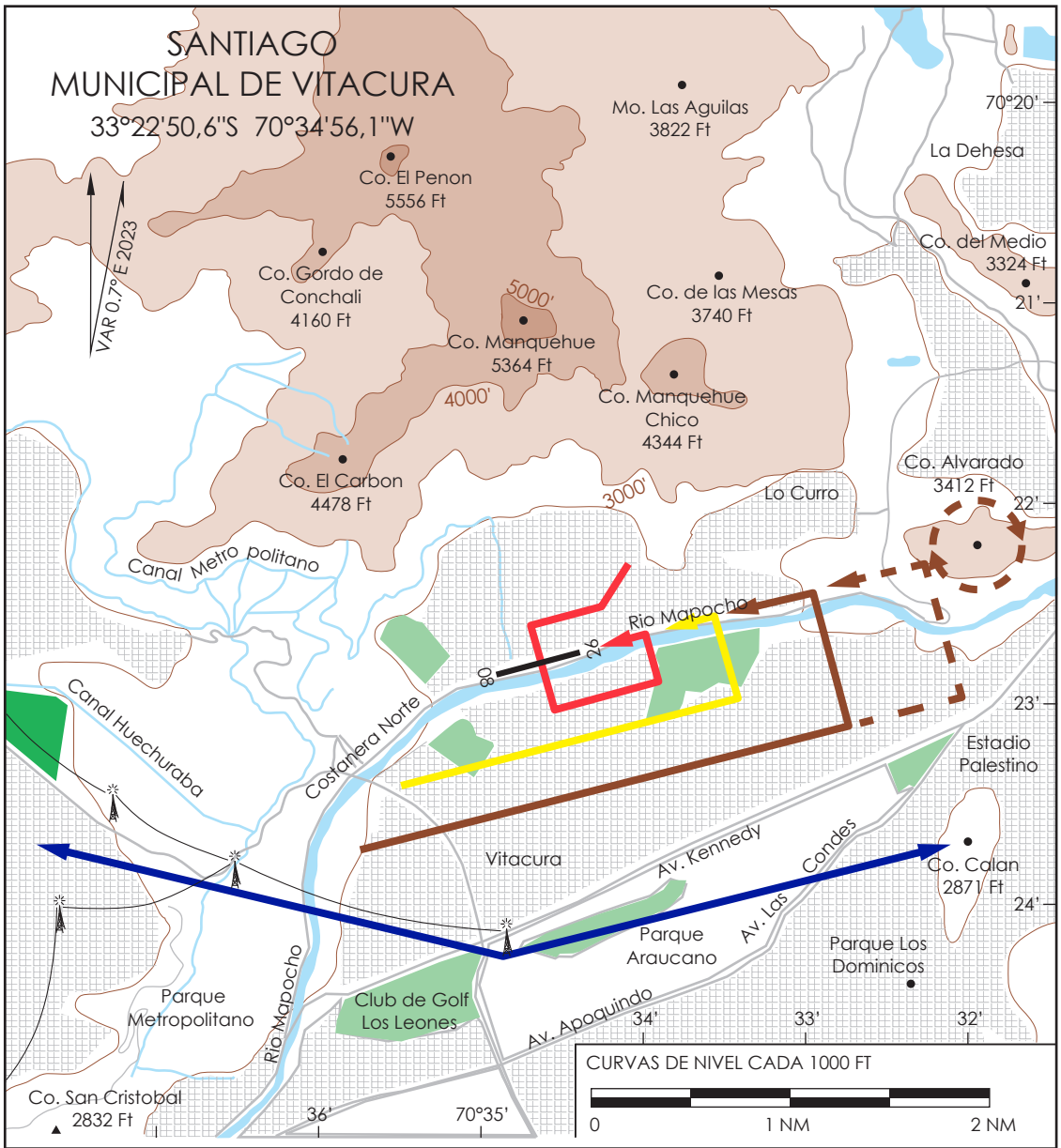
-Arboles 10 m. HGT, a 145 m. N THR 17.

-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

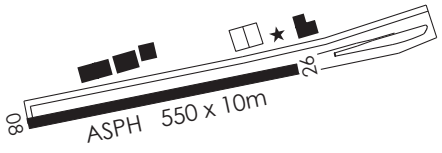
VITACURA en modalidad TIBA 133.1 MHz

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 prohibe la instrucción no relacionada con el vuelo a vela.

- Se prohiben 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 prohiben OPS de ACFT con fines comerciales.

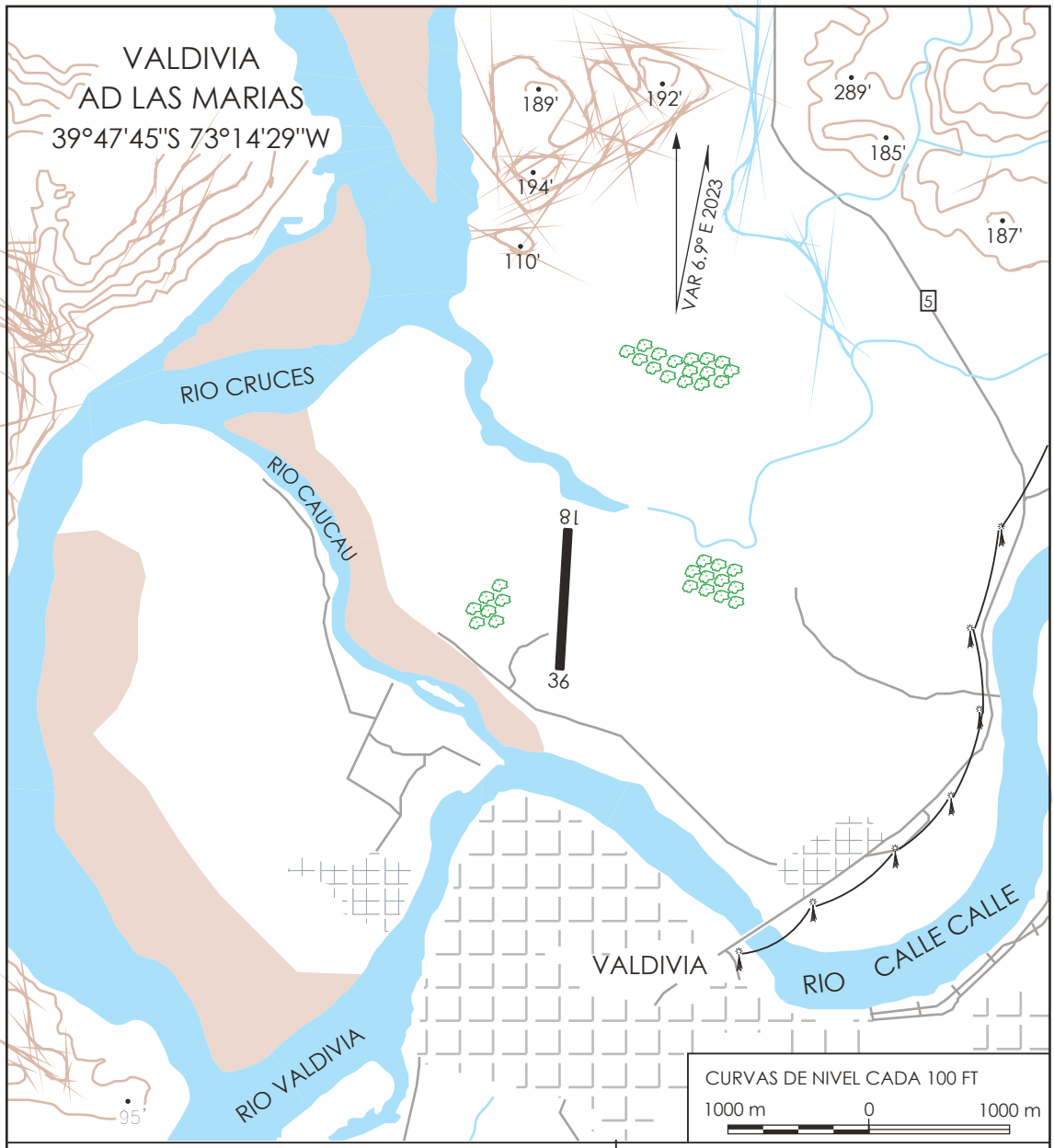
- Las ACFT basadas y no basadas en el aerodromo, solo podran ARR cuando tengan como destino final el Aeródromo (SCLC), previa presentación de su plan de vuelo.

- 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.

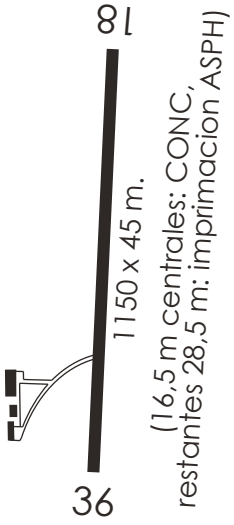
-Se prohiben despegues de aeronaves por política de la administración en los siguientes horarios: **SUN BTN 1300 LMT y 1400 LMT**, se exceptuan los vuelos militares, policiales y vuelos sanitarios.

DASA / SECCION AIS-MAP



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 ALTN TEMUCO APP/RDR
119,2 MHz para aeronaves que requieran operar fuera de 3NM Radio y sobre 2000 FT AGL.

PRECAUCIÓN
- Presencia de aves en RWY y cercanias.
- 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



DASA / SECCIÓN AIS-MAP

AD LAS MARÍAS
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 maximo de 3 ACFT en FREQ 72 MHz de modulacion por posicion de pulso (PPM) y modulacion 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:

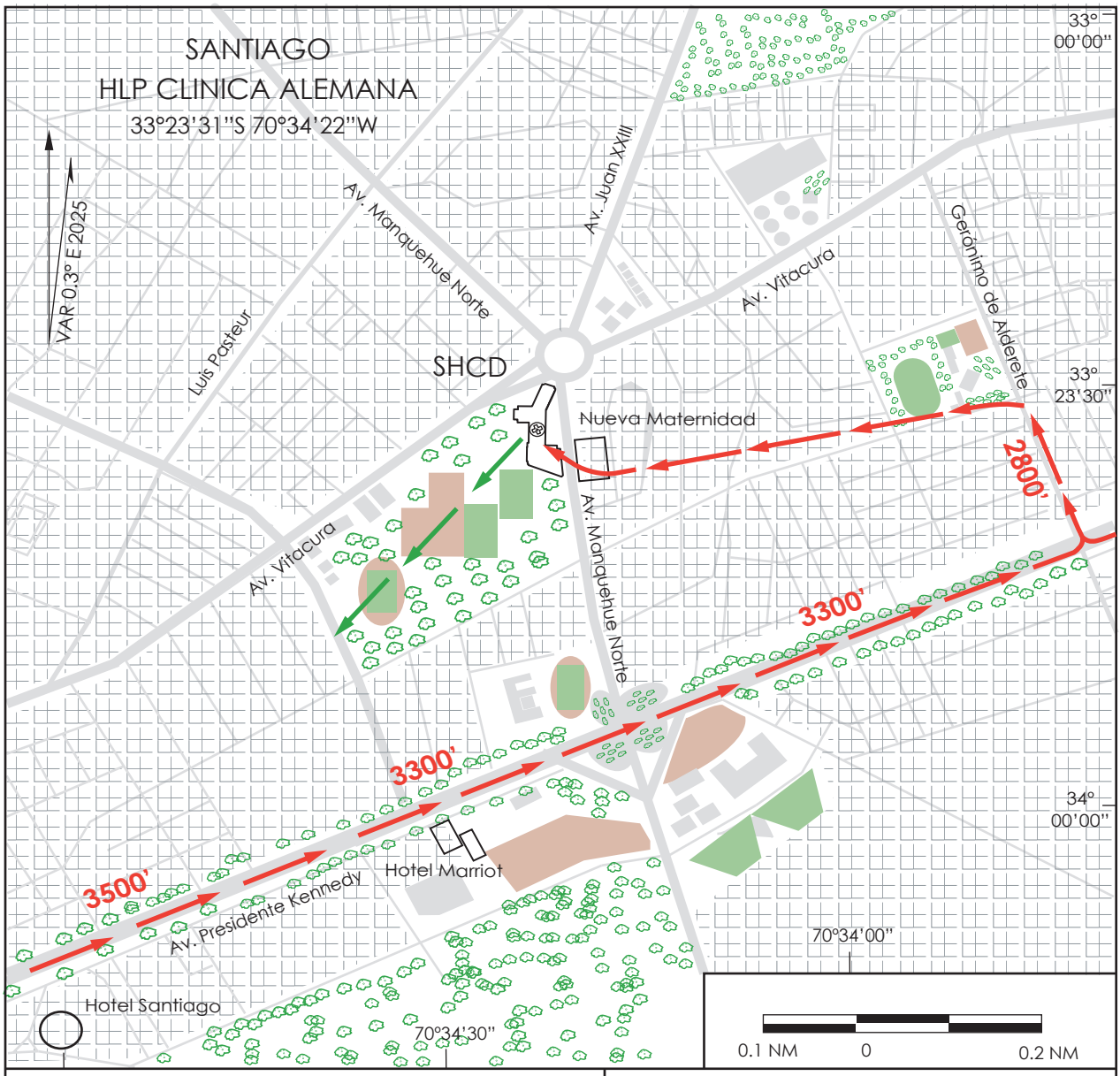
3 PTT: intensidad baja
5 PTT: intensidad media
7 PTT: intensidad máxima

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

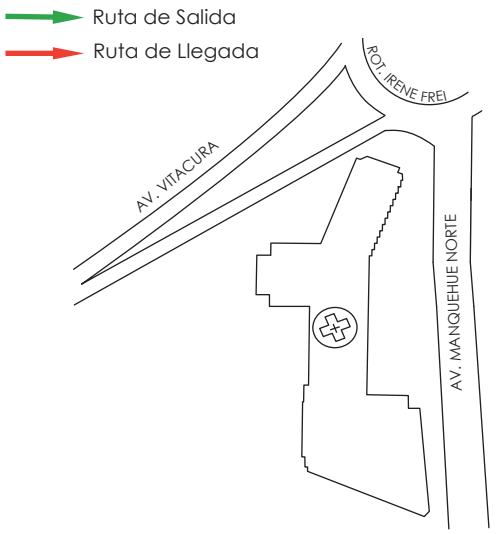
ORIENTACION
020° / 200°

AREA PUNTO TOMA DE CONTACTO
Círculo 10 m diámetro.

RESISTENCIA
8000 Kg

COMUNICACIONES
Los usuarios del HLP deberán tomar contacto con SCTB TWR 132.45 MHz y/o Santiago RDR 122.4/129.7 MHZ. Adicionalmente, irradiar posición en TIBA SCLC 133.1 MHZ.

PRECAUCION
Emplazado en un entorno hostil, rodeado de edificios .
Especif. Operacionales: Ver detalle en AD 3.10-V.1.



DASA / SECCION AIS-MAP

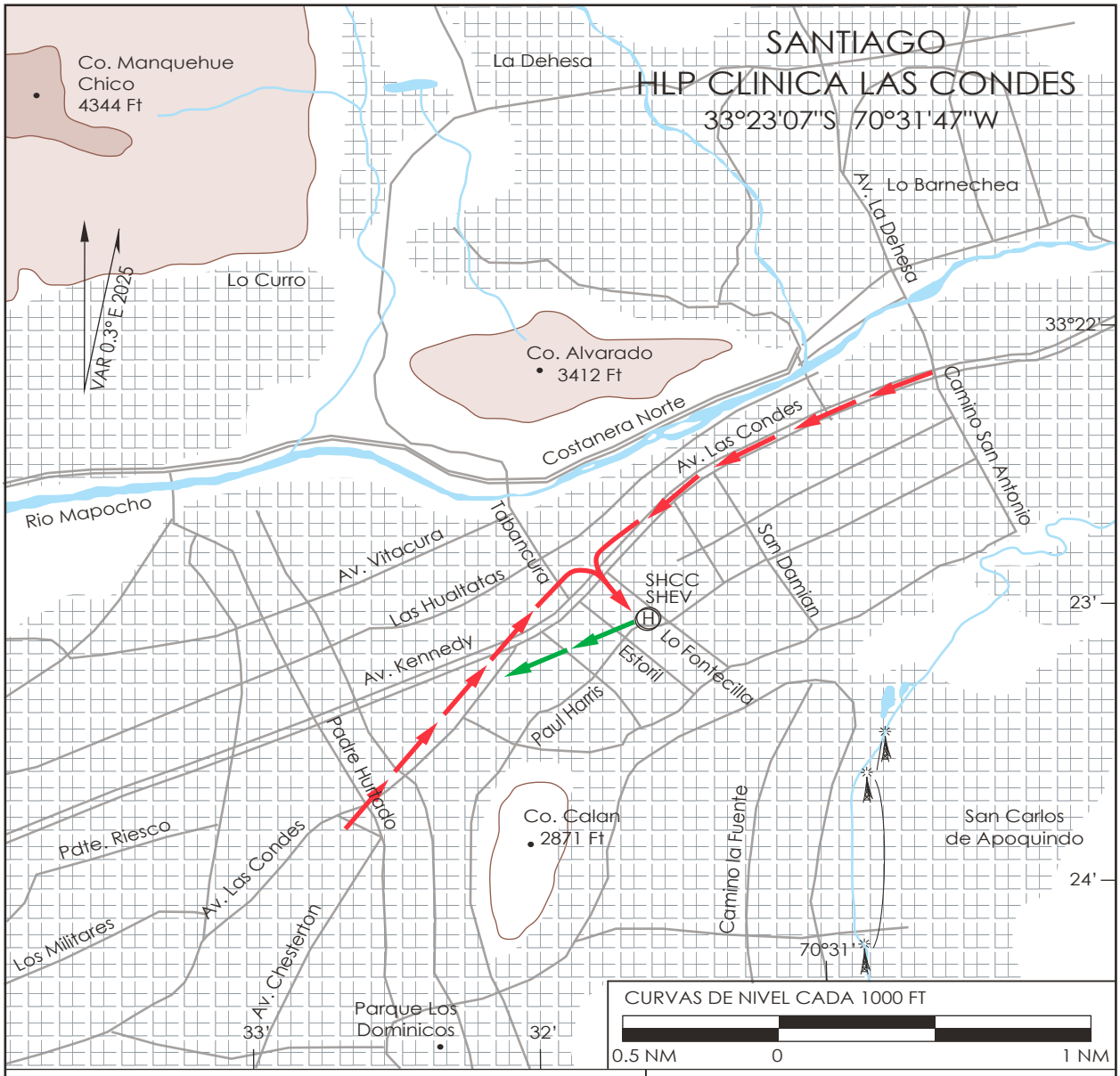
SHCD VAC | DGAC | HLP CLINICA ALEMANA / SANTIAGO

RESTRICCIONES OPERACIONALES

Detalles de obstáculos en las inmediaciones del HLP:

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.

DASA / SECCION AIS-MAP



ELEVACION HELIPUERTOS:
SHCC 2597 FT (786 m) SHEV 2529.5FT (771 m)

DIMENSIONES
TLOF Círculo 18 m diámetro

ORIENTACION
010° / 190°

AREA PUNTO TOMA DE CONTACTO
Rectángulo 10 x 10 - Cruz de Hospital

RESISTENCIA
5.000 Kg

COMUNICACIONES
Los usuarios de los HLP deberán tomar contacto con SCTB TWR 132.45 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.

Información detallada en AIP VOL I AD 3.10 - L.2



DASA / SECCIÓN AIS-MAP

SHCC VAC DGAC HLP CLINICA LAS CONDES / SANTIAGO

DEJADA EN BLANCO INTENCIONALMENTE