

<p><b>TEL:</b>  <b>+56 222904677</b>  <b>+56 222904678</b>  <b>+56 222904680</b></p> <p><b>AFS: SCSCYOYX</b></p> <p>aischile@dgac.gob.cl  www.dgac.gob.cl  www.aipchile.gob.cl</p>	<p><b>CHILE</b></p>  <p><b>CIRCULAR DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA</b>  <i>AERONAUTICAL INFORMATION CIRCULAR</i></p>	<p><b>A I C</b>  <b>AIP VOLUMEN I</b></p> <p><b>NR 19</b></p> <p>FECHA PUBLICACIÓN  <b>29 DIC 2021</b></p>
--	---	--

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

**PROCEDIMIENTO DE OPERACIÓN EN LOS AP/ADPRODUCTO DE REGULACIONES SANITARIAS POR NUEVO BROTE DE CORONAVIRUS (2019-NCOV) Y POR REDUCCIÓN DE CAPACIDAD DE INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA**

[Valido entre el 01 de enero y 31 de marzo 2022](#)

**1. PROPÓSITO**

- 1.1 Establecer disposiciones y procedimientos para el funcionamiento de Aeródromos Públicos, Aeropuertos y operación de Aeronaves de transporte comercial de pasajeros en el periodo de vigencia de las medidas de mitigación sanitaria dispuestas por la Autoridad de Salud en unidades aeroportuarias, especificando las reglas y procedimientos referentes a la presentación de los itinerarios o programación de vuelos y horarios de estos.

**2. ANTECEDENTES**

- 2.1. Debido a la prórroga del Decreto N°004/2020 del Ministerio de Salud, el cual extiende la Alerta Sanitaria en el país hasta marzo de 2022, los aeropuertos y aeródromos nacionales, como resultado de la implementación de Cordones Sanitarios y/o Aduanas Sanitarias, lo que trae consigo el aumento de los tiempos en los procesos de embarque y desembarque y la consiguiente aglomeración de personas dentro de la infraestructura aeroportuaria, situación que la autoridad pretende evitar.
- 2.2. Del mismo modo, se considera para efectos de esta coordinación, la adición de regulación de vuelos hacia unidades aeroportuarias que mantienen restricciones de capacidad de carácter permanente en sus terminales de pasajeros, y así se pueda garantizar una prestación de Servicios ATS de acuerdo con los estándares y niveles de seguridad establecidos.
- 2.3. Con el propósito de garantizar el correcto funcionamiento de las medidas mencionadas, se asignarán horarios de operación a todos los vuelos regulares y no regulares que tengan como destino o se originen en los aeródromos que se hayan declarado como "Coordinados" por la DGACe informados mediante NOTAM.

- 2.4. Reviste especial importancia establecer procedimientos para la priorización de los vuelos y criterios de asignación de horarios (EOBT ASIGNADO) para la regulación de llegadas/salidas de vuelos en los AP/AD Coordinados, de manera de garantizar el intervalo de tiempo establecido por la Autoridad Sanitaria para evitar las aglomeraciones de personas en los terminales de pasajeros, así como también para que los Servicios de Tránsito Aéreo y los Operadores puedan enfrentar planificada y colaborativamente la capacidad restringida de los aeródromos afectados.
- 2.5. Para efectos de este procedimiento, se define como “Aeropuerto/Aeródromo Coordinado”, a aquel 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

### 3. **REFERENCIAS**

- a) Procedimiento de los servicios de tránsito Aéreo, DAP 11 00 Cap. 3
- b) DOC OACI 9971 3ª edición 2018
- c) AIP Chile VOL I ENR. 1.9-3
- d) AIP Chile VOL I AD. 3.9-6.1-F
- e) AIP Chile VOL I AD. 3.9-4.1-D

### 4. **MATERIA**

- 4.1. El presente documento define los procedimientos que los Operadores Aéreos deberán seguir para operar en los Aeropuertos y Aeródromos con restricciones impuestas por la autoridad sanitaria con motivo de la Pandemia por COVID 19 o, en aquellos en donde la capacidad de su infraestructura se encuentre reducida y con restricciones vigentes. Del mismo modo, define el proceso y forma en que la Oficina de Gestión de Flujos de Tránsito Aéreo, en adelante ATFM, determinará la asignación de horarios de operación en los Aeródromos y Aeropuertos declarados como Coordinados.

#### 4.2 **Medidas**

- 4.2.1 Las siguientes medidas serán empleadas para controlar el flujo aéreo, las que derivan de recomendaciones de la industria internacional y tendrán efecto a partir la publicación de la presente Circular:
- a) Declaración de algunos aeródromos y aeropuertos como “**aeropuertos / aeródromos declarados como coordinados**” durante la duración de la Alerta Sanitaria informada por NOTAM.
  - b) Monitoreo y, si es necesario, declaración de otros aeródromos como coordinados donde se prevea aglomeración en los Terminales de pasajeros o donde la Autoridad facultada así lo solicite.
  - c) Definición de un tiempo máximo de permanencia de las aeronaves en los aeródromos y aeropuertos declarados como “coordinados”.
  - d) Para efectos de distribución de horarios disponibles para las salidas y llegadas a los AP/AD Coordinados, se emplearán como referencia, el promedio del porcentaje de vuelos efectivamente operados por la industria entre enero del año 2019 y octubre del 2020, con el propósito de distribuir de manera equitativa, proporcional y eficiente los vuelos.

4.2.2 Las medidas antes descritas, serán evaluadas permanentemente por la DGAC frente a los requerimientos de las autoridades pertinentes, pudiendo agregarse o restarse aeropuertos o Aeródromos, lo mismo que aumentar o disminuir los parámetros de coordinación aplicables de acuerdo a lo definido en el AIP-CHILE, Página ENR 1.9-1, VOLUMEN I, de fecha 16 AUG 2018, AMDT y Suplemento (S22) de fecha 22 de diciembre de 2021

- [https://aipchile.dgac.gob.cl/dasa/aip\\_chile\\_con\\_contenido/ais/2%20ENR%20Parte%202/ENR%201%20Reglas%20Generales/jENR%201.9-1%20ENR%201.9-14%20ATFM.pdf](https://aipchile.dgac.gob.cl/dasa/aip_chile_con_contenido/ais/2%20ENR%20Parte%202/ENR%201%20Reglas%20Generales/jENR%201.9-1%20ENR%201.9-14%20ATFM.pdf)
- [https://aipchile.dgac.gob.cl/dasa/aip\\_chile\\_con\\_contenido/ais/SUP%20AIP%20VOL%20/SUP%20AIP%202021/SUP%20AIP-S22%202021%20ATFM.pdf](https://aipchile.dgac.gob.cl/dasa/aip_chile_con_contenido/ais/SUP%20AIP%20VOL%20/SUP%20AIP%202021/SUP%20AIP-S22%202021%20ATFM.pdf)

4.2.3 La declaración de otros aeropuertos/ aeródromos, como coordinados, será comunicada por NOTAM, con una antelación mínima de 6 horas.

4.2.4 La determinación de la capacidad de atención horaria utilizable para cada aeropuerto/aeródromo coordinado, está basada en los rangos variables de tiempo entre aeronaves que llegan y/o salen del mismo aeródromo dispuestos por la Autoridad de Sanitaria y en el caso de AP/AD con restricciones de infraestructura, el intervalo establecido mediante NOTAM o publicado en el AIP CHILE por la Autoridad Aeroportuaria local.

4.2.5 Se exceptúan 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 otras que la autoridad determine.

## **5 REGLAS DE COORDINACIÓN Y PRINCIPIOS APLICABLES PARA LA ASIGNACIÓN DE HORARIOS DE OPERACIÓN**

### **5.1 Principios:**

- a) La autorización de horarios se basará en un proceso de ajustes de la programación establecidos sobre la base del trabajo colaborativo entre las compañías aéreas, ATFM y la unidad aeroportuaria local, para evitar que se superen los parámetros de coordinación del aeropuerto (límite técnico). En caso de no acuerdo, prevalecerá el horario facilitado por ATFM.
- b) Se asignarán horarios de operación (EOBT ASIGNADO) para regular las salidas y llegadas a los AP/AD Coordinados, usando como referencia el porcentaje de vuelos efectivamente operados por la industria, de acuerdo con lo establecido en el numeral 4.2.1 letra d).
- c) Ante aumento progresivo de capacidad en los AP/AD declarados como coordinados, ATFM utilizará como parámetro de incremento de operaciones de la industria, la asignación proporcional de vuelos de acuerdo con lo establecido en el numeral 4.2.1 letra d).

### **5.2 Reglas de Operación**

- a) Antes de operar hacia un Aeropuerto o Aeródromo Coordinado, las compañías aéreas u otros operadores de aeronaves deberán informar a ATFM, al correo [coordinacion-covid19@dgac.gob.cl](mailto:coordinacion-covid19@dgac.gob.cl) todas las operaciones previstas, de acuerdo con el formato que se especifica en la letra c) siguiente.
- b) Las compañías aéreas nacionales regulares de pasajeros deberán cargar su programación mensual online de acuerdo con los medios y formatos dispuestos para tales efectos, los que se especifican en el numeral 7.

*Nota: La información de vuelos recibida por ATFM por los medios que se han dispuesto para tales efectos, son para efectos de gestión de flujos en AP/AD coordinados y no significan de ninguna manera ADICIÓN, CANCELACIÓN o MODIFICACIÓN al Itinerario presentado por las compañías Aéreas a la DGAC. Por lo tanto, deberán seguir presentando los itinerarios para su aprobación, al correo [itinerarios@dgac.gob.cl](mailto:itinerarios@dgac.gob.cl).*

- c) A lo menos dos semanas antes del inicio de las operaciones propuestas para el mes siguiente, ATFM dará acceso a las compañías aéreas por los medios online dispuestos para tales efectos, de la información preliminar de vuelos programados que cuentan con ajustes en los horarios de llegada/salida hacia/desde los AP/AD Coordinados.
- d) Los cambios de programación, adición de vuelos, u otros que se originen, deberán realizarse al correo electrónico [coordinacion-covid19@dgac.gob.cl](mailto:coordinacion-covid19@dgac.gob.cl) de acuerdo con el siguiente formato solicitud de horario de operación (RQST), Cambio del horario de operación asignado (CHG) y/o Cancelación del horario de operación asignado (CNL):
- Asunto: CHG HORARIOS COVID 19 2021 (se requiere dos datos OLD y NEW)RQST  
HORARIOS COVID 19 2021  
CNL HORARIOS COVID 19 2021
  - Texto:
- Ad.  AD Despegue – AD Arribo-Identificación- tipo aeronave- año,mes,día y hora-turnaround
- OLD SCEL SCFA PAL026 A320 2102042028 2102042228 0045 (LO PUBLICADO)
  - NEW SCEL SCFA PAL026 A320 2102050252 2102050452 0045 (CAMBIO SOLICITADO)
- e) Las solicitudes de horarios operación (RQST) y/o Cambio del horario de operación asignado (CHG) recibidas posterior al plazo de entrega establecido, tendrán menos prioridad con respecto a los vuelos enviados en los plazos solicitado o convenidos y los vuelos serán ubicados en el horario disponible más cercano al horario solicitado.
- f) Las solicitudes de horarios de operación (RQST) y/o Cambio del horario de operación asignado (CHG) recibidas posterior a la publicación de la programación mensual (PDA) por parte del ATFM serán analizadas y otorgadas de acuerdo con la disponibilidad horaria en el AP/AD que se trate, **no garantizándose** disponibilidad de operación.
- g) Las solicitudes de operación para vuelos especiales o Chárter, deberán ser efectuadas con un mínimo de 24 horas antes de la operación, teniendo en consideración que:
- i. Las autorizaciones de operación aprobadas por ATFM, sólo aplicarán para las operaciones de arribo/salida en aeropuertos o aeródromos coordinados y no implican de forma alguna, adición o modificación al itinerario vigente aprobado por la DGAC, el que se debe regularizar con la Oficina de Itinerarios DGAC, al Correo [itinerarios@dgac.gob.cl](mailto:itinerarios@dgac.gob.cl) para su validación y registro.
  - ii. En atención a la capacidad y disponibilidad de estacionamientos en los AP/AD Coordinados, las solicitudes de horario de operación (RQST) y Cambio del horario de operación asignado (CHG), deberán contener información de "Turnaround", con la indicación del período de operación y horario, de acuerdo con lo descrito en el numeral 5.2 letra d).
- h) Las compañías aéreas y otros operadores de aeronaves no deberán operar intencionadamente servicios a una hora considerablemente distinta o de una forma considerablemente distinta a la acordada con ATFM.
- i) Se considerará que un vuelo se encuentra dentro del horario de operación, si el inicio de horario de operación (EOBT ASIGNADO) se realiza dentro del período establecido en el numeral 5.5.
- j) Las horas previstas de operación se basarán en las horas previstas de retirada de calzos (EOBT) para las salidas y puesta de calzos (EIBT) para las llegadas informadas por la industria a ATFM. Las horas reales podrán variar debido a factores operacionales y otros factores que contribuyen a posibles adelantos y demoras no previstas en la planificación, además de ajustes de horario con respecto a los planes de vuelo (FPL) presentados que pudieran diferir en la duración del vuelo con respecto a lo presentado por itinerario.

- k) Si por razones de regulación ATFM, un vuelo que arriba en más de un aeródromo coordinado (misma aeronave), se le asigna un horario diferente a la hora solicitada en uno o varios de estos aeródromos, la empresa aludida será responsable de evaluar cómo llevar a cabo dicha operación, si es que desea mantenerla.
- l) Los operadores aéreos y ATFM deberán usar los formatos de intercambio de mensajes especificados en el numeral 5.2 letra d), a excepción que se coordine de otra manera entre ATFM y el usuario, con el propósito de coordinar de manera más fluida y eficiente.
- m) Todas las actividades relacionadas con las operaciones facilitadas se expresarán en horario UTC y con designadores de aeropuertos en formato OACI.

### 5.3 Procedimiento para la solicitud y aprobación de asignación de horarios de operación

5.3.1 Se asignarán los siguientes criterios para priorizar la asignación horarios de operación para lallegada/Salida en AP/AD Coordinados:

- a) Operadores regulares, en los itinerarios y horarios informados y aprobados por ATFM en AP/AD coordinados con horario de Servicio restringido (Informado por NOTAM).
- b) Operadores regulares, con modificaciones informadas y aprobadas por ATFM en AP/AD coordinados.
- c) Operadores no-regulares de Transporte Público con aprobación ATFM en AP/AD coordinados.
- d) Operadores regulares, con vuelos no informados a ATFM en AP/AD coordinados.
- e) Otros.

5.3.2 De existir coincidencia en la evaluación de dos o más vuelos, la prioridad se asignará en el siguiente orden, conforme a los criterios señalados:

- a) Mayor tiempo sirviendo la ruta al destino
- b) Mayor número de pasajeros o asientos (oferta ofrecida)
- c) Mayor número de frecuencias servidas al destino

5.3.3 Para vuelos distintos de los informados en 5.2 letra b), los operadores de vuelos nacionales regulares y no regulares, hacia o desde los aeropuertos declarados coordinados por la DGAC, estarán obligados a solicitar horarios de operación respectivos a contar de la publicación de la presente AIC y como mínimo 24 horas antes de su hora estimada de operación.

5.3.4 El operador de un vuelo podrá solicitar modificar su horario de operación asignado (CHG) hasta con 24 horas de antelación, teniendo en consideración lo especificado en el numeral 6.4.

5.3.5 La cancelación de un horario de operación asignado creará un **“horario de oportunidad”**, el que estará a disposición de ATFM como horario de ajuste de operaciones o para poder ser asignado a quién lo requiera.

*Nota: Los operadores deberán informar al ATFM, por medio de sus Centros de Control de Operaciones u otro pertinente tan pronto como sea posible, las cancelaciones de vuelos que se encuentran programados, demodo de poder disponer de horarios para ajustes por el dinamismo de operaciones o como “horarios de oportunidad” para vuelos que han perdido su hora de salida por mantenimiento no programado.*

5.3.6 La Oficina ATFM responderá toda solicitud a la dirección de correo del operador o agente designado, con una autorización que indicará los horarios de arribo y salida asignados, para el o los aeródromos solicitados.

5.3.7 La modalidad descrita en el numeral 5.3.6 anterior podrá ser reemplazada por un medio de coordinación distinto, en acuerdo con el usuario con el propósito de ser más eficiente el intercambio de información.

## **5.4 Período de Validez de un Horario de Operación Asignado**

- 5.4.1 El período de validez de un **Horario de Operación Asignado** (EOBT ASIGNADO) será de 05 minutos antes y hasta 10 minutos después de la hora asignada (EOBT).
- 5.4.2 La pérdida de un horario de operación asignado por motivos de Meteorología adversa será tratada con prioridad para la asignación de un nuevo horario de operación, manteniendo el orden previamente asignado por ATFM, ya sea por disponibilidad o de oportunidad.
- 5.4.3 La pérdida de un horario de operación asignado derivado de una situación distinta a lo descrito en el numeral anterior (mantenimiento, chequeo sanitario u otro) en el AP/AD de salida, podría derivar en la asignación de un horario de oportunidad (si existe), quedando sujeto a disponibilidad horaria en dicho aeródromo o quedando supeditada a la gestión individual del afectado ante la Autoridad de Salud o con la Autoridad Aeroportuaria local, en el caso de unidades con capacidad de infraestructura reducida.
- 5.4.4 La asignación de un horario de operación (EOBT ASIGNADO) deberá coincidir con la hora del FPL respecto de la puesta o retirada de calzos informada, 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.

## **5.5 Supervisión de las Operaciones**

- 5.5.1 ATFM supervisará las operaciones en el aeropuerto con objeto de detectar los casos en que las compañías aéreas u otros operadores de aeronaves operen intencionadamente servicios a una hora considerablemente distinta o de una forma considerablemente distinta a la acordada e informada.
- 5.5.2 Si detecta algún caso de este tipo, ATFM 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.
- 5.5.3 ATFM en caso necesario, solicitará el asesoramiento del gestor aeroportuario u otro organismo competente para que le ayude a resolver las anomalías pendientes.

## **6 OTRAS DISPOSICIONES**

- 6.1. Sin perjuicio de lo informado anteriormente, tras la asignación de un horario de operación (EOBT ASIGNADO), los Servicios de Control de Tránsito Aéreo son responsables de garantizar el cumplimiento de los intervalos dispuestos por las Autoridades respectivas, por lo que podrán generar demoras o aplicar otras restricciones por necesidades operacionales en la fase táctica del vuelo. Por tal motivo, los operadores aéreos que se vean afectados a estas restricciones o demoras no serán penalizados por incumplimientos a los horarios autorizados.
- 6.2. 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 tiempo para la operación (Turn Around Time) de acuerdo con la demanda prevista, información que será dada a conocer mediante NOTAM respectivo.

- 6.3. El incumplimiento de las disposiciones y procedimientos aquí señalados derivará en la pérdida automática de:
- El o los horarios de operación 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.
- 6.4. La disponibilidad de Horarios de Operación (límite Técnico) para los AP/AD declarados como Coordinados, así como la distribución horaria de los mismos, será informada por ATFM a los correos electrónicos del o los representantes designados por los operadores, basados en lo descrito en el numeral 5.1 anterior.
- 6.5. Las solicitudes de horario de operación (RQST) y Cambio del horario de operación asignado (CHG), que sean recibidas por ATFM posterior publicación del programa de vuelos (PDA) correspondiente, estarán supeditadas a la disponibilidad horaria en el AP/AD coordinado que se trate, de acuerdo con los criterios establecidos en el numeral 5.1 anterior.
- 6.6. Toda coordinación de vuelos que deba realizarse en fase táctica (día de operación) de lunes a viernes después de las 17:00 hora local y hasta las 07:59 hora local, así como fines de semanas y feriados, deberá efectuarse directamente con el Centro de Control de Área respectivo (ACC) a los números que a continuación se indican:
- Centro de Control de Área Santiago (ACCS) - Supervisor: +56 2 28364017
  - Centro de Control de Área P.Montt (ACCM) - Supervisor: +56 65 2486234
  - Centro de Control de Área P.Arenas (ACCN) - Supervisor: +56 61 2745474

## **7. FORMATO DE PRESENTACIÓN (CARGA ONLINE) DE PROGRAMACIÓN DE VUELOS HACIA LOS AP/AD DECLARADOS COMO COORDINADOS**

- 7.1. El formato de presentación la programación mensual de vuelos hacia los Aeropuertos/Aeródromos coordinados, será solamente mediante la carga online de los archivos en el archivo de Google Sheets, que fue compartido a cada compañía aérea (ATFM CDM - [Nombre\_Compañía]).
- 7.2. Para poder acceder a esta planilla de cálculos de Google Drive, la compañía aérea deberá enviar un email a [coordinacion-covid2019@dgac.gob.cl](mailto:coordinacion-covid2019@dgac.gob.cl) , solicitando dar acceso, para lo que se requiere el nombre del email corporativo e indicar cuál será el rol de la persona en la planilla: cargar itinerarios, de lectura, u otro rol, la DGAC asignará el permiso respectivo de acceso a la planilla. Las cuentas personales no serán agregadas.

7.3. El ingreso de la información deberá realizarse en la Hoja Paso1-PropuestaVuelos, de acuerdo con el siguiente formato:

- Ingresar los vuelos bajo las columnas de título de fondo verde (a partir de la celda A9).
- Las columnas mínimas requeridas para aceptar el vuelo son las siguientes: FECHA, VUELO, DEP AD., Salida itinerario (EOBT), ARR DEP. y Llegada Itinerario (EIBT)

Fecha Inicio lun, 01/02      Registros a procesar: 8 Vuelos.  
 Fecha Fin lun, 01/03      Registros que no se procesan: 3 Vuelos.  
 Registros Totales: 11 Vuelos.  
 Registros con advertencias: 5 Vuelos.

**PROPUESTAS DE VUELOS [Compañía\_Aérea]**

FECHA	VUELO	DEP AD.	Salida Itinerario (EOBT)	ARR AD.	Llegada Itinerario (EIBT)	TIPO VUELO	Matrícula	OBSERVACIÓN
lun, 01/02	DGA0001	SCEL	9:00	SCAR	11:40	PASAJEROS	CCABC	PASAJEROS
lun, 01/02	DGA0002	SCCI	19:49	SCNT	21:30	PASAJEROS	CC	CARGA/PAK
mar, 02/02	DGA0003	SCEL	21:57	SCCF	0:04	PASAJEROS	CCBCD	CHARTER
mié, 03/02	DGA	SCEL	18:45	SCCF	20:52	PASAJEROS	CC	PASAJEROS
jue, 04/02	DGA	SCEL	12:40	SCCF	16:03	PASAJEROS	CC	CARGA
sáb, 06/02	DGA	SCEL	22:13	SCCF	0:36	PASAJEROS	CC	PASAJEROS
dom, 07/02	DGA	SCIE	11:56	SCCF	13:06	PASAJEROS	CC	PASAJEROS
jue, 11/02	DGA	SCQP	9:09	SCCF	11:16	PASAJEROS	CC	PASAJEROS
vie, 12/02	CIA0001	SCEL	13:25	SCCF	15:32	PASAJEROS	CC	PASAJEROS
sáb, 13/02	DGA	SCEL	15:33	SCTE	17:40	PASAJEROS	CC	PASAJEROS
mar, 02/03	DGA0001	SCSE	13:10	SCEL	14:05	PASAJEROS	CC	CARGA

Paso1-PropuestaVuelos      Programación Aprobada      SCQP

- Descripción de las columnas de datos del vuelo:

FECHA (\*) : Fecha en la que el vuelo arriba en el aeródromo de destino.  
 VUELO (\*) : Identificación del vuelo.  
 DEP AD. (\*) : Código OACI del aeropuerto/aeródromo del que despegará el vuelo.  
 Salida itinerario (EOBT) (\*) : Estimated Off-Block Time, Hora UTC estimada fuera de calzos.  
 ARR AD. (\*) : Código OACI del aeropuerto/aeródromo que aterrizará el vuelo.  
 Llegada Itinerario (EIBT) (\*) : Estimated Inblock Time, Hora UTC estimada ingreso de calzos.  
 TIPO VUELO : Identificación del tipo de vuelo (ej: Pax, carga, charter, otros).  
 Matrícula : Identificación única del registro de la aeronave.  
 OBSERVACIÓN : Otra información relevante del vuelo (ej: N°.Pax, vuelo vacío).

*Nota: Los campos marcados con (\*) son valores mínimos con los que se requiere identificar el vuelo.*





**8. VIGENCIA**

La presente Circular de Información Aeronáutica (AIC) tendrá vigencia entre el 01 de enero de 2022 y 31 de marzo de 2022, ambas fechas inclusive.

*///*